

Provinciaal Inpassingsplan en exploitatieplan 'Logistiek Park Moerdijk'

Nota van zienswijzen en advies commissie mer

December 2014

Inhoud

	Bladzijde
1. Zienswijzeprocedure	4
1.1. Inleiding	4
1.2. Samenvatting en beantwoording ontvangen zienswijzen	10
1.3. Overzicht aanpassingen inpassingsplan	192
1.4. Overzicht aanpassingen exploitatieplan	194
2. Advisering commissie mer	197
2.1. Voorlopig toetsingsadvies	197
2.2. Aanvulling op het MER	198
2.3. Definitief advies Commissie voor de m.e.r.	199
Bijlage 1	: Toetsingsadvies commissie mer.
Bijlage 2	: Notitie naar aanleiding van zienswijze koplamphinder.
Bijlage 3	: Reactie Kendes op zienswijzen getaxeerde inbrengwaarde.
Bijlage 4	: Nota van zienswijzen Interimstructuurvisie Noord-Brabant en Paraplunota, onderdeel met betrekking tot Logistiek Park Moerdijk (bladzijden 118 tot en met 133).

1. Zienswijzeprocedure

1.1. Inleiding

Het ontwerp inpassingsplan, het bijbehorende MER en het ontwerp exploitatieplan 'Logistiek Park Moerdijk' (verder LPM) hebben gedurende zes weken, van donderdag 12 juni tot en met woensdag 23 juli 2014, ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening een ieder zienswijzen indienen over het ontwerp inpassingsplan en het ontwerp besluit hogere grenswaarden. Gedurende deze periode konden overeenkomstig artikel 6.14 Wet ruimtelijke ordening belanghebbenden zienswijzen indienen over het ontwerp exploitatieplan. Voor het inpassingsplan gelden de procedurele bepalingen van de Crisis- en herstelwet, hetgeen ook in de bekendmaking is vermeld.

In verband met de ontwikkeling van LPM moet voor twee woningen een hogere grenswaarde vastgesteld worden. De bevoegdheid hiertoe ligt bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk. De provincie heeft ervoor gekozen om de procedure voor de hogere grenswaarden gecoördineerd met het inpassingsplan te doorlopen. Daarom heeft gelijktijdig samen met het ontwerp inpassingsplan ook het ontwerp besluit hogere grenswaarden ter inzage gelegen.

Tijdens de zienswijzeperiode hebben de hiervoor genoemde stukken ter inzage gelegen in het provinciehuis te 's-Hertogenbosch, in het gemeentehuis te Zevenbergen en in het kantoor van Havenschap Moerdijk. De ontwerp besluiten waren daarnaast ook digitaal te raadplegen via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl en de provinciale inspraakviewer <http://ruimtelijkeplannen.brabant.nl>. Verder was er gedurende de zienswijzeperiode een informatiecentrum opengesteld, waarin iedereen zich kon laten informeren over de ontwerp stukken voor LPM.

De start van de zienswijzeprocedure is bekend gemaakt in de Staatcourant, BN De Stem / Regio editie Moerdijk en de Moerdijkse Bode en via de website van de provincie, de gemeente en 'MoerdijkMeerMogelijk'. Verder is speciaal voor de zienswijzeprocedure een flyer opgesteld met informatie over LPM en de zienswijzeprocedure.

Gedurende de zienswijzeperiode hebben ongeveer 20 belangstellenden het informatiecentrum over LPM bij Havenschap Moerdijk bezocht. Er zijn uiteindelijk 20 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn individueel, per te onderscheiden onderdeel beantwoord. Daarbij is wel deels, daar waar van toepassing een verwijzing gemaakt naar de beantwoording van een andere zienswijze.

De zienswijzen bevatten een aantal terugkerende thema's. Deze worden voorafgaand aan de afzonderlijke reacties op de zienswijzen behandeld.

De gekozen fasering bij de ontwikkeling van LPM.

De fasering van het Logistiek Park Moerdijk is gebaseerd op marktinzichten, planologische en planeconomische afwegingen. Uitgangspunt is realisatie van het gehele plangebied binnen de planperiode van ca. 16 jaar (tot en met 2030). In het kader van de milieueffectrapportages is in het MMA (Meest Milieuvriendelijke Alternatief) 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 (Voorkeursalternatief) en verder uitgewerkt in het inpassings- en exploitatieplan.

De ontwikkeling van een deelgebied behorende bij een ontwikkelveld kan niet los worden gezien van de andere deelgebieden. Daarnaast is voor de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk sprake van de noodzaak van ophogen en voorbelasting van een zeer groot gedeelte van het exploitatieplangebied. Dit is een zeer omvangrijke operatie, die in 4 fasen wordt uitgevoerd. Verder is sprake van een zeer omvangrijke en sterk versnipperde eigendomssituatie in het gebied. De gehanteerde fasering brengt voorts met zich mee dat gedurende een langere tijd van de ontwikkelperiode een mix van zicht- en reguliere kavels beschikbaar is.

Eerste fase

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. De aanleg van de interne baan maakt eveneens deel uit van deze eerste fase. De vroegtijdige aanleg van de interne baan is een belangrijk kernuitgangspunt voor de fasering, dit met het doel het onderliggende wegennet van de gemeente Moerdijk zo min mogelijk te belasten. De interne baan zorgt voor een vrije verbinding tussen logistiek Park Moerdijk en het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk, wat de inzet op verschillende vervoersmodaliteiten (naast wegverkeer ook inzetten op scheepvaart en railvervoer) bevordert.

Tweede fase

Vervolgens is fase 2 aan de orde, gelegen aan de zuidzijde van het plangebied. Onderdeel van fase 2 is dat dan direct wordt voorzien in de noodzakelijke tweede ontsluiting van het plangebied, in dit geval naar de A16. Ook wordt dan de binnenring van de openbare ruimte in het plangebied direct volledig voltooid, dit in verband met de afstemming van verkeersstromen voor bouwverkeer en gebruiksverkeer. Voorts wordt op deze wijze de landschappelijke inpassing naar de richting van het buitengebied aan de Lapdijk in een relatief vroeg stadium gerealiseerd.

Derde en vierde fase

Vervolgens is voorzien in fase 3 gelegen aan de oostzijde (parallel aan de A16) en tenslotte fase 4 (het middengebied). De ontwikkeling van ontwikkelveld als fase 3 houdt direct verband met de grootschalige aanwezigheid van kleine versnipperde particuliere eigendommen, waarvan een zeer groot deel momenteel nog is bebouwd en in gebruik is door de betreffende eigenaren. De verwerving respectievelijk ontwikkelingsmogelijkheden van dat ontwikkelveld vergt een lange tijd, waarbij ook het aspect van het ophogen en voorbelasten van dat deelgebied een rol speelt.

Heroverwegen van de keuze voor de locatie Moerdijk-West.

De keuze voor de huidige locatie van Logistiek Park Moerdijk is gemaakt in het kader van de interim structuurvisie Noord-Brabant, Brabant in ontwikkeling (d.d. juni 2008). Ter onderbouwing van de locatiekeuze voor LPM is in het kader van de interim structuurvisie een plan-MER studie uitgevoerd. Uit deze studie volgt de huidige locatie Moerdijk-Oost als meest geschikte locatie, zij het met een klein verschil ten opzichte van de locatie Moerdijk-West. Mede gezien de resultaten van het plan-MER is destijds gekozen voor de huidige locatie voor LPM. In de door indieners aangedragen punten zien wij geen aanleiding om de keuze voor locatie Moerdijk-Oost te herzien. Wij delen de mening ook niet dat op basis van objectieve criteria en op basis van zeer belangrijke leefbaarheidsaspecten de locatie Moerdijk West verreweg en overduidelijk de voorkeur heeft. De verschillen tussen de verschillende locaties zijn juist klein, waarbij zoals gezegd de locatie Moerdijk-Oost als meest geschikte locatie naar voren is gekomen.

Dat de keuze voor locatie Oost onderdeel uit maakt van destijds de interim structuurvisie en dat het daarmee onderdeel vormt van een beleidsdocument, betekent niet dat deze keuze open blijft staan voor heroverweging. De gemaakte keuze is juist aanleiding geweest om het vervolg van de planontwikkeling, waaronder het uitvoeren van MER-studies (met betrekking tot de inrichting en een voorkeursalternatief), te richten op de gekozen locatie. Ten behoeve van de voortgang van het project en het in de hand houden van de benodigde onderzoeken is het ook nodig dat de planontwikkeling zich uiteindelijk richt op een specifieke locatie. En zoals hiervoor aangegeven zijn er voor ons geen overwegende redenen om de eerder gemaakte keuze voor de locatie Moerdijk Oost te herzien.

Zoals hiervoor al aangegeven is de keuze voor de huidige locatie Moerdijk-Oost gemaakt in het kader van de interim structuurvisie. Voor een deel zijn de nu ingediende zienswijzen ten aanzien van de locatiekeuze en de uitgevoerde plan-MER studie een herhaling van de zienswijzen die zijn ingediend op de interim structuurvisie. Voor zover hiervan sprake is, verwijzen wij naar onze reacties op deze destijds ingediende zienswijzen. Deze reacties zijn opgenomen in de 'Nota van zienswijzen Interimstructuurvisie Noord-Brabant en Paraplunota' van maart 2008. Het onderdeel van deze nota van zienswijzen die ziet op Logistiek Park Moerdijk (de bladzijden 118 tot en met 133) is als bijlage 4 toegevoegd.

LPM situeren op het bestaande industrieterrein Moerdijk.

In het kader van de uitgevoerde concurrentieanalyse van april 2013¹ is ook gekeken naar de mogelijkheid om LPM te vestigen op het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. De concurrentieanalyse vormt onderdeel van het onderzoek naar de marktvraag voor LPM. Dit onderzoek en de bijbehorende concurrentieanalyse zijn als bijlage bij de toelichting op het inpassingsplan gevoegd (separate bijlage 9). In paragraaf 1.3 van de analyse is ingegaan op het bestaande industrieterrein.

¹ De concurrentieanalyse is als bijlage gevoegd bij het rapport 'Onderzoek marktvraag Logistiek Park Moerdijk' van april 2013. Dit rapport en de concurrentieanalyse zijn als bijlage 9 gevoegd bij de toelichting op het inpassingsplan.

Zoals gemotiveerd in de analyse past het realiseren van een logistieke cluster voor grootschalige logistiek bedrijven niet in de doelstelling die er zijn voor het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. De meeste ruimte is op het bestaande industrieterrein nog beschikbaar op de voormalige reservegronden van Shell Chemie ten zuiden van de bestaande Shell locatie. Deze locatie is bij uitstek geschikt om beschikbaar te houden voor bedrijven uit de zwaardere milieu categorieën (categorie 4, 5 en 6, chemie, bedrijven verwant aan de chemie zoals biochemische bedrijven). Dit soort locaties zijn relatief schaars. Wij en met ons de gemeente Moerdijk en Havenschap Moerdijk hanteren hier het principe 'het juist bedrijf op de juiste plaats'. Gezamenlijk zien wij geen aanleiding om deze ruimtereservering los te laten. Overigens zijn de mogelijkheden voor de vestiging van grootschalige logistieke bedrijven ten zuiden van de huidige fabriek van Shell Chemie beperkt. Zo brengen al aanwezige bedrijven beperkingen met zich mee in verband met externe veiligheid.

Sluipverkeer van en naar LPM via het dorp Moerdijk

In de paragraaf 4.6.2 en 4.6.3 van de toelichting op het inpassingsplan zijn wij uitgebreid ingegaan op de gevolgen van Logistiek Park Moerdijk op het verkeer op het onderliggende wegennet. Zoals daar aangegeven wordt er een zogenoemde interne baan aangelegd mede om sluipverkeer via het onderliggende wegennet te voorkomen. De interne baan wordt aan het begin van de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk. Met de interne baan wordt een vrije verbinding gecreëerd voor het vrachtverkeer tussen logistiek Park Moerdijk en het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. Een verbinding die zeker tijdens de spitsen sneller is dan via de A17 of via het onderliggende wegennet. En dus ook bij voorkeur benut zal worden door het vrachtverkeer tussen beide terreinen. Dit positieve effect van de interne baan op de verkeersintensiteiten wordt bevestigd in de resultaten van de verkeersonderzoeken die zijn uitgevoerd voor logistiek Park Moerdijk.

Daarnaast bevordert de interne baan de inzet van verschillende vervoersmodaliteiten (model shift, naast wegverkeer ook inzetten op scheepvaart en railvervoer). Zo draagt de interne baan ook indirect bij aan een beperking van het vrachtverkeer over de weg en dus ook op het onderliggende wegennet.

Aanmelding van het inpassingsplan LPM voor de negende tranche van de Crisis- en herstelwet.

Procedureel is de Crisis- en herstelwet automatisch al van toepassing op provinciale inpassingsplannen, zoals het inpassingsplan voor LPM. Dit is wettelijk zo bepaald. In paragraaf 6.2 van de toelichting bij het inpassingsplan hebben we dat nader toegelicht en is aangegeven welke afwijkende procesregels er daardoor gelden voor het inpassingsplan LPM.

Behalve dat de Crisis- en herstelwet al automatisch van toepassing is op het inpassingsplan, hebben we ervoor gekozen om LPM ook aan te melden voor opname in het uitvoeringsbesluit horende bij de Crisis- en herstelwet. Het gaat hier om opname in de negende tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Hier is voor gekozen omdat de eisen die gesteld zijn aan de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk verder gaan dan wat nu geregeld kan worden bij de ruimtelijke planvorming. In de bestuursovereenkomst Moerdijk Meer Mogelijk zijn afspraken gemaakt die bij moeten dragen aan een verbetering van de fysieke leefomgeving. Specifiek voor Logistiek Park Moerdijk zijn hiervoor ambities geformuleerd in een Publiek Programma van Eisen, dat onderdeel vormt van de genoemde bestuursovereenkomst. Naast een aantal harde eisen gelden tal van ambities. Deze ambities gaan verder dan wat volgens de huidige Wet ruimtelijke ontwikkeling vastgelegd kan worden in een inpassingsplan. Artikel 3.1 levert belemmeringen op om de ambities verplicht te stellen, anders dan in overeenkomsten. Daarvoor ontbreekt de 'ruimtelijke relevantie' van deze ambities, terwijl ze wel bijdragen aan een goede fysieke leefomgeving.

Een aantal voorbeelden van ambities die wij verplicht willen vastleggen:

- Het keurmerk voor duurzame ontwikkeling BREEAM-nl² wordt toegepast bij de planontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk. Daarbij wordt op gebiedsniveau de kwalificatie "Good" als norm verplicht gesteld. De ambities op het gebied van innovatie en duurzaamheid op gebouwniveau dienen in goede verhouding te staan met de economische uitvoerbaarheid. De precieze invulling is daarom op voorhand moeilijk te geven. Op gebouwniveau wordt "Good" dan ook als streefnorm opgenomen in de planregels.
- Aanleg van een zogenoemde 'interne baan' waarover de goederenstroom tussen Logistiek Park Moerdijk en het nabij gelegen Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk dient te worden afgewikkeld. Daarmee kunnen de kade- en spoorfaciliteiten op het Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk benut worden, zonder het onderliggende openbare wegennet te belasten. Het voorkomen van sluipverkeer op het onderliggende wegennet is een belangrijk aandachtspunt, waar vanuit de omgeving veel waarde aan wordt gehecht.
- Verplicht stellen van een zorgvuldige landschappelijk inpassing om zo de invloed naar de omgeving te beperken.
- Zeker stellen van de maatregelen die volgen uit het natuurcompensatieplan. Zo is het de bedoeling om speciale verlichting op de interne baan ter hoogte van de A17 verplicht te stellen, zodat deze geschikt is als passage voor vleermuizen.

Indien niet voldaan hoeft te worden aan artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening kunnen deze ambities verplicht gesteld worden in het inpassingsplan met daaraan gekoppeld een termijn van uitvoering.

² BREEAM-nl is een objectief keurmerk voor duurzame ontwikkeling met een internationale uitstraling. Het keurmerk kan zowel op gebiedsniveau als op gebouwniveau toegepast worden. Zie voor een uitgebreide toelichting : <http://www.breeam.nl/breeam/breeam>

Een andere belemmering geldt ten aanzien van beperkte geldingsduur van een inpassingsplan. Het specifieke karakter van het bedrijventerrein en de grootschaligheid van de te vestigen bedrijven brengt met zich mee dat de ontwikkeling een langere tijd in beslag zal nemen. De gebruikelijke geldigheidsduur van een inpassingsplan van 10 jaar is daarvoor niet toereikend. Eerder moet gedacht worden aan een ontwikkelperiode van ongeveer 16 jaar. Dit betekent dat de volledige ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk niet onderbouwd kan worden in één samenhangend inpassingsplan. Splitsing van het plan in fasen, met twee achtereenvolgende inpassingsplannen, is geen wenselijk alternatief. Dan komen de genoemde ambities onderdruk te staan omdat de bijbehorende kosten niet ten laste van het gehele plan gebracht kunnen worden. Dat maakt het niet goed mogelijk om de economische uitvoerbaarheid van Logistiek Park Moerdijk aan te tonen, waarmee de gehele ontwikkeling zeer onzeker wordt.

1.2. Samenvatting en beantwoording ontvangen zienswijzen

Een overzicht van de degenen die een zienswijze hebben ingediend. Negentien zienswijzen zijn ingestuurd binnen de zienswijzeperiode. Na onderstaand overzicht is per indiener ingegaan op de naar voren gebrachte zienswijzen. Daarbij is er deels voor gekozen om zienswijzen letterlijk te herhalen, maar zijn daar waar goed mogelijk zienswijzen ook samengevat.

Nr.	Indiener	Zienswijze ontvangen	Bladzijde
1	De heer J.C.A.M. Eestermans	2014-07-15	11
2	KernWaarde Moerdijk	2014-07-18	11
3	Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk	2014-07-18	18
4	Rijkswaterstaat Zuid-Nederland	2014-07-18	35
5	Pieck van Hoven namens erven W.T. van der Made	2014-07-19	38
6	Mevrouw L.H.M. van Kempen	2014-07-21	43
7	Machielsen Prinsenbeek Vastgoedadviezen namens mevrouw J.C.M. Antonissen	2014-07-21	43
8	Stichting Hart van Moerdijk	2014-07-22	44
9	ABAB namens Familie Van Steenhoven	2014-07-22	47
10	Van der Heijden rentmeesters namens Familie Lanssen	2014-07-22	64
11	Waterschap Brabantse Delta	2014-07-22	73
12	Vereniging Milieugroep Moerdijk	2014-07-22	75
13	De heer G.J.M. van Beek	2014-07-23	80
14	Straatman Koster Advocaten namens Hebema en Prodelta	2014-07-23	82
15	Stichting Gezond Moerdijk	2014-07-23	169
16	Den Hollander Advocaten namens VOF Van Beek.	2014-07-23	171
17	Next advocaten namens Swing Fuel Stations BV	2014-07-23	186
18	De heer Willem van Dalen	2014-07-24	187
19	Noordzij namens De heer en mevrouw Claassen	2014-07-23	188
20	Noordzij namens mevrouw Ten Have	2014-08-07	191

Indiener 1 : De heer J.C.A.M. Eestermans			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Indiener woont naast het adres waarvoor de geluidsnormen voor verkeer worden verhoogt. Indiener is het daar absoluut niet mee eens, omdat het woongenot beïnvloed wordt en de eigen woning in waarde daalt.	<p>Wij onderkennen dat de ontwikkeling van LPM een negatieve invloed zal hebben op het woongenot van indiener. Bij de planontwikkeling is hieraan aandacht besteed en is in beeld gebracht in hoeverre hiervan sprake is. Wij achten de negatieve invloed niet van die aard dat afgezien dient te worden van de ontwikkeling van LPM, gelet op de belangen verbonden aan de ontwikkeling van LPM. Aan de te hanteren grenswaarden, waaronder die voor wegverkeerslawaaï, zal ook na de ontwikkeling van LPM worden voldaan.</p> <p>Voor zover indiener van mening is dat zijn woning daalt in waarde ten gevolge van LPM, kan een beroep gedaan worden op planschadeprocedure. Hiervoor geldt een aparte te doorlopen procedure.</p>	-
Wij zien in de zienswijzen van indiener geen aanleiding tot aanpassing van de plannen.			

Indiener 2 : Kernwaarde Moerdijk			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Indiener stelt dat op basis van objectieve criteria en op basis van zeer belangrijke leefbaarheidsaspecten de locatie Moerdijk West verreweg en overduidelijk de voorkeur heeft.	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-
2	Indiener stelt dat de kans groot is dat LPM slechts gedeeltelijk aangelegd zal worden en daarom bij de	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-

	fasering gestart moet worden langs de A16 en niet de A17. Indien er voert daarbij aan dat deze locatie het dorp Moerdijk het minst hinder (geen aanpassing rotonde A17 nodig, geen visuele hinder) geeft en de aanleg van de interne baan in deze fase overbodig maakt.		
3	Uitgaande van de huidige fasering dient de interne baan bij aanvang aangelegd te worden om extra verkeer ten gevolge van LPM op lokale wegen te vermijden.	Uit een overweging van kosten en het ontbreken van een directe noodzaak de interne baan al aan te leggen als er nog geen bedrijven gevestigd zijn, is ervoor gekozen om de interne baan niet gelijk bij aanvang van de ontwikkeling van LPM aan te leggen. Om evenwel extra verkeer op lokale wegen te beperken dient de interne baan wel al in een vroeg stadium aangelegd te worden. Volgens artikel 19.4.2 van de planregels dient gestart te worden met een voortvarende aanleg op het moment dat 20 hectare van de eerste fase van LPM in gebruik genomen gaat worden. Het gaat daarbij in de regel om ongeveer 3 bedrijven. Gezien de daarbij te verwachten verkeersbewegingen zal geen sprake zijn van onaanvaardbare verkeersoverlast ten gevolge van LPM op lokale wegen. Temeer daar de Rijksweg A17 meer voor de hand ligt als verkeersroute voor het verkeer tussen LPM en het bestaande industrieterrein Moerdijk. Wij zijn van mening dat aldus de noodzaak tot een snellere aanleg van de interne baan ontbreekt.	-

4	<p>Met een verwijzing naar het MER en de toelichting bij het ontwerp inpassingsplan worden een drietal punten benoemd om te benadrukken dat de kans groot is op het toenemen van sluipverkeer. Met de huidige overlast aan sluipverkeer (Johan Friso weg 6000 voertuigbewegingen per dag) is dit voor indiener onacceptabel. Om sluipverkeer te voorkomen dienen voorzieningen te worden aangebracht zoals eventueel een extra weg langs de A17 of door de interne baan ook open te stellen voor personenverkeer.</p>	<p>Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.</p>	-
5	<p>De ontsluiting van LPM ter hoogte van de A17 is te omvangrijk en niet passend voor de entree van een dorp. Mogelijk kan de oude loop van de Steenweg (onder het viaduct) weer geopend worden.</p>	<p>De ontsluiting van LPM ter hoogte van de A17 is afgestemd en ontworpen op het uiteindelijke aantal vervoersbewegingen van en naar LPM via deze entree. Verder speelt bij het gekozen ontwerp mee de manier waarop het verkeer op LPM wordt afgewikkeld (splitsing tussen personenverkeer en vrachtverkeer). Daarbij is de huidige omvang van de ontsluiting nodig voor een goede afwikkeling van het verkeer.</p> <p>Het opnieuw in gebruik nemen van de oude loop van de Steenweg (onder het viaduct) hebben we eerder overwogen. Gezien de te verwachten kosten en het ontbreken van een directe noodzaak (er is ter plaatse al een goede ontsluiting) is hiervoor niet gekozen.</p> <p>De oude loop van de Steenweg, onder de A17, is naar aanleiding van de verbreding</p>	-

		<p>van de A17 dichtgemaakt. Destijds is ook overwogen om de doorgang open te houden. Hiervoor zou evenwel de doorgang onder de A17 verbreed moeten worden. In plaats daarvan is destijds gekozen voor een nieuw viaduct ter plaatse van de verlegde afritten. Net als destijds, zou ook nu de doorgang onder de A17 verbreed moeten worden om deze opnieuw in gebruik te kunnen nemen. Een constructief dure maatregelen die niet opweegt tegen de voordelen voor het betreffende deel van het onderliggende wegennet (verbinding van het dorp Moerdijk via de Steenweg en Binnenmoerdijksebaan naar Lage Zwaluwe).</p>	
6	<p>De gekozen locatie voor de natuurcompensatie dient heroverwogen te worden. Door de natuurcompensatie ter hoogte van het dorp Moerdijk wordt het dorp aan vier kanten ingesloten. Daarbij vormt de natuurcompensatie geen echte barrière voor het bestaande industrieterrein.</p>	<p>De locatie voor de natuurcompensatie ligt ten zuidwesten van het dorp Moerdijk. De natuurcompensatie sluit voor een groot deel aan op het bestaande bosgebied 'De Appelzak' en over een lengte van ongeveer 200 meter (korte zijde van het compensatiegebied) aan op de rand van het dorp Moerdijk. Op deze manier is van een insluiten van het dorp Moerdijk door het compensatiegebied geen sprake en zien wij daarin geen aanleiding om de locatie te heroverwegen.</p> <p>Wij willen nog opmerken dat het natuurcompensatiegebied niet tot doel heeft om een barrière te vormen tussen het bestaande industrieterrein en het dorp</p>	-

		Moerdijk. Indien het compensatiegebied daaraan zou moeten voldoen, zou juist eerder en meer sprake zijn van een insluiten van het dorp Moerdijk.	
7	Om de visuele hinder van LPM te verkleinen, kan ook aan de A17 gekozen worden voor een dubbele bomenrij conform de Lapdijk.	De kortste afstand van LPM tot het dorp Moerdijk bedraagt ongeveer 1,2 kilometer. Door deze afstand zal de visuele hinder ten gevolge van LPM voor het dorp Moerdijk beperkt zijn. In de toelichting bij het inpassingsplan (paragraaf 2.2.3, onderdeel 'zicht') zijn wij daar nader op ingegaan. Het kiezen van een dubbele bomenrij ten noorden van LPM langs de A17 betekent dat hier voor de bedrijven geen sprake meer is van een zichtlocatie, wat een verminderde opbrengst bij de uitgifte van de betreffende kavels betekent. Gezien de beperkte visuele hinder is hiervoor niet gekozen.	-
8	Er wordt een flinke toename van het goederenvervoer over het spoor verwacht. Uit welzijns- en veiligheidsoogpunt dient deze spoorlijn daarom verlegd te worden op een grotere afstand van het dorp Moerdijk.	Ten gevolge van LPM zal het goederenvervoer per trein toenemen met ongeveer 2 goederentreinbewegingen per etmaal van en naar Moerdijk. Daarbij zal gezien de beoogde doelgroep geen sprake zijn van het vervoer van gevaarlijke stoffen ten gevolge van LPM. Derhalve zien wij in het kader van de huidige planvorming geen noodzaak om de spoorlijn te verleggen.	-
9	Dat de negatieve effecten van LPM op de leefbaarheid in het dorp Moerdijk klein zullen zijn wordt in twijfel getrokken. Daarbij wordt verwezen naar het advies van de commissie Nijpels van 12 augustus 2013, het	De effecten van LPM op de leefbaarheid in onder meer het dorp Moerdijk zijn uitvoerig onderzocht. Daarbij is niet gebleken dat er sprake is van grote negatieve effecten.	

	advies van SER Brabant en de enquête onder de bewoners van het dorp Moerdijk.	<p>Mede gezien de afstand van ongeveer 1,2 kilometer tussen het dorp Moerdijk en LPM hebben wij geen reden om te twijfelen aan deze onderzoeksresultaten.</p> <p>Voor zover verwezen wordt naar het advies van de commissie Nijpels en het advies van SER Brabant, willen wij nog opmerkingen dat deze gericht waren op het ontwerp van de Havenstrategie Moerdijk 2030. Naast LPM komen in het ontwerp van de havenstrategie ook andere toekomstige ontwikkelingen aan bod zoals een intensivering van het ruimtegebruik op het bestaande industrieterrein en een uitbreiding ter hoogte van de Roode Vaart (laatste vormt overigens geen onderdeel van de definitieve havenstrategie). Het geheel van deze ontwikkelingen zou de leefbaarheid van het dorp Moerdijk onder druk zetten. Daarbij is niet concreet genoemd dat dit enkel het gevolg is van de ontwikkeling van LPM.</p>	
10	Aangezien bij de keuze voor locatie Oost in deel C van de interim structuurvisie slechts sprake is van een beleidsvoornemen, zou de weg open staan om reële alternatieven aan te dragen en de huidige locatie te heroverwegen ten voordele van de locatie Moerdijk-West.	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	
11	Er worden kanttekeningen geplaatst bij de vergelijking die is gemaakt tussen de locaties Moerdijk-Oost en Moerdijk-West in de plan-MER die is	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-

	<p>uitgevoerd ten behoeve van de interim structuurvisie. Zo is benoemt dat :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het niet betrekken van effecten van Natura 2000; - Het waterbergingsgebied; - Het onjuist aantal woningen binnen de locatie Oost; - De ontsluiting van Oost via het knooppunt Noordhoek; - Het niet betrekken van het 'eiland van Moerdijk' als mogelijk archeologisch waardevol gebied; - De uitplaatsing van Caldic Chemie; - De aanwezigheid van 58 woningen in locatie Oost. 		
12	<p>Gesteld wordt dat met de aanleg van de interne baan aan het begin van fase 2 er teveel druk komt op de lokale wegen. De interne baan zou al vanaf de start aangelegd moeten worden.</p>	<p>Zoals is geborgd in artikel 19.4.2 van de planregels moet met de aanleg van de interne baan al begonnen worden in het jaar dat voor ten minste 20 hectare van fase 1 een omgevingsvergunning is verleend. Voor deze vroege aanleg is juist gekozen om teveel druk op de lokale wegen te voorkomen. Een eerdere aanleg achten wij niet noodzakelijk. In onze beantwoording van uw zienswijze 3 zijn wij daar ook nader op ingegaan.</p>	-
13	<p>De verbinding van dorp Moerdijk naar Zevenbergsche Hoek loopt via L.P.M.. Het industrieterrein kan worden afgesloten met hekken. Het Havenschap zou volgens de locatieontwikkelingsovereenkomst (LOO) openbare wegen kunnen onttrekken en/of de hekken bijvoorbeeld in het weekend sluiten. Dan ontstaat eenzelfde situatie als de route naar Klundert over het huidige industrieterrein. Dit is onaanvaardbaar en de afsluiting van deze verbinding moet ook vanuit</p>	<p>In het voorlopig civieltechnisch ontwerp is voorzien in afsluitbare hekken op de directe toegangswegen van en naar LPM. De nieuwe kruispunten ter hoogte van de op en afritten naar de A17 worden door deze hekken niet afgesloten (zie tekening HT331.21.1561 van de Ontwerprapportage VO+ 3.0, bijlage 9A exploitatieplan). Dit betekent dat de rechtstreekse verbinding</p>	-

	veiligheidsoogpunt worden uitgesloten.	van het dorp Moerdijk via LPM inderdaad gesloten kan worden. De langere route naar Zevenbergsche Hoek via de Steenweg en Binnenmoerdijksebaan blijft evenwel open. Vanuit veiligheidsoogpunt en bereikbaarheid zien wij dan ook geen overwegende bezwaren dat LPM afgesloten kan worden. Overigens verwachten wij gezien de aard van het bedrijventerrein (logistieke bedrijven) niet dat de hekken in het weekend gesloten zullen worden.	
Wij zien in de zienswijzen van indiener geen aanleiding tot aanpassing van de plannen.			

Indiener 3 : Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Indiener verwijst naar zijn inspraakreactie op de Startnotitie m.e.r. Logistiek park Moerdijk in 2009 waar uitgebreid ingegaan is op de stellingname dat het logistiek bedrijventerrein op het bestaande industrieterrein Moerdijk onvoldoende geaccommodeerd kan worden, omdat de braakliggende gronden voor andere industriële en bedrijfsmatige activiteiten gereserveerd moeten worden. De toen naar voren gebrachte motieven zijn volgens indiener nog steeds uiterst actueel. Door de economische ontwikkelingen in de periode 2009 - 2014 zijn de argumenten in kracht toegenomen. In onze genoemde inspraakreactie is destijds het volgende naar voren gebracht: Wij zijn de mening toegedaan dat door de huidige economische situatie	Zie voor onze reactie op deze zienswijze paragraaf 1.1 van de 'Nota van zienswijzen'. In paragraaf 1.1 zijn wij ingegaan op de mogelijkheid om LPM te situeren op het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. Zoals daar gemotiveerd zien wij daarvoor geen mogelijkheden. De economische ontwikkelingen inde periode 2009-2014 en de huidige economische situatie zijn voor ons geen aanleiding zijn voor ons geen aanleiding om de keuze voor de huidige locatie van LPM te heroverwegen. In de toelichting op het inpassingsplan voor LPM zijn we daar uitvoerig op ingegaan.	-

	de ontwikkelingstrend versneld en duidelijker waarneembaar doorzet en wel in die zin dat geen toekomstige ruimte reservering nodig is voor de traditionele doelgroepsectoren op het bestaande Moerdijkterrein.		
2	<p>Bij de onderbouwing van de behoefte aan bedrijventerrein binnen de bedrijfssectoren die thans het karakter bepalen van het bestaande Moerdijkterrein en die ook in de toekomst als de zogenaamde doelgroepsectoren gezien worden is door de provincie uitgegaan van het hoogste groeiscenario. De ministeries van VROM en EZ hebben het CPB een landelijke behoefte raming laten maken. Deze behoefte raming, vertaald naar de situatie West-Brabant, levert het beeld op dat deze de helft bedraagt van de raming van de provincie. Er is niets op tegen dat je als provincie een hogere ambitie hebt dan het landelijk gemiddelde, maar 100% meer is geen ambitie meer maar zelfoverschatting. In 2006 heeft de Stecgroep in opdracht van de gezamenlijke Kamers van Koophandel in Noord-Brabant de behoefte aan bedrijventerreinen in beeld gebracht. Zij kwam tot een raming die, gelet op de specifieke ambities van het rijk en de provincie, leidt tot een ophoging van het hoogste prognosemodel CPB met 20 tot 30% voor Noord-Brabant, ruim het dubbele van de werkelijke uitgifte van grond de afgelopen 10 jaar.</p>	<p>Het realiseren van een logistieke cluster voor grootschalige logistiek bedrijven past niet in de doelstelling die er zijn voor het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. De meeste ruimte is op het bestaande industrieterrein nog beschikbaar op de voormalige reservegronden van Shell Chemie ten zuiden van hun bestaande fabriek. Deze locatie is bij uitstek geschikt om beschikbaar te houden voor bedrijven uit de zwaardere milieu categorieën (categorie 5 en 6, chemie, bedrijven verwant aan de chemie zoals biochemische bedrijven). Wij zien geen aanleiding om deze ruimtereservering los te laten, omdat deze behoefte nog steeds bestaat. De genoemde prognoses kunnen wij dan ook niet plaatsen of zijn althans niet meer actueel. Bij onze reactie op uw zienswijze 11 zijn wij nader ingegaan op de meest recent prognoses voor de provincie Brabant. En in paragraaf 1.1 zijn wij verder ingegaan waarom wij niet hebben gekozen voor het situeren van LPM op het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk.</p>	-

3	<p>In de studie 'gedegen en gedragen' wordt geconstateerd dat de provinciale ruimtebehoefte aan basischemie (+ 94 ha) op langere termijn lager zal uitvallen. Het CPB had dit al voorzien want zij ging in 2006 uit van een ruimtebehoefte van 0 ha voor het gebied Moerdijk. Naast de gronden die Shell vrij heeft gegeven voor nieuwvestiging van bedrijven houdt zij nog een braakliggend terrein over van ruim 95 ha. Dat zal Shell zelf niet meer nodig hebben. Als Shell desalniettemin nog wel hectares nodig zou hebben is er altijd nog plaats om de andere vraag, die de provincie nog wel ziet maar het CPB niet, te accommoderen. Op de beschikbare gronden voor nieuwvestiging van bedrijven hoeft geen enkele m2 gereserveerd te worden voor chemie.</p>	<p>Op de inzet van de gronden die door Havenschap Moerdijk zijn terug gekocht van Shell Chemie (ten zuiden van de huidige vestiging van Shell Chemie) zijn wij hiervoor bij uw zienswijze 2 en in paragraaf 1.1 nader ingegaan. Naast deze gronden wordt in de zienswijze gesteld dat ook de overige nog niet ingevulde gronden van Shell Chemie, gelegen ten westen van de huidige fabriek ingezet moeten worden voor andere chemische bedrijven. Deze gronden worden evenwel door Shell Chemie aangehouden als strategische grondreserves om nog uit te kunnen breiden op eigen terrein. Wij achten dit reëel en zien geen aanleiding om hier tot onteigening of anderszins tot verwerving over te gaan.</p>	-
4	<p>De ruimte op het huidige Moerdijkterrein die in de nut en noodzaak benadering van de provincie gereserveerd moet blijven voor het juiste bedrijf op de juiste plaats in de sectoren waar geen sprake (meer) is van ruimtebehoefte, kan ingenomen worden door bedrijven in de sector logistiek. Daardoor komt de behoefte aan 150 ha logistiek in de oksel van de A16 en A17 in een ander daglicht te staan. Ons inziens is er dan geen enkele ha in dit gebied meer nodig. Maar meedenkend in de enorme ambitie van de provincie is voor een nieuw terrein van pakweg 50 ha een geheel andere benadering nodig dan nu gevolgd is. Veel meer locaties komen dan voor een afweging in aanmerking. Tot zover de tekst uit onze</p>	<p>Het standpunt in deze zienswijze dat LPM gesitueerd moet worden op het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk delen wij niet. In paragraaf 1.1 zijn wij daar nader op ingegaan. Dit geldt om dezelfde redenen ook voor het situeren van 100 hectare van de totaal 150 hectare uitgeefbaar gebied dat LPM volgens de huidige plannen beslaat. Daar komt bij dat het juist mede de kracht van LPM is dat grootschalige logistieke bedrijven zich kunnen vestigen bij elkaar op één bedrijventerrein. Juist binnen de (hoogwaardige) logistiek is grote behoefte</p>	-

	inspraakreactie van destijds.	aan en voorkeur voor clustering op dedicated logistieke parken. Logistieke dienstverleners kunnen op deze locaties immers profiteren van synergievoordelen. Clustering van logistieke activiteiten draagt zo ook bij aan waardebehoud en ruimtelijke kwaliteit. Een opsplitsing van LPM zoals gesuggereerd past hier niet bij. Een heroverweging met keuze voor een locatie van 50 hectare is voor ons dan ook niet aan de orde.	
5	In tegenstelling van de nu gekozen locatie kan men bij het huidige industrieterrein gebruik maken van de bestaande aansluitingen op de A16 en A 17. Hier is geen interne baan nodig. Bovendien is diep vaarwater met kadefaciliteiten direct nabij, evenals spoorwegverbindingen.	Aan de situering van LPM op het bestaande Zeehaven- en industrieterrein, voor zover dat al mogelijk zou zijn, kleven voor ons overwegende nadelen. Hiervoor, bij de beantwoording van de zienswijzen 3 en 4 en in paragraaf 1.1 zijn wij daar al nader op ingegaan. Deze nadelen wegen voor ons zwaarder dan de inspanningen die het vraagt om de interne baan aan te leggen. Een interne baan die een directe verbinding vormt tussen LPM en het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk en waarmee de kadefaciliteiten aan diep vaarwater en de spoorwegverbindingen binnen het directe bereik van LPM komen.	-
6	De provincie stelt in het ontwerp inpassingsplan dat het LPM de economische structuur in (West-) Brabant zal versterken en voorziet in de bovenregionale ruimtevraag naar logistiek. Logistiek Park Moerdijk wordt een hoogwaardig, vernieuwend en innovatief bedrijventerrein. Het logistiek bedrijventerrein is	Het nut en de noodzaak is belangrijk bij een grootschalige ontwikkeling als LPM. Aan een gedegen onderbouwing van het nut en de noodzaak hechten wij dan ook grote waarde. Een reden voor ons om bij deze belangrijke onderbouwing van LPM 'de	-

	<p>primair bedoeld voor grootschalige logistieke bedrijven (groter dan 5 hectare) die waarde toevoegen aan het logistieke proces, de zogenaamde VAL-bedrijven (Value Added Logistics). Over de aanleg van LPM is zowel onder politici van provinciale Staten en gemeente Moerdijk als maatschappelijk twijfel of nut en noodzaak voldoende bewezen zijn. Om de geraamde prognoses te verifiëren heeft de Staten besloten de prognoses te laten toetsen via een second opinion, uitgevoerd door 5 onafhankelijke deskundigen (rapportage is opgenomen in bijlage 2). Conclusies waren onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • “De commissie is daarmee van mening dat LPM (te) laat wordt ontwikkeld, met het risico van een forse uitbreiding van het aanbod in een minder snel groeiende markt”. • “De argumentatie voor LPM komt op de commissie gedateerd over, en lijkt meer te passen bij de jaren '90 dan bij 2013”. • “Gegeven deze onzekerheid is de commissie zeer sceptisch over de gesuggereerde zekerheid van de nu veronderstelde potentie van het precies gedefinieerde segment waar LPM voor ontwikkeld wordt, namelijk VAL/VAS activiteiten met een terreingrootte groter dan 5 ha”. • “Er is onvoldoende rekening gehouden met de onzekerheid die intrinsiek verbonden is aan lange termijn economische&ruimtelijke ontwikkeling”. <p>De commissie is verder van mening dat de mate waarin andere locaties in Midden- en West-Brabant</p>	<p>vinger aan de pols’ te houden en het onderzoek naar de marktvraag voor LPM de afgelopen jaren steeds opnieuw te actualiseren. Op grond van de uitgevoerde onderzoeken hebben wij geen reden om te twijfelen aan het nut ende noodzaak van LPM.</p> <p>Ter verificatie van het nut en de noodzaak van LPM hebben wij, op aangeven van Provinciale Staten, genoemde second opinion uit laten voeren. Met de planontwikkeling is rekening gehouden met de conclusies uit de second opinion. In paragraaf 2.3.5 en 2.3.6 van de toelichting op het inpassingsplan zijn wij daar nader op ingegaan.</p>	
--	---	---	--

	VAL/VAS activiteiten > 5 hectare kunnen accommoderen is onderschat.		
7	In Midden- en West-Brabant 490 ha braak en staat 115 ha aan grotere, logistieke bedrijfspanden (exclusief grond en gebouwen in ontwerpfase) te koop of te huur leeg. Op het industrieterrein Moerdijk staat 30% van de logistieke bedrijfspanden te koop of te huur. De leegstand in logistieke gebouwen volgens gegevens van NVM is bijna 3,0 mln vierkante meters, waarbij deze categorie het laatste jaar met 17 procent is gestegen.	Er is in Midden- en West-Brabant inderdaad sprake van leegstand. Voor zover het echter de primaire doelgroep voor LPM betreft (grootschalige VAL-bedrijven, groter dan 5 hectare) herkennen wij ons niet in de genoemde cijfers. Overeenkomstig trede 2 van de 'Ladder Duurzame Verstedelijking' is een analyse uitgevoerd naar de mogelijkheden om de LPM-doelgroep te faciliteren op concurrerende locaties. Uit deze analyses blijkt dat slechts een handvol van de leegstaande panden en nog uit te geven terreinen in en buiten de regio hieraan voldoet. Zie hiervoor het onderzoek naar de marktvraag LPM en de bijbehorende concurrentieanalyse, die als bijlage is gevoegd bij de toelichting op het inpassingsplan.	-
8	Volgens de commissie zijn bovendien de vestigingsfactoren voor het LPM niet optimaal. Moerdijk ligt minder centraal in afzetmarkten en heeft een minder gunstig profiel qua arbeidsmarkt, terwijl VAL/VAS activiteiten veelal laaggeschoolde en flexibel inzetbare werknemers nodig hebben.	Vanuit de totale logistieke bedrijfsruimte-markt bezien, delen wij de mening niet dat LPM minder centraal ligt. Immers voor logistieke bedrijvigheid met marktgebied Nederland of Benelux/Noord-Frankrijk ligt LPM juist gunstig. West-Brabant scoort wat dit betreft goed voor bedrijven die een (sterke) link hebben met de havens van Rotterdam en Antwerpen. Dat de arbeidsmarkt in Moerdijk en omgeving niet optimaal is erkennen wij. Dit is echter niet uniek voor LPM, maar geldt	-

		<p>ook in andere logistieke hotspots dat de arbeidsmarkt kwantitatief en kwalitatief niet ruim is. Dit is dan ook een aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling van LPM. Daarbij biedt de clustering van bedrijvigheid op LPM de mogelijkheid om collectieve voorzieningen te treffen om werknemers op de locatie te krijgen. In het onderzoek naar de sociaal- en economische effecten van LPM zijn we ingegaan op effecten op de arbeidsmarkt (zie de separate bijlage 10 bij de toelichting op het inpasingsplan).</p>	
9	<p>Dezelfde twijfel over de doelgroep VAL/VAS bedrijven groter dan 5 ha heeft SER-Brabant in haar advies van 21 november 2013 aan Provinciaal bestuur over het voorontwerp Havenstrategie (en LPM) geuit. SER-Brabant merkt op dat ca. 80% van de goederenstromen op Moerdijk onbehandeld door gaat". De Raad zet daarom vraagtekens bij de ambities ten aanzien van het Logistiek Park Moerdijk. Gezien de ligging en functie van Moerdijk is naar het oordeel van de SER niet zozeer behoefte aan een logistiek park. Op Moerdijk zullen zich bijvoorbeeld geen luxe computerbedrijven voor VAL-activiteiten vestigen, dat zien zij eerder plaatsvinden in het economisch hart van Brabant (bijv. Tilburg).</p>	<p>De genoemde twijfel delen wij niet. Uit het gegeven dat dat ca 80% van de goederenstromen op Moerdijk onbehandeld door gaat, komen wij niet tot de conclusie dat de ambities ten aanzien van LPM te hoog gegrepen zijn. Verder reikt de groep VAL/VAS verder dan enkel luxe computerbedrijven. Zie verder wat betreft het nut en de noodzaak van LPM onze reactie op zienswijze 6.</p>	-
10	<p>Als SBBM hebben wij meerde malen aangetoond dat kijkend naar bijvoorbeeld de vestigingen van logistiek bedrijven in Nederland over de jaren 2010 t/m 2013 op basis van de gegevens van Zadelhoff de gemiddelde omvang van nieuwe vestigingen 2,6 ha</p>	<p>De genoemde cijfers afkomstig van Zadelhoff zijn gebaseerd op vierkante meters bedrijfsvloer, terwijl wij uitgaan van het totale bedrijfsperceel (bebouwde deel en onbebouwde deel) uitgedrukt in</p>	-

	<p>was. Vier bedrijfsvestigingen waren in deze periode groter dan 5 ha waren, geen van deze grote logistieke bedrijven waren echter VAL bedrijven. Er wordt voorbij gegaan aan het feit dat de vraag naar vastgoed slechts voor de helft van logistieke dienstverleners komt en dat de vraag voor logistieke bedrijfsruimte gemiddeld slechts voor de helft gericht is op nieuwbouw (bron NVM april 2014).</p>	<p>hectaren. Daarnaast gaan wij uit van een meerjarig gemiddelde (afgelopen twaalf jaar) en niet alleen de jaren 2010 t/m/ 2013 met voor een groot deel de economische crisis. Derhalve gaat een vergelijk met de resultaten van de onderzoeken die ten grondslag liggen aan de plantonwikkeling van LPM niet op.</p>	
11	<p>Bovendien wordt geen rekening gehouden met de langere termijn ontwikkeling. In de prognose van de provincie wordt tot 2040, dus passend in de nu voorgestelde tijdsperiode van het inpassingsplan, een min groei van 950 ha verwacht. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft berekend dat in Noord Brabant tussen de jaren 2020-2030 645 ha teruggave van bedrijventerreinen aan de orde is die geschikt is voor logistiek.</p>	<p>De provinciale prognoses laten voor Noord-Brabant tot en met 2020 nog een groei van het totale ruimtebeslag bedrijventerreinen zien van ca. 10% (= ca. 940 ha.). In alle regio's wordt groei verwacht, maar vooral in West-Brabant. Vooral de sectoren logistiek en groothandel vragen hier de komende jaren veel extra ruimte. Na 2020 vlakt de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen af en vanaf 2030 is er geen behoefte meer aan extra ruimte, maar komen er per saldo terreinen en gebouwen vrij. In 2040 is het benodigde ruimtebeslag terug op het niveau van 2020. Tot 2040 is er een blijvende (extra) ruimtebehoefte op bedrijventerreinen in de bedrijfssectoren logistiek, groot- en detailhandel en zorg. Vooral vanuit de industrie komen er gebouwen en terreinen vrij. Of deze vrijkomende industriële terreinen/gebouwen (tijdig) geschikt (te maken) zijn voor (grootschalige) logistieke bedrijven is onduidelijk. Dit moet onderzocht worden. Vervolgens zal blijken</p>	-

		of de ruimtebehoefte van de nog ruimte vragende bedrijfssectoren op bestaande terreinen gerealiseerd kan worden, of dat er nog extra terreinen (bovenop de al benodigde uitbreidingsbehoefte) nodig zijn.	
12	Daarbij wordt binnen de provincie Noord Brabant, en zelfs in het gebied West- en Midden-Brabant, maar ook daarbuiten vele initiatieven genomen om logistieke bedrijfsterreinen te ontwikkelen of verder uit te bouwen (bijvoorbeeld Midden Brabant, Noord Oost Brabant, Roosendaal/Bergen op Zoom en daarbuiten Venlo, Rivierenland ed.)	Voor zover bedrijventerreinen in ontwikkeling zijn en deze concurrerend zijn voor de LPM-doelgroep, zijn deze betrokken bij de concurrentieanalyse die ten grondslag ligt aan de planontwikkeling. Wij verwijzen hier naar onze reactie op zienswijze 7.	-
13	Ten aanzien van de werkgelegenheid wordt in de Havenstrategie Moerdijk opgemerkt dat na 2015 er meer arbeidsplaatsen dan werknemers in West-Brabant zijn. De werkgelegenheid zou ons inziens met name gediend zijn bedrijven te stimuleren te vestigen rond gebieden met grote werkloosheid zoals omgeving Tilburg, Den Bosch en Bergen op Zoom.	Op het aspect werkgelegenheid zijn wij in onze reactie op zienswijze 8 nader ingegaan.	-
14	Indiener is van mening dat de veronderstelling, dat door de aanleg van LPM met een omvang van 150 hectare, zich daar vele grote logistieke bedrijven zullen vestigen niet juist is. Door alle beschikbare bedrijventerreinen, intensiveringmogelijkheden van bestaande terreinen binnen West en Midden Brabant en plannen m.b.t. uitbreiding van terreinen op de as Maasvlakte - Rotterdam Dordrecht - Antwerpen te confronteren met de geprognosticeerde vraag zou blijken dat LPM niet nodig is. Om de te verwachten vraag te accommoderen zouden op het bestaande industrieterrein Moerdijk voldoende hoogwaardige kavels beschikbaar zijn in lengte van jaren.	Deze mening delen wij niet. Bij de beantwoording van voorgaande zienswijze zijn wij op alle onderdelen van deze zienswijze al ingegaan. Nogmaals verwijzen wij naar het onderzoek marktvaart LPM en de bijbehorende concurrentieanalyse, die ten grondslag hebben gelegen aan de onderbouwing van het nut en de noodzaak van LPM.	-

<p>14</p>	<p>Het Rijksbeleid gaat uit van een zorgvuldig afweging als het gaat om nieuw te ontwikkelen woon- en werkgebieden. Het een en ander wordt tastbaar gemaakt door wat genoemd wordt het toepassen van de SER ladder. Bij de behandeling van de Nota Ruimte in de Vaste Kamercommissie VROM was de toezegging van de minister dat de SER-ladder bij Moerdijk toegepast wordt.</p> <p>Er is op het bestaande industrieterrein Moerdijk en op andere bedrijventerreinen in West en Midden Brabant nog 490 ha braakliggende grond en nog 115 ha staat te koop of te huur. Van een betere benutting van het bestaande industrieterrein Moerdijk, waar het projectvoorstel over spreekt, is in de praktijk geen sprake, er ligt ruim 250 ha al meer dan 40 jaar braak. Deze grond exclusief reserveren voor chemie staat in geen enkele verhouding, gelet op de toekomstprognose voor deze bedrijfstak. Om een voorbeeld te noemen: De afgelopen 2 jaar is nog geen 1 ha grond uitgegeven tegen de eerdere prognoses van 10 ha per jaar.</p> <p>Door benutting van bestaande bedrijventerreinen voor de vestiging van logistieke bedrijvigheid kan extra werkgelegenheid, waar het projectvoorstel op speculeert, op eenzelfde wijze maar sneller en met minder kosten gerealiseerd worden.</p> <p>De provincie Noord Brabant zet zich vanaf 2002 beleidsmatig in voor een zuinig ruimtegebruik. Het intensiever met de ruimte omgaan is in de provincie Noord-Brabant echter nauwelijks van de grond gekomen. De bruto en netto groei van bedrijventerreinen is sinds 2002 gelijk.</p>	<p>Deze zienswijze delen wij niet. Bij de beantwoording van voorgaande zienswijze zijn wij op de onderdelen van deze zienswijze ingegaan. Nogmaals verwijzen wij naar het onderzoek marktvraag LPM en de bijbehorende concurrentieanalyse, die ten grondslag hebben gelegen aan de onderbouwing van het nut en de noodzaak van LPM. In het onderzoek naar de marktvraag en ook in de toelichting bij het inpassingsplan is duidelijk aangegeven hoe de Ladder van Duurzame Verstedelijking is doorlopen.</p> <p>Het gestelde ten aanzien van de leegstand op het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk delen wij evenmin. De beschikbare bedrijfsgrond hier is in totaal 137 hectare netto. Dit is inclusief de 119 hectare netto voormalige strategische grondreserve van Shell Chemie. Zie over de mogelijkheden om LPM te vestigen op het bestaande industrieterrein paragraaf 1.1.</p>	<p>-</p>
-----------	--	---	----------

	<p>Daarmee krijgt het bevorderen van herstructurering van verouderde bedrijventerreinen totaal geen handen en voeten. Ook voor bedrijventerreinen geldt: eerst revitaliseren en inbreiden, daarna pas uitbreiden.</p> <p>De overheid moet hierbij de regie in handen nemen. Een herstructurering komt niet op gang op basis van het particulier initiatief. Bedrijven vestigen zich, bij uitbreiding of op zoek naar een moderner pand, liever op een goedkoop nieuw terrein dan deel te nemen aan dure en moeizame herstructureringsprocessen. Dit is een voorbeeld hoe dit in het Brabantse ook zou moeten. Er is op de diverse terreinen in de stedelijke regio's in Midden- en West-Brabant volop de mogelijkheid om tot herstructurerings- en intensiveringsmaatregelen te komen om de huidige en toekomstige groei op te vangen. Door geen logistiek park Moerdijk te realiseren zal deze opgave sneller en gemotiveerder tot stand komen. Door wel een logistiek park Moerdijk te realiseren zal de noodzaak tot herstructurering en intensivering alleen maar toe nemen.</p> <p>Dit strookt op geen enkele wijze met de in de visie gestelde doelen van zorgvuldig ruimtegebruik en de groei van het stedelijk ruimtegebruik af te remmen.</p>		
15	<p>Dat de negatieve effecten van LPM op de leefbaarheid in het dorp Moerdijk klein zullen zijn wordt in twijfel getrokken. Daarbij wordt verwezen naar het advies van de commissie Nijpels van 12 augustus 2013, het advies van SER Brabant en de enquête onder de bewoners van het dorp Moerdijk.</p>	<p>Deze zienswijze is van gelijke strekking als zienswijze 9 van indiener 2. Voor onze reactie verwijzen wij naar het daar gestelde.</p>	-

16	De conclusie van indiener is dat van verschillende kanten aangegeven en beargumenteerd wordt dat de algemene leefbaarheid door de aanleg van het LPM in combinatie met de Havenstrategie zo wordt bedreigd dat het amoveren van het dorp Moerdijk als een nadrukkelijke optie wordt gezien. Volgens indiener moet mede gelet op de beschikbare alternatieven aanleg van het LPM alleen al vanuit dit perspectief achterwege blijven.	De invloed van LPM op de leefbaarheid in het dorp Moerdijk hebben wij betrokken bij besluitvorming over LPM (zien onder meer paragraaf 4.15 van de toelichting bij het inpassingsplan). Daarbij betrokken hetgeen wij gesteld hebben in onze reactie op zienswijze 9 van indiener 2, zien wij in het gestelde in deze zienswijze geen aanleiding om af te zien van de ontwikkeling van LPM.	-
17	<p>Aan de aanleg van het LPM kleven grote financiële risico's. De financiële risico's hangen in eerste instantie samen met het uitgiftetempo en de te realiseren verkoopprijs. De second opinion commissie acht de raming van de vraagkant veel te optimistisch. Zij pleiten eveneens voor een gefaseerde ontwikkeling van het LPM, gegeven de inherente onzekerheid aan de vraagkant vinden zij fasering een logische optie. Daarnaast achten zij de grondprijs van €150,-, die oorspronkelijk in de business case (BC) gehanteerd werd, te hoog. De nu voorgestelde grond prijzen (respectievelijk 145 en 135 euro) liggen nog dicht tegen deze te hoge rijzen aan. Volgens de commissie zitten de toplocaties in Nederland onder de gehanteerde prijs, Venlo en Tilburg bijvoorbeeld bieden grootschalige kavels voor rond €125-150 per m² aan.</p> <p>Groenewout Consultants & Engineers merken n.a.v. een onderzoek in een recent artikel op dat de markt voor gronduitgifte de afgelopen jaren stil lag waardoor gemeentes zijn gaan concurreren op grondprijs. In de Brabantse Corridor ligt de gemiddelde grondprijs nu op een niveau van 90 -110</p>	<p>Havenschap heeft als reactie op de second opinion in haar brief van 10 januari 2014 aangegeven dat indien de grondprijs € 125 per vierkante meter zou bedragen met een looptijd van 15 jaar de business case inclusief afdrachten alsnog positief sluit. Pas na 15 jaar zou een beroep moeten worden gedaan op het weerstandsvermogen van het havenschap, maar zijn de bedragen ruim binnen de afgesproken marges. In hoofdstuk 6.1 van de toelichting op het inpassingsplan is dit ook zo benoemd.</p> <p>In het ontwerp exploitatieplan wordt uitgegaan van een uitgifteprijs van € 145 per vierkante meter voor zichtlocaties en € 135 per vierkante meter voor de overige locaties. Dit zijn de grondprijzen aan de onderkant van de bandbreedte zoals in de marktanalyse opgenomen. Ten opzichte van het ontwerp exploitatieplan een substantiële verlaging van respectievelijk €</p>	-

	€ per m2. Dit is duidelijk lager dan vijf jaar geleden.	23/m2 voor zichtlocaties en € 15/m2 voor overige locaties. Grondprijzen die liggen in de range die genoemd is voor Venlo en Tilburg. Het geschetste beeld over de markt voor gronduitgifte delen wij niet, in ieder geval niet voor zover het de logistieke markt betreft. Wij verwijzen hier naar het ondermarktvraag Logistiek Park Moerdijk (separate bijlage 9 bij de toelichting op het inpassingsplan).	
18	Gelet op de grote onzekerheid of er voldoende vraag van de doelgroep VAL/VAS bedrijven groter dan 5 ha komt, mede gelet op de te hoge grondprijs en matige arbeidsmarkt, is reëel - en in de praktijk ook een door provinciale Statenleden geopperde optie - dat alleen fase A aangelegd en hopelijk op termijn uitgegeven wordt. De toekomst moet dan leren of het beperkt blijft tot deze fase A of dat er ingrijpende wijzingen plaatsvinden in bijvoorbeeld de soort bedrijven waarop het LPM zich dan gaat richten, zoals de door SER Brabant genoemde shortseashipping gebonden logistiek. Op dat moment komt tevens de vraag aan de orde of op dat moment er binnen West- en Midden-Brabant nog elders ruimte beschikbaar is om deze vraag te accommoderen, of dat bijvoorbeeld Rotterdam zelf meer logistieke afhandeling gaat verzorgen, omdat door de aanleg van Maasvlakte 2 veel kade ruimte vrijkomt.	Naar aanleiding van de hiervoor al genoemde second opinion is bij de planontwikkeling van LPM een fasering doorgevoerd. Voor het overige nemen wij de zienswijze van kennisgeving aan.	-
19	De wens en de politiek-bestuurlijke ambitie om kosten wat het kost het LPM te realiseren overheerst de motivatie over de financiële haalbaarheid. Het LPM	Het gestelde dat LPM kosten wat kost gerealiseerd moet worden delen wij niet. Gedurende het gehele planproces is	-

	<p>is als gevolg van de hoge investeringen bij de aanvang, de gefaseerde ontwikkeling en het marktrisico een project met een hoog financieel risicoprofiel. Dit hoog risicoprofiel wordt nog verstrekt gelet op het weinig succesvol zijn van de provincie Noord-Brabant bij het ontwikkelen van bedrijventerreinen. Op het bestaande industrieterrein Moerdijk bleef na vestiging van Shell de verdere gronduitgifte zo achter bij de verwachtingen dat rijk en provincie vele tientallen miljoenen hebben moeten afschrijven om het terrein weer exploitabel te krijgen. De enige reden dat het Havenschap Moerdijk niet jaarlijks rode cijfer schrijft ligt in de grote verliezen die destijds in één keer zijn genomen. Weinig succesvol was de provincie ook bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Hazeldonk. lang werd er niet of nauwelijks grond verkocht. De locatie is uiteindelijk met groot verlies verkocht aan een ontwikkelaar. Ook recente bemoeienissen van de provincie met bedrijventerreinen zijn geen succes (denk aan MSD-terrein in Oss of het Aviolanda-terrein in Woensdrecht). De provincie leidt niet alleen verliezen bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen, ook bij de ontwikkeling van glastuinbouwlocaties heeft de provincie geen gelukkige hand. De provincie leidt verlies op de glastuinbouwlocaties in Dinteloord, Deurne en Prinsenbeek waarin zij via de Tuinbouwontwikkelingsmaatschappij participeert. De SBBM adviseert de provincie dan ook lering te trekken uit die ervaringen en creëer niet nog een financieel problematisch, verliesgevend project.</p>	<p>blijvend aandacht besteed aan het nut en de noodzaak van de realisatie van LPM. Herhaalde actualisatie van onderzoeken die hieraan ten grondslag hebben gelegen gaven ons geen aanleiding om af te zien van de ontwikkeling van LPM. Ook aan de economische uitvoerbaarheid twijfelen wij niet. Zie ook onze reactie op voorgaande zienswijzen, waarin wij inmiddels uitvoerig in zijn gegaan op deze aspecten. Het overige gestelde achten wij voor de ruimtelijke planvorming niet relevant en laten wij buiten beschouwing.</p>	
--	--	---	--

20	<p>De conclusie van indiener is dat de financiële risico's bij de ontwikkeling van LPM te groot zijn en tegelijkertijd onvoldoende in beeld gebracht worden. De uitwerking van de fasering zal onderdeel moeten zijn van het exploitatieplan en business case. En er zou aangegeven moeten worden welke gevolgen de fasering of zelfs een beperking tot bijvoorbeeld 2 fasen heeft voor het exploitatieplan en business case.</p>	<p>Op de financiële risico's die ten grondslag liggen aan de ontwikkeling van LPM zijn wij in reactie op zienswijze 17 nader ingegaan. Een gefaseerde ontwikkeling is meegenomen in het exploitatieplan. Daarbij gaan wij ervan uit dat LPM geheel tot ontwikkeling komt en uiteindelijk geheel uitgegeven zal worden. Een aanpassing van het exploitatieplan of de business case uitgaande van een gedeeltelijke ontwikkeling van LPM achten wij dan ook niet noodzakelijk.</p>	-
21	<p>Gelet op de grote onzekerheid is het van groot belang dat het inpassingsplan een korte tijdshorizon heeft, zodat op basis van actuele ontwikkelingen besloten kan worden de ontwikkeling te stoppen of op een andere wijze invulling te geven. Daarbij ligt een looptijd van korter dan 10 jaar meer voor de hand dan een looptijd langer dan 10 jaar. Een looptijd van maximaal 10 jaar voorkomt dat in aanvang een te groot beslag op financiële middelen gelegd wordt, bijvoorbeeld ook door allerlei compenserende projecten, wat nadien leidt tot een omvangrijk exploitatie tekort.</p> <p>Daarbij zal voor het inpassingsplan in eerste instantie uitgegaan moeten worden van ten hoogste 1 of 2 fasen en dient de duur van het bestemmingsplan op de gebruikelijk 10 jaar gesteld te worden. Het argument dat een dekking gezocht moet worden voor de projecten MMM en andere toezeggingen snijdt geen hout nu de provincie zelf een fasering heeft aangebracht waarbij hoogst onzeker is of alle fasen</p>	<p>Bij de ontwikkeling van LPM is gekozen voor een gefaseerde ontwikkeling juist om ook een spreiding van de inzet van financiële te bewerkstelligen. Dit staat los van de looptijd van het inpassingsplan en een eventuele gedeeltelijke ontwikkeling van LPM. Ook bij een looptijd langer dan 10 jaar of een (tijdelijk) stilvallen van het uitgiftetempo ontstaat door de faseringsregeling steeds een ruimtelijk aanvaardbaar beeld, en wordt een zorgvuldig grondgebruik geborgd.</p> <p>Een splitsing van het plan in twee delen heeft ongewenste en nadelige financiële consequenties. Wettelijk gezien kunnen dan namelijk kosten die ten goede komen aan het gehele bedrijventerrein (zoals de aanleg van de interne baan) enkel ten laste worden gebracht op het eerste inpassingsplan. Dat gaat ten koste van de</p>	-

	wel doorlopen worden.	economische uitvoerbaarheid van LPM. Dit is mede een reden geweest, waarom gekozen is voor één inpassingsplan met een langere looptijd.	
22	In het inpassingsplan wordt op pagina 25 opgemerkt dat het uitgangspunt is realisatie van het gehele plangebied binnen de planperiode van ca. 16 jaar (tot en met 2030). In het exploitatieplan wordt op pagina 12 de volgende fasering aangehouden, fase 1 2015, fase 2 2018, fase 3 2022 en fase 4 2025. In de aanmelding van het LPM voor de crisis en herstelwet 9e tranche en in de vooraankondiging van de voorpublicatie van wijziging van de crisis en herstelwet 9e tranche in de Staatscourant wordt echter gesproken over een uitgifte duur van 20 jaar. Deze bijgestelde planning zal tot bijstelling van het inpassingsplan en de exploitatieopzet moeten leiden, waarnaar een nieuwe ronde van inspraak en afweging van risico's noodzakelijk is.	Zoals gesteld in het inpassingsplan en exploitatieplan gaan wij uit van een realisatie van LPM binnen ongeveer 16 jaar na vaststelling van beide plannen. De termijn zoals vermeld in het kader van de negende tranche van de Crisis- en herstelwet betreft een maximale termijn en is geen bijgestelde planning. Het inpassingsplan en het exploitatieplan behoeven dan ook geen aanpassing naar aanleiding van deze in de negende tranche genoemde maximale planperiode.	-
23	Het LPM wordt gefaseerd aangelegd, te beginnen bij de locatie A17. De kans dat LPM slechts gedeeltelijk wordt aangelegd is in onze ogen groot. Daarom verdient het aanbeveling sowieso een andere fasering aan te houden, waarbij het aanbeveling verdient om de locatie langs de A16 het eerst aan te leggen. Deze locatie geeft het dorp Moerdijk het minst hinder (geen aanpassing rotonde A17 nodig, geen visuele hinder) en maakt de aanleg van de interne baan in deze fase overbodig. De hoofdontsluiting moet dan komen bij De Gouden Leeuw en een parallelweg langs de Moerdijkse Binnenbaan, met een lokale verbindingsweg vanuit Moerdijk vrij van de rotondes	Zie voor onze reactie op deze zienswijze ten aanzien van de gekozen fasering de inleiding in paragraaf 1.1.	-

	naar het station. Bovendien wordt hier een snelle oplossing bereikt voor de bewoners die in dit gebied langs de A16 wonen. De huidige planning (gebaseerd op 10 jaar uitgifte) is dat pas in 2022 dit gebied ontwikkeld wordt. Al die tijd hebben deze inwoners te maken met grote overlast en een bedorven leefmilieu.		
24	Aangezien bij de keuze voor locatie Oost in deel C van de interim structuurvisie slechts sprake is van een beleidsvoornemen, zou de keuze voor een locatie van een grootschalig logistiek park nu plaats moeten vinden. In het kader van de project-MER zouden ook de alternatieve locaties Moerdijk-West en de locatie bestaand industrieterrein Moerdijk onderzocht moeten worden/ En de voorkeur voor een locatie zou moeten worden gemaakt in het kader van de besluitvorming over het inpassingsplan.	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-
25	Er worden door indiener kanttekeningengeplaatst bij de vergelijking die is gemaakt tussen de locaties Moerdijk-Oost en Moerdijk-West in de plan-MER die is uitgevoerd ten behoeve van de interim structuurvisie. Indiener is van mening dat de locatie Moerdijk West de voorkeur verdient als het gaat om de afweging tussen Oost en Westen stelt dat er een gecorrigeerde afweging opgesteld te worden.	Mede ter onderbouwing van de locatiekeuze voor LPM is in het kader van de interim structuurvisie een plan-MER studie uitgevoerd. Uit deze studie volgt de locatie Moerdijk-Oost als meest geschikte locatie, zij het met een klein verschil ten opzichte van de locatie Moerdijk-West. Mede gezien de resultaten van het plan-MER is destijds gekozen voor de huidige locatie voor LPM en heeft de verdere planontwikkeling zich hierop gericht. In de door indiener aangedragen punten zien wij geen aanleiding om de keuze voor locatie Moerdijk-Oost te herzien. Zie verder ook onze toelichting op de keuze voor de locatie	-

		Moerdijk-Oost in relatie tot de interim structuurvisie zoals opgenomen in paragraaf 1.1.	
26	Indiener is van mening dat aan de geprognosticeerde vraag naar ruimte voor de vestiging van logistieke bedrijven bewijsbaar op het huidige industrieterrein Moerdijk voldaan kan worden. Volgens indiener was deze variant de overtuigende voorkeursvariant geworden, indien deze volwaardig in het MER was meegenomen.	In paragraaf 1.1 hebben wij nader gemotiveerd waarom wij de realisatie van LPM op het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk niet zien als een reëel alternatief. Aldus is deze locatie voor niet betrokken bij de plan-MER die is uitgevoerd in het kader van de interim structuurvisie.	-
Wij zien in de zienswijzen van indiener geen aanleiding tot aanpassing van de plannen.			

Indiener 4 : Rijkswaterstaat Zuid-Nederland			
Ontvankelijkheid wat betreft het ontwerp exploitatieplan:			
Rijkswaterstaat, althans de Staat der Nederlanden geldt als juridisch eigenaar van gronden, gelegen in het gebied van het exploitatieplan. Ingevolge artikel 8.2 lid 5 Wro geldt hij daarmee als indiener bij de indiening van zienswijzen tegen het ontwerp exploitatieplan Logistiek Park Moerdijk (hierna: het ontwerp exploitatieplan).			
Het ontwerp exploitatieplan heeft ter inzage gelegen van 12 juni tot en met 23 juli 2014. De de door Rijkswaterstaat ingediende zienswijze is gedateerd op 17 juli 2014 en op 18 juli 2014 ontvangen. De door Rijkswaterstaat ingediende zienswijze is mitsdien tijdig ingediend.			
Rijkswaterstaat is mitsdien ontvankelijk ten aanzien van de ingediende zienswijze.			
Rijkswaterstaat wordt hierna aangeduid als 'indiener'.			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Indiener wijst er op dat de berekeningen uit zijn gevoerd met het NRM 2013, terwijl er inmiddels ook het nieuwe NRM 2014 beschikbaar is.	Het verkeersonderzoek zal worden aangepast gebruik makend van het NRM 2014. Voor zover aan de orde, zullen de consequenties van de geactualiseerde	Inpassingsplan, exploitatieplan en het besluit hogere grenswaarden inclusief alle bijbehorende stukken worden

		verkeersgegevens verwerkt worden in de plannen.	aangepast aan de nieuwe verkeersgegevens.
2	<p>Het profiel van de vrije ruimte onder het nieuwe viaduct over de A17 wordt door RWS als te krap gezien. Rekening houdend met een eventuele toekomstige verbreding van de A17, dient het toepassen van een tussensteunpunt in het midden van de A17 mogelijk te blijven.</p> <p>Indiener wenst actief te worden betrokken bij het vervaardigen van het definitief ontwerp van dit viaduct.</p>	<p>Indiener zal in dit vervolgtraject actief worden betrokken. De mogelijkheid tot het toepassen van een tussensteunpunt zal in de volgende ontwerpfase worden meegenomen (fase uitwerking VO+ naar een Definitief Ontwerp). In de exploitatie-opzet van het ontwerp exploitatie is geen concrete kostenpost voor het tussensteunpunt opgenomen. De detaillering van die raming zal eerst plaatsvinden in de fase van uitvoering en na overleg met indiener. In de kostenraming van de exploitatieopzet is wel rekening gehouden met kosten van een aan te brengen tussensteunpunt. Dit is een onderdeel van de kostenpost "nader te detailleren", zoals opgenomen in de raming van de kosten van voorzieningen binnen het exploitatiegebied. Zie voorts het overzicht van de detaillering van de kosten van voorzieningen, zoals opgenomen in bijlage 11b, waar deze reservering onderdeel uitmaakt van de post " nader te detailleren bouwkosten".</p>	-
3	<p>De vormgeving van het nieuwe viaduct naast het bestaande viaduct over de A16 dient aan te sluiten op het bestaande kunstwerk, waarbij geen gebruik wordt gemaakt van een pijlerbalk maar van een tandoplegging. Indiener wenst actief te worden betrokken bij het vervaardigen van het definitief</p>	<p>Indiener zal in dit vervolgtraject actief worden betrokken. De mogelijkheid tot het toepassen van een tandoplegging zal in de volgende ontwerpfase worden meegenomen (fase uitwerking VO+ naar een Definitief Ontwerp). In de exploitatie-</p>	-

	ontwerp van dit viaduct.	opzet van het ontwerp exploitatie is geen concrete kostenpost voor de tandoplegging opgenomen. De detaillering van die raming zal eerst plaatsvinden in de fase van uitvoering en na overleg met indiener. In de kostenraming van de exploitatieopzet is wel rekening gehouden met kosten van een aan te brengen tandoplegging. Dit is een onderdeel van de kostenpost "nader te detailleren", zoals opgenomen in de raming van de kosten van voorzieningen binnen het exploitatiegebied. Zie voorts het overzicht van de detaillering van de kosten van voorzieningen, zoals opgenomen in bijlage 11b, waar deze reservering onderdeel uitmaakt van de post " nader te detailleren bouwkosten".	
4	Indiener wenst ook bij het vervolgtraject zeer actief betrokken te worden bij het vervaardigen van het definitieve ontwerp van beide viaducten over de A16 en de A17.	Het uitwerken van het voorlopig civieltechnisch ontwerp naar een definitief civieltechnisch ontwerp zal worden uitgevoerd door dan wel in opdracht van Havenschap Moerdijk. Wij zullen uw verzoek onder de aandacht brengen bij Havenschap Moerdijk en gaan ervan uit dat u ook bij het vervolg actief betrokken wordt.	-
Naar aanleiding van de zienswijzen van indiener zijn de verkeersberekeningen geactualiseerd en de bijbehorende stukken daarop aangepast. De zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van de regels of verbeelding horende bij het inpassingsplan of de regels horende bij het exploitatieplan.			

Indiener 5 : Pieck van Hoven namens erven W.T. van der Made

Ontvankelijkheid wat betreft het ontwerp exploitatieplan:

De heer W.T.C. van der Made geldt als juridisch eigenaar van gronden, gelegen in het gebied van het exploitatieplan Ingevolge artikel 8.2 lid 5 Wro geldt hij daarmee als indiener bij de indiening van zienswijzen tegen het ontwerp exploitatieplan Logistiek Park Moerdijk (hierna: het ontwerp exploitatieplan).

Het Ontwerp-exploitatieplan heeft ter inzage gelegen van 12 juni tot en met 23 juli 2014. De namens de heer Van der Made ingediende zienswijze is gedateerd op 22 juli 2014 (e-mailbericht). Tevens is de zienswijze op 19 juli 2014 via de webste Inspraakviewer ontvangen. De namens de heer Van der Made ingediende zienswijze is mitsdien tijdig ingediend.

De heer Van der Made is mitsdien ontvankelijk ten aanzien van de namens hem ingediende zienswijze.

De heer Van der Made wordt hierna aangeduid als 'indiener', tenzij , tenzij daarvan expliciet wordt afgeweken.

Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Indiener geeft aan dat een strook grond achter de woningen van 4.354 m2 door de onafhankelijke taxateur in huidige staat is gewaardeerd op € 50,-- per m2 (in totaal € 217.700,--), zijn de inbrengwaarde. Indiener acht deze waarde juist gewaardeerd. In de uitwerking wordt echter een waarde gehanteerd van € 167.700,--. Indiener verzoekt in de uitwerking de inbrengwaarde aan te passen aan de taxatie.	Voor de raming van de inbrengwaarde van het eigendom van indiener is een gedeelte van 6.705 m2 in het exploitatieplangebied betrokken en daarmee getaxeerd. Dit perceelsgedeelte valt uiteen in een gedeelte van 3.604 m2 uitgeefbaar terrein en een gedeelte van 3.101 m2 voor toekomstig openbaar gebied. Het uitgeefbaar gebied is vervolgens op te delen in een gedeelte van 250 m2 voor een benzineverkooppunt en een gedeelte van 3.354 m2 uitgeefbaar gebied voor VAL-bedrijven (c.q. functies dienstbaar aan VAL-bedrijven). In bijlage 22 bij het ontwerp exploitatieplan is inzage gegeven in de exploitatiebijdrage per eigendom. Daarin is eveneens onderscheid gemaakt in de beide uitgeefbare deelgebieden. Op de berekende bruto-exploitatiebijdrage	-

		<p>is de inbrengwaarde van het betrokken uitgeefbaar gebied in mindering gebracht. Voor het deelgebied van 3354 m² is dit € 167.000,--. De correctie bedraagt daarmee niet eveneens de inbrengwaarde van openbaar gebied. Het openbaar gebied zal separaat moeten worden verworven en de koopsom daarvan is niet in mindering gebracht op de exploitatiebijdrage. Om die reden is geen te lage inbrengwaarde gehanteerd.</p>	
2	<p>Indiener geeft aan dat met betrekking tot het gedeelte waarop Vollebregt zijn benzinstation wil realiseren geen waarde is toegekend. Uit ambtelijk overleg met de provincie is indiener bekend geworden met het voornemen van de provincie dat de reactieve aanwijzing inzake het bestemmingsplan Buitengebied 3e herziening van de gemeente Moerdijk zal worden ingetrokken. Indiener verzoekt de realisatiemogelijkheid van dit benzineverkooppunt alsnog op te nemen in het inpassingsplan. Indiener geeft aan dat dan geen exploitatiebijdrage is verschuldigd voor de realisatiemogelijkheid, nu dienaangaande al eerder een overeenkomst is gesloten met de gemeente.</p>	<p>In het ontwerp inpassingsplan is geen rekening gehouden met de mogelijkheid van realisatie van een benzineverkooppunt zonder LPG op de gronden van indiener. In het bestemmingsplan Buitengebied 3e herziening was door de raad van de gemeente Moerdijk deze bouwmogelijkheid opgenomen. Door ons college is bij besluit van 4 juni 2013 een reactieve aanwijzing gegeven, met de strekking dat onder meer deze bouwmogelijkheid geen onderdeel blijft uitmaken van het genoemde bestemmingsplan.</p> <p>Bij besluit van 1 september 2014 hebben wij besloten het reactieve aanwijzingsbesluit gedeeltelijk in te trekken, in die zin dat daardoor de vaststelling van het genoemde bestemmingsplan voor de gronden van indiener alsnog in stand is gebleven. De zienswijze is ongegrond nu het ontwerp</p>	<p>De mogelijkheid van realisatie van een benzineverkooppunt zonder LPG op de gronden van indiener wordt mogelijk gemaakt in het vast te stellen inpassingsplan voor LPM overeenkomstig de 3^e herziening bestemmingsplan buitengebied. Het exploitatieplan wordt ook overeenkomstig aangepast.</p>

		<p>inpassingsplan in lijn is en een logisch gevolg is van de ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp-inpassingsplan geldende reactieve aanwijzing.</p> <p>Tot de gedeeltelijke intrekking van de reactieve aanwijzing is eerst besloten op 1 september, dat wil zeggen na de start van de tervisielegging van het ontwerp inpassingsplan. Deze gedeeltelijke intrekking heeft tot gevolg dat wordt voorgesteld het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen, in die zin dat de in het bestemmingsplan Buitengebied 3e herziening opgenomen bouwmogelijkheid van een benzineverkooppunt ongewijzigd zal worden overgenomen in het inpassingsplan.</p> <p>Een en ander heeft tot gevolg dat eveneens wordt voorgesteld het exploitatieplan gewijzigd vast te stellen. De op te nemen bouwplanmogelijkheid voor een extra benzineverkooppunt heeft gevolg dat aan het grondstuk waarop dit verkooppunt kan worden gerealiseerd, ingevolge afdeling 6.4 Wro, een evenredig deel van de grondexploitatiekosten dient te worden toegerekend. Of voor dit grondstuk daadwerkelijk sprake is van een aan de omgevingsvergunning voor het bouwen te verbinden financiële voorwaarde wordt</p>	
--	--	---	--

		<p>beoordeeld bij de ontvangst van de bouwaanvraag. Het bevoegd gezag voor de verlening van omgevingsvergunningen voor het bouwen is het gemeentebestuur van Moerdijk. Ingevolge artikel 6.17 Wro wordt aan de omgevingsvergunning voor het bouwen een financieel voorschrift verbonden, tenzij de bijdrage anderszins is verzekerd of er voorafgaand aan de indiening van de bouwaanvraag een exploitatiebijdrage met betrekking tot de betreffende gronden overeengekomen en verzekerd is. Indiener geeft aan dienaangaande met het gemeentebestuur inmiddels een contractuele afspraak te hebben gemaakt tot betaling van exploitatiekosten. Het is aan indiener om dit punt dan bij die aanvraag te betrekken en aan het gemeentebestuur van Moerdijk om dit dan vervolgens in de beoordeling te betrekken.</p>	
3	<p>Indiener geeft aan dat hem niet bekend is waar het in het ontwerp exploitatieplan voor zijn eigendom opgenomen uitgeefbaar deelgebied van 250 m2 exact is gelegen.</p>	<p>In het ontwerp inpassingsplan is voor een gedeelte van het eigendom van indiener de mogelijkheid geboden tot oprichting van een verkooppunt voor motorbrandstoffen met LPG met een grondstukoppervlakte van maximaal 250 m2. Het ontwerp inpassingsplan biedt aan indiener binnen de geldende ruimtelijke en milieutechnische kaders en regels ruimte de exacte locatie zelf nader te duiden.</p> <p>In de kaart uitgiftecategorieën, zoals die is</p>	-

		opgenomen als bijlage 4 bij het ontwerp exploitatieplan, is de flexibele positionering zichtbaar gemaakt van dit grondstuk. Voorts is de aanduiding van dit perceelsgedeelte ook opgenomen in de reactie van de onafhankelijk taxateur, welke reactie als bijlage 3 bij deze zienswijzennota is opgenomen.	
4	Indiener geeft aan dat in het ontwerp inpassingsplan een flexibele positionering is opgenomen voor het te verplaatsen bestaande benzineverkooppunt. Indiener geeft aan dat de dienaangaande verschuldigde exploitatiebijdrage door provincie of Havenschap Moerdijk dient te worden vergoed als onderdeel van de aankoop/onteigening van het bestaande benzineverkooppunt. Indiener verzoekt te bevestigen dat de ten aanzien van de te verplaatsen benzineverkooppunt verschuldigde bijdrage integraal moet worden vergoed aan indiener.	In het taxatierapport, zoals dat als bijlage 14a bij het ontwerp exploitatieplan is gevoegd, is bepaald dat, indien voor het te verplaatsen benzineverkooppunt ingevolge het exploitatieplan een exploitatiebijdrage is verschuldigd, die bijdrage betrokken dient te worden in de vergoeding voor verwerving van de huidige locatie, uitgaande van minnelijke verwerving op basis van volledige schadeloosstelling. Zie bijlage 14a bij het ontwerp exploitatieplan (blz 18). In het taxatierapport is voor dit grondstuk rekening gehouden met een inbrengwaarde van € 120.000,--. Voorts volgt uit het Ontwerp-exploitatiebijdrage dat de aan dit grondstuk toe te rekenen netto-exploitatiebijdrage, dat wil zeggen na aftrek van de inbrengwaarde, uitkomt op nihil. Zie bijlage 22 bij het ontwerp exploitatieplan. De zienswijze is daarmee ongegrond te achten.	-
Naar aanleiding van de zienswijzen van indiener zijn de plannen deels aangepast.			

Indiener 6 : Mevrouw L.H.M. van Kempen			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	De door indiener naar voren gebrachte zienswijzen zijn gelijk aan de door indiener 2, Kernwaarde Moerdijk, ingediende zienswijzen 6, 8 en 9.	Zie bij indiener 2.	-
Wij zien in de zienswijzen van indiener geen aanleiding tot aanpassing van de plannen.			

Indiener 7 : Machielsen Prinsenbeek Vastgoedadviezen namens mevrouw J.C.M. Antonissen		
Inhoud zienswijze	Reactie	Aanpassing
<p>Om meerdere redenen is indiener van mening dat het onderhavige plan voor LPM onvoldoende rekening houdt met haar privésituatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Al sinds 2011 is indiener bekend dat er plannen zijn. Deze langdurige onzekerheid waarmee zij en overige belanghebbenden voortdurend geconfronteerd worden gaat ten koste van de gezondheid. Het lijkt er op dat de overheid zich onvoldoende realiseert wat de gevolgen zijn voor bewoners die hun huis moeten verlaten. - Namens indiener is in het verleden meerdere keren aangegeven dat zij in de directe nabijheid haar werkkring heeft en dat zij graag in aanmerking komt voor een vervangende woning, welke in het plangebied eigendom is van de Provincie. Tot op heden is er nooit een serieuze reactie hierop gekomen, rekening houdend met de belangen van cliënte noch heeft zij een correct financieel voorstel mogen ontvangen. - De planvorming die inmiddels al vele jaren loopt heeft tot gevolg dat de waarde van het onroerend goed in de omgeving in de loop van de tijd extra gedaald is ten opzichte van de landelijke daling. Indiener wenst dat haar eigendommen op correcte wijze aangekocht worden en niet op basis van accumulatie van negatieve woningprijzen als gevolg van dit plan. - De aankoop van de eigendommen van indiener is nauwelijks van 	<p>Wij realiseren ons terdege wat de gevolgen zijn van de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk voor de bewoners in het plangebied. Daarom zijn wij ook al ruim voor de planologische procedure met bewoners binnen het plangebied het gesprek aangegaan over de aankoop van hun eigendommen (gronden en opstal). Ondanks dat de plannen niet definitief zijn is provincie bereid om de woningen in het plangebied aan te kopen. Veel bewoners hebben inmiddels van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. De meeste woningen zijn door deze inzet aangekocht door provincie. Ook met indiener is gepoogd om overeenstemming te bereiken over aankoop van de woning. Voor de waardebepaling van de woning maken wij gebruik van gecertificeerde externe taxateurs. Daarbij wordt rekening gehouden met de normale marktomstandigheden van dat moment en wordt de eventuele invloed van het plan</p>	-

<p>invloed op de totale hoogte van het exploitatieplan.</p> <p>Zolang de Provincie geen passende oplossing biedt is indiener van mening dat het plan niet goed gekeurd mag worden.</p>	<p>LPM geëlimineerd.</p> <p>Gezien de pogingen die wij hebben ondernomen om ook met indiener tot overeenstemming te komen, zien wij in het thans nog ontbreken van een oplossing geen aanleiding om de planontwikkeling aan te houden.</p>	
<p>Wij zien in de zienswijze van indiener geen aanleiding tot aanpassing van de plannen.</p>		

Indiener 8 : Stichting Hart van Moerdijk			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Indiener is van mening dat het LPM gevestigd kan worden op het huidige industrieterrein Moerdijk gezien de leegstand.	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-
2	Volgens indiener scoort de locatie West beter dan de voorliggende plaats omdat o.a. de locatie West gefaseerd aan te leggen is, er een directe verbinding met de havens te maken is met het spoor en direct kan aansluiten op de infrastructuur van het huidige terrein zoals riolering stroomvoorziening, buisleidingen etc.	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-
3	Bij nadere bestudering is gebleken dat de veelgenoemde interne baan niet aansluit op de havens en het spoor maar uitkomt op de Zuidelijke Randweg op het drukste en onoverzichtelijkste punt van het huidige industrieterrein.	De aansluiting van de interne baan op de Zuidelijk Randweg kan op zorgvuldige en verkeerskundig verantwoorde wijze worden uitgevoerd. Wij verwijzen hier naar tekening HT331-21-1552 van de Ontwerprapportage VO+ 3.0, die als bijlage 9A bij het exploitatieplan is gevoegd.	-
4	Het bodemonderzoek naar de bodemgesteldheid, cultuurhistorische waarden is volgens indiener niet op	In het kader van de planontwikkeling voor LPM is een in de zienswijze genoemd	-

	de juiste wijze uitgevoerd, gezien de oude kaarten van 'Eiland van Moerdijk'. Indiener wil een bodemonderzoek naar de bodemgesteldheid en de cultuurhistorische elementen en de archeologische waarden in het gebied aan de hand van de oude kaarten van 'Het Eiland van Moerdijk'.	bodemonderzoek uitgevoerd volgens de daarvoor geldende regels. Wij zien in het door indiener gestelde geen aanleiding voor hernieuwd bodemonderzoek.	
5	Met een verwijzing naar de LOO en de ter inzage gelegde stukken stelt indiener dat de verkeersafwikkeling van het dorp Moerdijk niet acceptabel, omdat de wegen in beheer worden gegeven aan het Havenschap en er ook toegangshekken worden geplaatst bij het LPM.	Het is juist dat de wegen op LPM in beheer komen van Havenschap Moerdijk en dat er volgens het op de directe toegangswegen hekken worden geplaatst. In onze reactie op zienswijze 13 van indiener 2 zijn we daar nader op ingegaan. Aanvullend daarop willen wij nog opmerken dat het plaatsen van toegangshekken niet middels het nu voorliggende inpassingsplan en exploitatieplan mogelijk wordt gemaakt.	-
6	Aangegeven is door indiener dat er op de Binnenmoerdijksebaan twee kruispunten bij komen op de lokale ontsluiting van het dorp. Als de aanleg van het LPM doorgaat op de geprojecteerde locatie eist indiener een vrije lokale verbinding met de omliggende kernen en naar Station Lage Zwaluwe. Een verbinding die buitenom de huidige rotondes en de nieuwe aansluitingen van het LPM is. Indiener wil dat er vooraf met hen gecommuniceerd wordt over de verkeersafwikkeling c.q. de aanleg van een vrije lokale weg.	Een andere optie dan het opnieuw in gebruik nemen van de oude loop van de Steenweg onder de A17 door zien wij niet. Wij gaan er dan ook van uit dat in deze zienswijze hierop bedoeld wordt. In onze reactie op zienswijze 5 van indiener 2 zijn wij op deze optie nader ingegaan. Zoals aangegeven hebben wij het opnieuw in gebruik nemen van de oude loop van de Steenweg (onder het viaduct) overwogen. Gezien de te verwachten kosten en het ontbreken van een directe noodzaak (er is ter plaatse al een goede ontsluiting) is hiervoor niet gekozen. De oude loop van de Steenweg, onder de A17, is naar aanleiding van de verbreding	-

		van de A17 dichtgemaakt. Destijds is ook overwogen om de doorgang open te houden. Hiervoor zou evenwel de doorgang onder de A17 verbreed moeten worden. In plaats daarvan is destijds gekozen voor een nieuw viaduct ter plaatse van de verlegde afritten. Net als destijds, zou ook nu de doorgang onder de A17 verbreed moeten worden om deze opnieuw in gebruik te kunnen nemen. Een constructief dure maatregelen die niet opweegt tegen de voordelen voor het betreffende deel van het onderliggende wegennet. Het gaat hier specifiek om de verbinding van het dorp Moerdijk met Lage Zwaluwe via de Steenweg en Binnenmoerdijksebaan. Deze verbinding voorziet ook na het realiseren van de ontsluiting van het LPM op de A17 in een aanvaardbare verbinding van het dorp Moerdijk met Lage Zwaluwe.	
7	Naar de mening van indiener gelooft de provincie niet in een voorspoedige aanleg van het LPM, gezien de aanvraag 9e Tranche en de gefaseerde aanleg.	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-
8	Indiener heeft er moeite mee dat er nog geen besluit over de 9e Tranche is genomen terwijl de periode voor het indienen van de zienswijze al is afgesloten.	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-
9	De voorkeur van indiener is om bij de fasering te beginnen met de locatie aan de A16. Deze fase geeft volgens indiener het minste last voor het dorp Moerdijk geeft. Er is dan geen visuele hinder en er kan het beste ontsloten worden nabij de Gouden Leeuw, zodat de lokale bestaande verbinding in stand	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-

	kan worden gehouden. Ook voor de nog in het gebied wonende is dit een snelle oplossing en verdwijnt de huidige verpaupering c.q. dichtgespijkerde woningen.		
Wij zien in de zienswijzen van indiener geen aanleiding tot aanpassing van de plannen.			

Indiener 9 : ABAB namens Familie Van Steenhoven			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	<p>Indiener stelt dat niet voldaan is aan de vereisten ten aanzien van de kwaliteitsverbetering van het landschapsverbetering zoals gesteld in de Verordening ruimte. Volgens indiener kan de financiële bijdrage die vanuit de ontwikkeling van LPM wordt geleverd aan de verplaatsing van Caldic en Wolst hierbij niet meegeteld worden. De gevestigde bedrijven die uitgeplaatst worden zijn milieuhinderlijke gevoelige bedrijven in de nabijheid van de kom Zevenbergen en gelegen op een industrieterrein. Dat die bedrijven mogelijk een te zware milieubelasting teweeg brengen op de bebouwde kom kan zijn, maar dit kan niet worden gezien als kwaliteitsverbetering van het landschap. De locaties zijn gesitueerd op 4 km afstand van het Logistiek Park Moerdijk. Dit is geen naaste omgeving en kan niet gezien worden als een kwaliteitsverbetering. Om die reden wordt niet voldaan aan die voorwaarden. Er zal voorzien moeten worden in een landschappelijke inpasbaarheid en een kwaliteitsverbetering die samenhangt met het gebied. En ook de verwijzing naar de bestuursovereenkomst "Moerdijk meer mogelijk" zou hier niet opgaan.</p>	<p>De kwaliteitsverbetering hoeft niet per definitie betrekking te hebben op dezelfde plek als de ontwikkeling. De maatregelen moet wel passen bij het aanwezige landschapstype of verwijzen naar een landschapsplan of gemeentelijke structuurvisie waarin landschapsdoelen zijn opgenomen. Dat hiervan sprake is hebben we in paragraaf 3.2 'Provinciaal beleid' van de toelichting op het inpassingsplan nader toegelicht.</p>	-

2	<p>Indiener stelt dat 20% van de waardevermeerdering van de grond moet worden gecompenseerd in de kwaliteitsverbetering van het landschap. Hieraan zou niet voldaan zijn, waarbij verwezen is naar de verkoopprijs van de grond die €150,- bedraagt.</p>	<p>Bij de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk gaat het om een planmatige stedelijke ontwikkeling in 'zoekgebied voor verstedelijking'. In het afsprakenkader voor de regio West-Brabant (waarbij de gemeente Moerdijk is aangesloten) is daarbij afgesproken dat een minimum bedrag van 1% van de uitgifteprijs per vierkante meter moet worden aangewend voor kwaliteitsverbetering. Met de financiële bijdrage die vanuit de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk wordt geleverd aan de verplaatsing van de bedrijven Caldic Chemie BV en met de sloop van bebouwing van Caldic Chemie BV wordt hieraan ruimschoots voldaan.</p>	-
3	<p>Indiener stelt dat op grond van de Verordening ruimte 10% van de omvang van een bouwperceel voor landschappelijke inpassing ingericht zou moeten zijn. Voor LPM met een uitgiftemogelijkheid van 140 tot 150 hectare is dit globaal 15 hectare. Hieraan zou volgens indiener niet voldaan zijn.</p>	<p>De totale oppervlakte aan groen en water die wordt ingericht voor de landschappelijke inpassing van Logistiek Park Moerdijk bedraagt ongeveer 30 hectare. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan het door indiener gestelde.</p>	-
4	<p>Indiener geeft aan dat in het plan niet is vervat dat de gronden van Caldic bij verplaatsing van het bedrijf de bestemming "natuur" verkrijgt, zodat ook niet zeker is gesteld dat de bestemming daar wordt ingezet voor natuurdoeleinden. Daar komt volgens indiener bij dat Caldic zich elders zal gaan vestigen en dus ook daar ter plaatse weer een ruimtelijke versterking gaat plaatsvinden van het buitengebied.</p>	<p>Terecht wordt door indiener opgemerkt dat voorkomen moet worden dat er op de betreffende bedrijfslocatie opnieuw bedrijvigheid ontstaat. Enerzijds hebben wij dit zelf in de hand, daar de gronden in eigendom van de provincie zijn. Daarnaast is de provinciale Verordening ruimte aangepast en is ter plaatse de aanduiding 'gemengd landelijk gebied' opgenomen. Daarmee is voorkomen dat er zich opnieuw</p>	-

		<p>een bedrijventerrein kan ontwikkelen. Voor de eventuele vestiging van Caldic Chemie BV elders geldt weer een op zich staande afweging. Dat valt buiten de huidige procedure voor het inpassings- en exploitatieplan voor Logistiek Park Moerdijk.</p>	
5	<p>Naar de mening van indiener dient conform artikel 7 Wet Milieubeheer, de procedure te worden gevoerd, dusdanig dat bij het ontwerp inpassingsplan het advies van de commissie MER is betrokken. Nu dit niet het geval blijkt te zijn, stelt indiener dat de procedure onjuist is gevoerd.</p>	<p>De planologische procedure, het betrekken daarbij van de milieueffectrapportages en het inwinnen van advies van de commissie voor de mer zijn doorlopen overeenkomstig de daarvoor geldende wettelijke bepalingen. Deze procedure is dusdanig ingericht dat de commissie voor de mer gevraagd wordt om advies over het ontwerp inpassingsplan, zodat het toetsingsadvies betrokken kan worden bij het definitief maken van het inpassingsplan. Van het onjuist doorlopen van de procedure is aldus geen sprake.</p>	-
6	<p>De bestemming Groen-2 lijkt overeen te komen met de landschappelijk inpassing, maar dit blijkt grotendeels bestaande beplanting te betreffen en kan dus niet worden gezien als landschappelijke inpassing.</p>	<p>De bestemming Groen-2 is bedoeld voor bestaand groen dat wordt behouden en voor de watercompensatie. Daarnaast kunnen deze gronden worden ingezet voor landschappelijke inpassing, zie voor meer toelichting de juridische planbeschrijving. De Groen-2 bestemming is niet primair bedoeld voor de landschappelijke inpassing, hiervoor is de bestemming Groen-1 opgenomen.</p>	-

7	<p>De landschappelijke inpassing die is beoogd is niet in de regels algemeen beschreven en doet geen recht aan de beoogde situatie met landschappelijke inpassing. In Groen-2 kan namelijk voorzien worden in fiets/wandelpaden, waterhuishoudkundige voorzieningen en voorzieningen van openbaar nut.</p>	<p>De landschappelijke inpassing zal plaatsvinden in de bestemming Groen-1. In de regels is dit geborgd in artikel 19.4.3 'Borging landschappelijke inpassing en natuurcompensatie' van de planregels. Onder sub c staat namelijk dat met de realisatie van de bestemming 'Groen - 1' uiterlijk wordt begonnen gelijktijdig met het bouwrijp maken van het bestemmingsvlak met de bestemming 'Bedrijventerrein' langs de Lapdijk. In de bestemmingsomschrijving is specifiek aangegeven, dat deze bestemming is bedoeld voor 'behoud, herstel en ontwikkeling van landschappelijke en cultuurhistorische waarden, ontwikkeling en instandhouding van landschappelijke inpassing in de vorm van een dubbele bomenrij aan weerszijden van de Lapdijk, groenvoorzieningen'. De door de indiener genoemde functies zijn alleen mogelijk als ondergeschikte voorzieningen. Hiermee is naar onze mening afdoende geborgd dat de landschappelijke inpassing wordt gerealiseerd. Voorts zijn in artikel 3 van de regels van het exploitatieplan koppelingen opgenomen, waardoor het verlenen van omgevingsvergunningen voor bouwen voor bepaalde gebieden (ontwikkelvelden 3 en 4) is gekoppeld aan het voltooiën van de ecologische zone langs de Lapdijk. Ook hiermee is de realisatie van de</p>	-
---	--	---	---

		landschappelijke inpassing geborgd.	
8	Op voorhand moet worden voorzien in een landschappelijke inpassing van het totale gebied. Het kan niet zo zijn dat in de bestemming Groen -2 een grote ringsloot wordt aangebracht maar deze bestemming geen bijdrage levert aan de landschappelijke inpassing. Gesteld wordt dat de landschappelijke inpassing op voorhand ingetekend dient te zijn en toegevoegd worden bij de plantoelichting. Tevens dient een overeenkomst worden gesloten inzake de zekerheidstelling van de inpassing.	De landschappelijke inpassing zal gelijktijdig plaatsvinden met de realisatie van de bestemming Bedrijventerrein, zie artikel 19.4.3 'Borging landschappelijke inpassing en natuurcompensatie' van de planregels. Daarmee wordt zeker gesteld dat de landschappelijke inpassing zal plaatsvinden. Het sluiten van een overeenkomst is daarmee niet noodzakelijk omdat dit reeds publiekrechtelijk is geborgd. In de bestemming Groen-2 zal inderdaad de ringsloot gerealiseerd worden, deze levert geen directe bijdrage aan de verticale landschappelijke inpassing van de gebouwen maar verbreed wel de landschapszone rondom de Lapdijk.	-
9	Indiener stelt ten aanzien van de bestemming "verkeer" dat dit als een gebruikelijke openbare weg moet worden gezien en dus niet in algemene zin moet worden beoordeeld, maar integraal onderdeel is van het te ontwikkelen bedrijventerrein. Indiener stelt om die reden dat de afstand tot het agrarisch bouwvlak evenals de op het bouwvlak gesitueerde woning, minimaal 100 meter dient te bedragen tot deze bestemming.	De bestemming Verkeer is inderdaad een openbare weg. Echter deze is niet bestemd voor de functie bedrijventerrein of ongeschikte functies van het bedrijventerrein. Van een toetsingsafstand tussen de bestemming Verkeer en het agrarisch bouwvlak is dan ook geen sprake. Wel is in het kader van het aspect wegverkeerslawaaï onderzoek uitgevoerd. Voor de resultaten zie paragraaf 4.8 van de toelichting.	-
10	Indiener constateert dat in het kader van de planvoorschriften (artikel 11.2 onder b) er gesproken wordt over een bouwvoorschrift aangaande een watergang en de daarmee samenhangende	In artikel Verkeer 11.2 onder b staat: zodra een watergang binnen de bestemming Groen - 2, Groen - 3 en/of Gemengd - 2 is gerealiseerd, is bebouwing uitsluitend	-

	voorschriften in relatie tot een andere bestemming. Indiener is van mening dat die voorschriften gerelateerd moeten worden aan de bestemming die daarmee samenhangt.	toegestaan op ten minste 5 m afstand van de boveninsteek van het talud. Deze regeling is opgenomen omdat de rinsloot (ter plaatse van de aanduiding 'water') en een deel van de obstakelvrije zone van 5 m van de ringsloot kan vallen binnen de bestemming Verkeer. Bebouwing is hier niet toegestaan.	
11	Indiener is van mening dat een gedeelte van het bedrijventerrein, met name het oost-zuid gelegen gedeelte, dient te worden aangepast, zodat in ieder geval meer rekening wordt gehouden met de belangen van indiener, de afstand tot het bedrijventerrein wordt vergroot, ruimte is voor meer natuur in combinatie met retentievoorziening voor water.	Met de belangen van de indiener is rekening gehouden door de richtafstand aan te houden van 50 m tot de agrarische bedrijfswoning uitgaande van bedrijven in de maximale milieucategorie 3.2. Zie paragraaf 4.7 van de plantoelichting. De afstand vanaf de grens van de bestemming Agrarische doeleinden tot aan de bestemming Bedrijventerrein is 86 m en tot het bouwvlak 96 m. Hiermee wordt aan de genoemde richtafstand voldaan.	-
12	De rechtszekerheid van de planregels is op de volgende punten in het geding ter plaatse van de bestemming Bedrijventerrein nabij de indiener: a. Een bedrijfsperceel kan bestaan uit meerdere bedrijven. Een bouwperceel is bij elkaar behorende bebouwing en is zelfstandige bebouwing. Volgens de plankaart is er echter één groot bouwperceel. b. Het kan zo zijn geen gebouwen worden gerealiseerd op een bedrijfsperceel maar een containeropslag wordt gerealiseerd omdat het maximale bebouwingspercentage van 70 % is gekoppeld aan het bouwvlak en niet aan het	Een bedrijfsperceel betreft de gronden behorende bij een bepaald bedrijf. Deze zijn niet op de kaart ingetekend, om de verkaveling flexibel te houden. De bouwregels zorgen ervoor dat per bouwperceel ten minste 70% van het bouwvlak wordt bebouwd. Er is daarmee wel sprake van een koppeling tussen bebouwing en bouwperceel. Het kan dus niet zo zijn, dat op een bouwperceel geen gebouwen worden gerealiseerd.	-

	bedrijfsperceel. Het maximale bebouwingspercentage van 70 % moet gekoppeld worden aan bedrijfsperceel in plaats van het bouwvlak.		
13	De buitenste zone van de bestemming Bedrijventerrein kan worden ingericht ten behoeve van laad- en losvoorzieningen, truckcourt en meer voorzieningen. Dit zijn activiteiten die geluidsoverlast veroorzaken en waar in het akoestische onderzoek geen rekening mee is gehouden. De indiener stelt dat deze zone gevrijwaard dient te worden van deze activiteiten en dergelijke activiteiten uitgesloten moeten worden door de gronden in de oksel nabij de Lapidijk niet te bestemmen als Bedrijventerrein.	De genoemde activiteiten (laden en lossen, manoeuvreren) behoren tot de activiteiten van een logistiek bedrijf en zijn in dat kader meegenomen in het geluidsonderzoek. In het rapport Milieueffecten Voorkeursalternatief (bijlage 15 bij de toelichting van het inpassingsplan) wordt dit beschreven (paragraaf 9.2). Hierbij is uitgegaan van nog fictieve invulling van het bedrijventerrein en de verwachte transportbewegingen van vrachtwagens. In dit onderzoek zijn deze activiteiten dus betrokken als integraal onderdeel van de bedrijfsactiviteiten in het kader van het (maatgevende) aspect geluidhinder	-
14	Laad- en losvoorzieningen, truckcourt en dergelijke voorzieningen grenzend aan het kantoor is merkwaardig. Een parkeergelegenheid ligt meer in de lijn der verwachtingen. Het bestemmingsplan regelt dit echter niet.	Het plan kent grote ontwikkel eenheden met voor de logistieke sector flexibele verkavelingsmogelijkheden. Vanwege het ontwikkelingsgerichte karakter van het inpassingsplan is gekozen voor een directe, globale en flexibele regeling. Hoe het terrein aan de voorzijde van het kantoor wordt ingericht staat dan ook nog niet vast. Over het algemeen kan wel worden gesteld dat de bedrijven en de kantoren zich oriënteren op de randen van de ontwikkel eenheid en daarmee op de openbare ruimte. De laad- en losruimten	-

		zijn zichtbaar vanuit de kantoorfuncties waardoor vanuit het kantoor zicht is op de truckgerelateerde activiteiten.	
15	<p>Indiener kan zich niet verenigen met artikel 4.2.1 onder k. Daarin is opgenomen dat als mocht blijken dat er geen kantoren worden gebouwd, er in afwijking van het bepaalde onder b, het toegestaan is om tot 20 meter bouwhoogte te bouwen. Hiermee is de rechtszekerheid in het geding, aangezien niet duidelijk is wanneer vast staat dat er geen kantoren gebouwd worden?</p>	<p>In artikel 4.2.1 onder k staat: indien ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' geen kantoren worden gebouwd, is het in afwijking van het bepaalde onder b ter plaatse van die aanduiding toegestaan om tot 20 m bouwhoogte te bouwen.</p> <p>Vanuit de overweging van intensief ruimtegebruik en om in te kunnen spelen op een duurzame bouwhoogte die voldoet aan de wensen van de markt (ook voor langere termijn) is gekozen voor een bouwhoogte van 20 m. Door aan de korte zijde van gebouwen direct naar 20 m te gaan ontstaat bij de functie van opslag optimale rechthoekige maten waardoor de opslagcapaciteit van de gebouwen toeneemt. Indien een bedrijf op de genoemde locatie kiest voor een kantoorfunctie is dit tevens mogelijk, bijvoorbeeld om de entreelocatie een ander karakter te geven. De keuze van kantoren of een hogere bouwhoogte sluit daarmee aan op het ontwikkelingsgerichte karakter van het inpassingsplan met een directe, globale en flexibele regeling.</p> <p>Wij zien niet in, dat een dergelijke flexibele regeling leidt tot rechtsonzekerheid.</p>	-

16	<p>Indiener stelt dat artikel 4.2.2 onder c niet dient te worden opgenomen. Daarbij aangevende "Immers, er valt niet in te zien waarom dat er 2 meter voor de bouwvlakgrens kan worden gebouwd. Dit suggereert overigens dat er dan bebouwing buiten het bouwvlak kan worden opgericht, wat in strijd is met de bepaling in artikel 4.2.1 onder a."</p>	<p>De regeling in artikel 4.2.2 ziet op de bouwregels van de gevelband. Dit is een bouwdeel dat vanaf een hoogte van 5 m tot max. 16 m voor de eigenlijke voorgevels wordt gebouwd. De diepte van de gevelband is ten minste 1 m en ten hoogste 2 m. Artikel 4.2.2 onder c regelt dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' de minimale diepte van 1 m niet geldt. De gevelband kan inderdaad buiten het bouwvlak worden gerealiseerd. Nu de maatvoering van de gevelband is vastgelegd, voldoet de regeling naar onze mening aan de daaraan te stellen eisen vanuit rechtszekerheid.</p>	-
17	<p>De parkeernorm van 0,4 parkeerplaatsen per 100 m² bedrijfsvloeroppervlak komt niet overeen met een worst case scenario waarbij 100% van het bouwvlak wordt bebouwd in plaats van het minimale bebouwingspercentage van 70%. Door 40% extra bebouwing zou ook 40% meer parkeerplaatsen moeten worden aangebracht. Het minimum van 0,4 parkeerplaatsen per 100 m² bedrijfsvloeroppervlak dient aangepast te worden naar het maximum. Daarbij is er geen aanneme gedaan over een situatie waarbij er verdiepingen in gebouwen zijn waardoor meer vloeroppervlakte aanwezig is dan het bedrijfsvloeroppervlak.</p>	<p>Het minimale bebouwingspercentage van 70% is om te voldoen aan de duurzaamheidsambities om zuinig om te gaan met de ruimte. Dit minimale bebouwingspercentage heeft geen directe relatie met de parkeernorm. De parkeernorm is gekoppeld aan het bedrijfsvloeroppervlak, het netto vloeroppervlak. Hiermee wordt ook vloeroppervlak op verdiepingen meegerekend (zie de verwijzing naar NEN 2580 in de wijze van meten). Indien er meer bebouwd wordt zijn er dus meer parkeerplaatsen nodig. Dit kan een gebouwde parkeervoorziening of parkeren op daken zijn of parkeren op onbebouwd terrein.</p>	-

18	In voorschrift 4.1 zijn bedrijven opgesomd die toegestaan zijn. Met dien verstande dat risicovolle inrichtingen niet zijn toegestaan. Hierin schuilt volgens indiener een rechtsonzekerheid, omdat niet duidelijk is wat onder risicovolle bedrijven wordt verstaan. Om die reden is het volgens indiener noodzakelijk dat in de voorschriften duidelijk vermeld staat welke inrichtingen hier niet acceptabel zijn.	In artikel 1.52 risicovolle inrichtingen staat wat risicovolle inrichtingen (bedrijven) zijn. Namelijk 'een bedrijf zoals bedoeld in artikel 3 en 4 van het Registratiebesluit externe veiligheid'. Hierbij is dus aansluiting gezocht op de landelijke regelgeving in het kader van externe veiligheid.	-
19	Indiener stelt dat alleen in artikel 4.5 onder h sub 3 is opgenomen dat opslag van vuurwerk niet is toegestaan. En dat dit met zich meebrengt dat er wel opslag van brandstoffen, dan wel andere stoffen zou kunnen gaan plaatsvinden. Immers, volgens de VNG-brochure 3.2 milieuactiviteit omvat ook een bedrijfsactiviteit waar opslag van brandgevaarlijke stoffen tot de mogelijkheden behoort.	Dit klopt. Opslag van brandstoffen en andere potentieel brandbare goederen is niet uitgesloten. Voor zover dit tot een ruimtelijke afweging moet leiden, meer specifiek het aanhouden van afstanden ten opzichte van kwetsbare objecten zoals woningen, is dit geregeld in dit inpassingsplan door het opnemen van een milieuzonering en door het uitsluiten van risicovolle bedrijven en de opslag van vuurwerk. Voor risico's bij de bedrijfsvoering die niet in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden ingekaderd, geldt het Activiteitenbesluit milieubeheer en de omgevingsvergunning milieu als normstelling.	-
20	In de regels zijn SBI-code 5151, opslag van brandstoffen en opslag in de milieucategorie 3.1 en 3.2 niet uitgesloten.	Zoals hiervoor aangegeven, is de opslag van brandstoffen niet categorisch uitgesloten. Dit is in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook niet nodig. Voorzover opslagactiviteiten aanleiding geven tot het aanhouden van afstanden ten opzichte van woningen, komt dit tot uitdrukking in de toegepaste milieuzonering	-

		(milieuaspect gevaar). Risicovolle inrichtingen en opslag van vuurwerk zijn voorts uitgesloten. Overige veiligheidsaspecten worden geregeld via de omgevingsvergunning milieu en het Activiteitenbesluit milieubeheer.	
21	De verwijzing naar de bedrijfsactiviteit betreft een oude bijlage. Dit is geen actuele versie op grond van de VNG-brochure.	Er is inderdaad een nieuwere bedrijvenlijst beschikbaar. Wij zullen naar aanleiding van deze opmerking bij vaststelling de toegepaste bedrijvenlijst vervangen door de actuele lijst. Wij merken overigens op dat dit voor de toegepaste milieuzonering geen inhoudelijke consequenties heeft. De aanpassingen in de bedrijvenlijst hebben ook geen directe relatie met de voor LPM voorziene bedrijvigheid (logistiek, transport).	Zienswijze leidt tot aanpassing van de bijlage bij de planregels. De bedrijvenlijst wordt vervangen door een actuelere bedrijvenlijst
22	Een actuele bedrijvenlijst dient te worden opgenomen met daarin alleen de bedrijven die zijn toegestaan.	De bedrijvenlijst is als bijlage bij de regels een hulpmiddel bij het toepassen van de milieuzonering. Deze lijst is niet bedoeld als uitputtende lijst van toegelaten bedrijven. Op de lijst staan juist ook bedrijven die niet zijn toegelaten, bijvoorbeeld van hogere milieucategorieën. Wat voor bedrijven zijn toegelaten, volgt uit de bestemmingsomschrijvingen en de gebruiksregels bij de betrokken bestemming in combinatie met de toegelaten milieuzonering.	-
23	Indiener verwijst naar pagina 86 van de toelichting, waar is aangegeven dat nog onbekend is of er	Containerverhandeling is in de VNG-brochure opgenomen als laad-, los- en	-

	<p>containerhandeling plaatsvindt. Indiener stelt dat containerhandeling per definitie dient te worden uitgesloten en voor zover dit niet uitgesloten wordt, dient te worden bepaald waar containerhandeling dan kan plaatsvinden. Immers, op grond van de VNG-brochure wordt bij laad- en losoverslagbedrijven ten behoeve van binnenvaart containeroverslag geschaard onder een categorie 4.2-bedrijf.</p>	<p>overslagbedrijf ten behoeve van de binnenvaart (categorie 4.2) en zeevaart (categorie 5.1). Dergelijke bedrijven zijn op LPM inderdaad niet mogelijk, aangezien de milieuzonering begrensd is tot categorie 3.2 (met een afwijkingsbevoegdheid tot 4.1). Containerverhandeling is wel denkbaar als bedrijfsactiviteit van een logistiek bedrijf. Indien dit aan de orde is, zal via het milieuspoor (Activiteitenbesluit, maatwerkvoorschrift, omgevingsvergunning milieu) de milieu-effecten van dit bedrijf op de omgeving worden gereguleerd.</p>	
24	<p>Indiener stelt vast dat er in de bijlage niet voorzien wordt aan op- en overslag ten behoeve van binnenvaart. Daar waar er nu sprake is van de aanleg van afzonderlijke weg naar het binnenvaartoverslagstation, stelt indiener dat er uitgegaan wordt van onjuiste uitgangspunten bij de opzet van dit inpassingsplan. Uitgaande van een categorie 4.1-A4.2-categorie, zou een minimale afstand van 200 à 300 meter in acht genomen moeten worden tot de woning van cliënten. Aan die eis wordt niet voldaan.</p>	<p>Op het LPM zijn dit soort bedrijven niet voorzien. Laad-, los en overslagbedrijven ten behoeve van de binnenvaart geldt als milieucategorie 3.2 (stukgoed) tot 4.2 (containers). Op LPM geldt een milieuzonering tot categorie 3.2 (met een afwijkingsbevoegdheid tot 4.1). Voor categorie 3.2 geldt een richtafstand van 100 m ten opzichte van een rustige woonwijk en 50 m ten opzichte van gemengd gebied. In paragraaf 4.7 van de plantoelichting hebben wij onderbouwd welk gebiedstypes van toepassing zijn voor de omgeving van LPM.</p>	-
25	<p>De handelingsactiviteiten dienen ingeperkt te worden, in ieder geval met betrekking op de containerverhandeling.</p>	<p>De handelingsactiviteiten als onderdeel van de toegelaten bedrijfsactiviteiten zijn begrensd door de toegepaste milieuzonering tot ten hoogste categorie 3.2 (met een afwijkingsbevoegdheid tot</p>	-

		4.1). Hiermee is de milieuhinder afgestemd op de omgeving in het kader van een goede ruimtelijke ordening.	
26	Volgens indiener is het niet duidelijk waar de ongeveer 94.000 m3 aan hemelwaterafvoer als retentievoorziening moet worden gerealiseerd. Zoals indiener duidelijk is het de opzet om dit te realiseren, enerzijds bestaande uit de ringsloot en anderzijds via het realiseren van vijvers binnen het plangebied, langs een primaire wegenstructuur. Op de plankaart is voor indiener echter niet te achterhalen waar die retentievijvers zouden komen en of deze wel afdoende zijn. Mogelijk moet voorzien worden in een retentievoorziening waarbij het water wordt afgevoerd in diepere grondwaterlagen middels drainage.	<p>In hoofdstuk 7.2 van het Beeldregieplan kunt u zich een beeld vormen van de wijze waarop de hemelwaterafvoer en de retentievoorzieningen voor LPM worden vorm gegeven. Het Beeldregieplan is als bijlage 8 toegevoegd aan het inpassingsplan.</p> <p>In artikel 19.3.1 van de planregels is de retentienorm voor LPM opgenomen. Bij een toename van verhard oppervlak dient voorzien te worden in de benodigde retentie binnen het plangebied met een minimum van 604 kubieke meter waterberging per hectare verharding.</p> <p>Verder dient het inpassingsplan ook in samenhang met het exploitatieplan gezien te worden. In de ontwerprapportage VO+ 3.0, die als bijlage bij het exploitatieplan is gevoegd, is in hoofdstuk 9 'Waterstructuur' nader ingegaan op het ontwerp van het oppervlaktewatersysteem.</p>	-
27	Indiener geeft aan dat er ten aanzien van de lozing van afvalwater er geen duidelijkheid is over hoe dit gaat plaatsvinden. In de toelichting, op pagina 99 wordt aangegeven dat er geen water naar een waterzuivering hoeft te worden afgevoerd, maar het gaat hier over het hemelwater. Er is echter sprake van het mogelijk stationeren van 6.000 werknemers	Het uitgangspunt voor de afvalwaterafvoer van Logistiek Park Moerdijk is dat huishoudelijk afvalwater van de medewerkers afgevoerd wordt naar de afvalwaterzuivering. Dit is bij de uitwerking van het civieltechnisch ontwerp met vertegenwoordiging van het waterschap	-

	<p>met als gevolg dat daar uiteraard het nodige sanitaire afvalwater vrij zal komen. Dit even los van andere bedrijfsactiviteiten die nog plaatsvinden bij de bedrijven. Er is niet aangegeven of de bestaande riolering wel afdoende is voor de afvoer van afvalwater. Er dient een aparte waterparagraaf te worden opgenomen waarin een uiteenzetting wordt gegeven van de aan te leggen systemen en de verwerking, c.q. afvoer ervan.</p>	<p>afgestemd. In de ontwerprapportage VO+ 3.0 (bijlage bij het exploitatieplan) is hiervan ook een omschrijving en een debietberekening opgenomen. Zie hoofdstuk 9 'Waterstructuur' van genoemde ontwerprapportage.</p>	
28	<p>Indiener stelt dat er een grote verandering in de hydrologische situatie zal plaatsvinden. Immers, door vergroting van het verhard oppervlak, zal er vernatting optreden op de omliggende percelen. Indiener verzoekt om een monitoringssysteem aan te brengen om de gevolgen hiervan inzichtelijk te maken.</p>	<p>In de ontwerprapportage VO+ 3.0, die als bijlage bij het exploitatieplan is gevoegd, is in hoofdstuk 9 'Waterstructuur' nader ingegaan op het ontwerp van het oppervlaktewatersysteem. Zoals daar gemotiveerd de uitstralingseffecten van de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk op de grondwaterstand in de omgeving gering. Daarbij speelt temeer dat langs de zuidzijde van de Lapdijk een watergang ligt. Deze watergang zal de uitstralingseffecten bufferen. Er is derhalve ook geen noodzaak om een monitoringssysteem aan te brengen.</p>	-
29	<p>Indiener merkt op dat er door de stikstofemissie die plaatsvindt vanwege vervoersbewegingen een toename is van meer dan 0,05 mol stikstofdepositie op de betreffende habitat van voor verzuringgevoelige gebieden. Om die reden dient er volgens indiener compensatie dan wel saldering plaats te vinden. Indiener stelt dat nu er sprake is van een overschrijding van de kritische depositiewaarde in de</p>	<p>Mede naar aanleiding van het advies van de commissie mer en recente jurisprudentie is de stikstofdepositie ten gevolge van LPM opnieuw beschouwd. Daarbij is onderzocht en vastgesteld dat middels mitigerende maatregelen een significante bijdrage vanwege LPM op de daarvoor gevoelige gebieden kan worden voorkomen. Daarmee is tegemoet gekomen aan uw</p>	<p>De passende beoordeling is aangepast.</p>

	<p>bestaande situatie en er een toename is van de ammoniakuitstoot, het standpunt dat er geen sprake is van negatieve significante effecten niet staande gehouden kan worden. Om die reden kan het plan, naar de mening van cliënten geen doorgang vinden. Volledigheidshalve wordt nog verwezen naar de uitspraak van de afdeling, zijnde de uitspraak van 23 april 2014, zaaknummer 201304503/1/R1.</p>	<p>zienswijze. Voor een volledige beschouwing op dit punt verwijzen wij naar de bijgestelde passende beoordeling die als bijlage 16 is toegevoegd aan de toelichting bij het inpassingsplan.</p>	
30	<p>Door indiener wordt verwezen naar het besluit van de minister van Economische zaken en infrastructuur om een nieuwe 380 kV-hoogspanningsverbinding te realiseren zuidelijk van het LPM. Indiener stelt dat ten gevolge van de ontwikkeling van LPM (verkeer dan wel andere activiteiten) de stofemissie fors zal toenemen. De combinatie van dit stof, de bebouwing op het LPM tot 20 meter hoogte met metaalbeplating en de hoogspanningsverbinding zou een risicovolle aangelegenheid zijn. De stofdelen zouden een sterk elektrisch geleidingsvermogen hebben. Dit zou in bepaalde bedrijfssituaties met zich meebrengen dat er elektrische geleiding via het stof plaats vindt naar de te realiseren bebouwing, wat elektrische ontlading teweeg kan brengen. Middels onderzoek zou aangetoond moeten worden dat hier geen potentieel risico kan optreden.</p>	<p>Het besluit van de minister is inmiddels herzien, waarmee het tracé voor de nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding is gewijzigd. Deze ligt niet meer direct ten zuiden van Logistiek Park Moerdijk. Daarmee is er geen basis meer voor deze zienswijze.</p>	-
31	<p>Indiener geeft aan dat het uitgangspunt van de berekening is gebaseerd is op de verkeersbewegingen van en naar het logistiek park evenals de interne wegenstructuur. Indiener is van mening dat dit ontoereikend is. Immers, er vinden ook verkeersbewegingen plaats op de diverse bedrijfsperven. Zoals blijkt uit de toelichting is het</p>	<p>In reactie op uw zienswijze nummer 13 zijn wij hier nader op ingegaan. Zoals daar aangegeven behoren ook verkeersbewegingen op een bedrijfsperven tot de activiteiten van een logistiek bedrijf en zijn in dat kader meegenomen in het geluidsonderzoek. In het rapport</p>	-

	<p>nog niet bekend in hoeverre er open terreingedeelten beschikbaar worden gesteld voor container op- en overslag. Dit betekent dat het akoestisch onderzoek niet alleen uit moet gaan van verkeersbewegingen op de openbare weg, maar tevens van verkeersbewegingen op het bedrijventerrein. Dit is nagelaten. Om die reden zal er cumulatie van geluidshinder kunnen plaatsvinden.</p>	<p>Milieueffecten Voorkeursalternatief (bijlage 15 bij de toelichting van het inpassingsplan) wordt dit beschreven (paragraaf 9.2). Hierbij is uitgegaan van nog fictieve invulling van het bedrijventerrein en de verwachte transportbewegingen van vrachtwagens. In dit onderzoek zijn deze activiteiten dus betrokken als integraal onderdeel van de bedrijfsactiviteiten in het kader van het (maatgevende) aspect geluidhinder</p>	
32	<p>Volgens indiener dient in het onderzoek een echoberekening meegenomen te worden. Immers, vanwege de aanwezige woning van indiener, op korte afstand van het bedrijventerrein, is het een feit dat de geluidsbelasting op de op te richten gevelwand van de nieuwe bebouwing op het bedrijventerrein, een echo-effect zal uitstralen naar de woning met als gevolg dat de geluidsbelasting ook meer zal bedragen, dan zoals wordt verondersteld voor het verkeer.</p>	<p>Bij de berekeningen van de geluidsbelasting ten gevolge van Logistiek Park Moerdijk is uitgegaan van de daarvoor geldende reken- en meetvoorschriften. Volgens deze voorschriften zijn in de rekenmodellen de relevante objecten en wegen ingevoerd. In de akoestische onderzoek, die als bijlage bij de milieueffectrapportage voor het voorkeursalternatief zijn gevoegd, is dat nader toegelicht.</p>	-
33	<p>Indiener geeft aan dat in het akoestisch geen rekening is gehouden met laad- en losactiviteiten. Tevens is geen rekening gehouden met bedrijfsactiviteiten die in de op te richten hallen zullen plaatsvinden. Daarbij is eveneens gebleken dat er geen bouwvoorschriften zijn opgenomen, die een bepaalde geluidsreductie moeten bewerkstelling, voor de op te richten bebouwing. Anders gesteld, het zou wenselijk zijn dat in de bouwvoorschriften een voorschrift wordt opgenomen dat een minimale isolatiewaarde voor geluidhinder wordt opgelegd.</p>	<p>Voor een reactie op deze zienswijze verwijzen wij naar het door ons gestelde in reactie op uw zienswijze nummer 13.</p>	-

	De rechtszekerheid voor cliënten is meer gewaarborgd als bij een hogere geluidsbelasting in ieder geval voldoende absorptie van geluid plaatsvindt voor de in pandige activiteiten en dit geen bijdrage levert in de geluidsbelasting op de woning van cliënten.		
34	Bij de beoordeling dient volgens indiener uitgegaan te worden van het worst-case-scenario, met als gevolg dat er dus naast het wegverkeerslawaaï, gerekend moet worden met de geluidsbelasting voor de te bezigen bedrijfsactiviteiten op de locatie. Het akoestisch onderzoek schiet hierin tekort.	Er is ook een onderzoek uitgevoerd waarbij de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer en de bedrijfsactiviteiten zijn gecumuleerd. Het rapport van dit onderzoek is als bijlage gevoegd bij de milieueffectrapportage voor het voorkeursalternatief	-
35	Indiener stelt dat de bijlagen zeer onoverzichtelijk zijn opgenomen en acht het wenselijk dat bij vaststelling van het plan een duidelijke lijst wordt overgelegd met welke onderdelen en hoofdstukken de diverse bijlagen zijn uitgerust. Dit komt de leesbaarheid ten goede.	Wij begrijpen dat het inpassings- en exploitatieplan met alle daartoe behorende bijlagen omvangrijk is. Alle documenten bevatten een inhoudsopgave, waarbij u in eerste instantie de inhoudsopgave bij het inpassings- en het exploitatieplan als uitgangspunt kunt hanteren. Van daaruit kunt u vervolgens de verschillende onderdelen en bijlagen nader beschouwen. Wij hopen dat u op deze wijze het gewenste overzicht krijgt.	-
36	Indiener stelt dat in tegenstelling tot de publicatie, de Crisis en Herstelwet niet van toepassing is.	Het is wettelijk bepaald dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is op een provinciaal inpassingsplan. Zie hiervoor artikel 2 lid 1 van bijlage I behorende bij de Crisis- en herstelwet.	-
Wij zien in de zienswijze van indiener deels aanleiding tot aanpassing van de plannen.			

Indiener 10 : Van der Heijden rentmeesters namens Familie Lansen			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
<p>Indieners zijn van mening dat het onderhavige plan voor het Logistiek Park Moerdijk (LPM) in de directe omgeving van hun eigendommen onvoldoende rekening houdt met enerzijds de privé belangen in een goed woon- en leefklimaat en anderzijds in het bijzonder de belangen voor behoud van optimale exploitatiemogelijkheden van hun campingbedrijf, waarvoor eveneens geldt dat een goed woon- en leefklimaat van essentiële betekenis is. Hieraan liggen de onderstaande redenen (zienswijzen) ten grondslag (letterlijke weergave).</p>			
1	<p>De verdere industrialisering van de directe omgeving van de woning en camping is ongewenst. Deze ontwikkeling gaat gepaard met een aanmerkelijke verslechtering van het woon- en leefklimaat. De situering van een enorme omvang van bedrijfsbebouwing zal de huidige landelijke situatie verstoren en daar in grote mate afbreuk aan doen. De enorme bebouwing tot een hoogte van vooralsnog 20 m1 en de mogelijkheid om op een hoogte vanaf 12 m 1 parkeerdekken aan te leggen zal het gebied veranderen in een onaantrekkelijke woon- en leefomgeving. Niet alleen visueel, maar ook door geluid, licht/schaduw en uitstoot van stoffen (fijn stof, geuroverlast, chemische dampen enz.) zal het woon- en leefklimaat worden aangetast. De huidige aantrekkelijkheid van het verblijf op de goed geoutilleerde camping met gunstige ligging en bereikbaarheid, buiten het zicht van omvangrijke industriële gebouwen en installaties gaat geheel verloren. De toekomstige situering van de camping - geheel ingeklemd tussen twee grootschalige bedrijfsterreinen - maakt de camping geheel onaantrekkelijk. Het is niet langer een logische locatie voor de rustzoekende campinggast: de vindbaarheid zal daardoor sterk afnemen. De veranderingen in de infrastructuur zullen tevens de bereikbaarheid</p>	<p>De ligging van de woning en de camping is in de huidige situatie gelegen tussen de snelweg A17 en de goederenspoorlijn. Het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk ligt ten oosten van de camping op een afstand van circa 850 m tot aan de Oostelijke Randweg. Dit betekent dat de woning en de camping is omgeven door bronnen die een extern milieueffect veroorzaken, dit ondanks de beschutte locatie van de camping door de bomen aan de randen van de camping. Ten zuiden van deze locatie zal het Logistiek Park Moerdijk met de interne baan worden ontwikkeld waardoor het woon- en leefklimaat zal veranderen. De afstand tussen de woning aan de Blokdijk 1 tot aan de dichtstbijzijnde grens van de bestemming Bedrijventerrein is ca. 310 m. De afstand tussen de zuidgrens van de bestemming verblijfsrecreatie tot aan de bestemming Bedrijventerrein is ca. 260 m. Hierbij is van belang dat aan de rand van het bedrijventerrein een robuuste landschappelijke inpassing wordt gerealiseerd (bestemming Groen-2). De afstand tussen de bedrijfswoning woning en</p>	-

	bemoeilijken en beperken waardoor de vindbaarheid van de camping eveneens sterk zal afnemen.	de bestemming Verkeer (rand van talud) ten behoeve van de interne baan is ca. 80 m. De kortste afstand van de bestemming Verkeer ten behoeve van de interne baan tot de bestemming verblijfsrecreatie is ca. 55 m. In het MER (Milieueffecten voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk) zijn onderzoeken uitgevoerd naar de gevolgen van de ontwikkeling op de diversie milieuaspecten voor de camping en bijbehorende woning. Hieruit blijkt dat ter plaatse van de woning en de camping geen wettelijke grenswaarden worden overschreden. Wij achten de gevolgen voor het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van de woning en de camping aanvaardbaar, gelet op de belangen verbonden met de ontwikkeling van LPM en de realisatie van de interne baan (aansluiting op het bestaande zeehaven- en industrieterrein, beperking van de effecten voor het onderliggend wegennet).	
2	Zo zal door de toename van het verkeer in de directe omgeving, ten gevolge van de realisatie van dit plan, zowel op de bestaande wegen als op de nieuw aan te leggen wegen, de geluidsbelasting en de uitstoot van fijn stof zeker toenemen.	De gevolgen van de ontwikkeling op de aspecten geluid en fijn stof zijn in beeld gebracht en gerapporteerd in de MER, plantoelichting en bijbehorend onderzoek. Voor wat betreft geluid blijkt dat voor de betrokken woning geen overschrijding is van de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Voor wat betreft fijn stof is van belang dat het project is opgenomen in het NSL, het Nationaal Samenwerkingsprogramma	-

		Luchtkwaliteit. Voorts blijkt uit het onderzoek dat wordt voldaan aan de grenswaarden uit de luchtkwaliteitswetgeving voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide en fijn stof.	
3	In het bijzonder is overlast van geluid, licht/schaduw, stank en fijn stofte verwachten van de in het plan voorziene "interne baan". Deze interne baan zal op zeer korte afstand van het woonhuis en camping worden gesitueerd. Nergens blijkt dat rekening is gehouden met enige beperking van het verkeerslawaaï, licht/schaduw-overlast, stank en fijnstof wat daarvan is te verwachten zowel dag als nacht. Te vrezen valt voor permanente verstoring van zowel de dag als de nachtrust en aanmerkelijke toename van het verkeerslawaaï gedurende het gehele etmaal. De planning is dat zowel al het vrachtverkeer als het personenvervoer gebruik gaan maken van de interne baan. Alleen al voor het vrachtverkeer wordt uitgegaan van tenminste 1400 vrachtwagens per etmaal. Al deze transporten gaan op een zeer korte afstand (van naar schatting ca. 40 m1) van de camping passeren. Daar komt bij dat een bocht van 90 graden moet worden gemaakt ter hoogte van de camping, en een helling op en afgereden zal gaan worden waardoor alle vrachtwagens ter hoogte van de camping zullen remmen en optrekken met alle geluidsoverlast en uitstoot van dien. Door dit alles vrezen cliënten voor desastreuse gevolgen voor de bezetting van de camping, waarvoor juist de rust een belangrijke factor is.	De gevolgen van de ontwikkeling voor de camping en de betrokken woning zijn onderzocht voor de aspecten industrielawaai, wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit. Hieruit volgt dat geen wettelijke normen worden overschreden en sprake is van een aanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat. Voor wat betreft lichthinder vanwege de interne baan merken wij op dat (vanwege ecologie) gebruik zal worden gemaakt van armaturen met zo min mogelijk lichtuitstraling voor de omgeving. Dit is geborgd in de planregels. Naar het optreden van hinder ten gevolge van koplampen hebben wij nader onderzoek laten uitvoeren (bijlage 3 bij deze nota). Zoals aangetoond kan middels het treffen van maatregelen de mogelijke hinder worden weggenomen. Deze maatregel zal worden opgenomen in de planregels van het inpassingsplan.	Deze zienswijze leidt tot een aanpassing van het inpassingsplan. Aan de planregels wordt een regeling toegevoegd (artikel 19.4.2 onder d), die borgt dat bij de realisatie en gebruik van de interne baan wordt voorzien in afscherming van onaanvaardbare lichthinder.

4	<p>Niet is gebleken dat bij het opstellen van het onderhavige plan rekenschap is gegeven van het jaarrond verblijven van ruim 70 personen op de locatie eigendom van cliënten. Voor een aantal ten zuiden van het LPM gelegen boerderijen is rekening gehouden met een "milieuzonering woningen". Het betreft dan veelal een enkele bedrijfswoning bij een agrarisch bedrijf waarin een gezin verblijft doorgaand derhalve 3 tot 6 personen. Voor de locatie van cliënten waar het gehele jaar door ruim 70 personen wonen en recreëren is met geen enkele milieuzonering rekening gehouden. Kennelijk is aan de aanwezigheid van al deze bewoners geheel voorbij gegaan.</p>	<p>De woningen in de omgeving van het plangebied met een woonbestemming zijn op basis van het vigerende bestemmingsplan op een afstand van circa 100 m ten opzichte van de bestemming Bedrijventerrein in dit inpassingsplan gesitueerd (gemeten vanaf de bestemmingsgrenzen). De afstand tussen de woning aan de Blokdijk 1 tot aan de dichtstbijzijnde grens van de bestemming Bedrijventerrein is ca. 310 m. De afstand tussen de zuidgrens van de bestemming verblijfsrecreatie tot aan de bestemming Bedrijventerrein is ca. 260 m. Hiermee wordt voldaan aan de eerder genoemde afstand van 100 m. Voorts is van belang dat aan de rand van het bedrijventerrein een robuuste landschappelijke inpassing wordt gerealiseerd (bestemming Groen-2).</p>	-
5	<p>Daar komt bij dat nu al vele opvolgende plannen worden voorzien (zie fig 4.2d Ruimtelijk Ontwerp) waarmede in het ontwerp rekening is gehouden met bijvoorbeeld: reservering van ruimte tussen de woning en de A17 voor verbreding van de A17, de aanleg van ROBEL, het Stamspoor en doorgaande fietsverbindingen dwars door de camping van cliënten. Hoewel deze ontwikkelingen niet direct zijn opgenomen in het onderhavige plan, vloeien deze daar wel uit voort en vormen evenzovele bedreigingen voor de toekomst.</p>	<p>De door u genoemde andere plannen zijn op dit moment niet aan de orde. De eventuele doorgang van deze plannen zullen een eigen planologische procedure doorlopen met daarin een belangenafweging. Voor dit inpassingsplan hebben de genoemde plannen geen effect.</p>	-

6	<p>Bij realisatie van het onderhavige plan en alle daaraan verbonden en uit voortvloeiende verdere ontwikkelingen is er blijkbaar voor de woning en camping van cliënten geen ruimte meer. De exploitatie van de camping wordt daardoor nu al onzeker en steeds verdergaand aangetast. Het zou op zijn plaats zijn indien de provincie bij het (onverhoopt) vaststellen van het onderhavige plan de desastreuse gevolgen voor cliënten en de camping van cliënten volledig betreft. Een oplossing zou dan daaruit moeten bestaan dat de woning en camping volledig worden verplaatst naar een geschikte vervangende locatie buiten alle ontwikkelingen.</p>	<p>Bij de besluitvorming over dit inpassingsplan is een belangenafweging gemaakt tussen de belangen van het campingbedrijf en de woning en de belangen verbonden aan LPM met interne baan. Hiervoor zijn de ruimtelijk relevante feiten onderzocht. Naar onze mening is sprake van een aanvaardbare inpassing, waarbij het campingbedrijf op deze locatie kan worden behouden.</p>	-
7	<p>Voorts is in het plan voorzien in een brede strook ruimte voor de plaatsing van windmolens. Deze worden nagenoeg in zuidelijke richting recht tegenover de woning en camping gesitueerd, waardoor het huidige uitzicht volledig zal worden beheerst doordraaiende wieken, het bijbehorende monotone geluid en de voortdurende schaduwbeving van de wieken. Dit alles is zeer ongewenst en zal overlast en hinder veroorzaken.</p>	<p>In de planvorming is sprake geweest van het plaatsen van windturbines. Op basis van onderzoek is vanuit veiligheidsredenen besloten dat het plaatsen van windturbines geen onderdeel zijn van het project. In dit inpassingsplan worden deze dan ook niet mogelijk gemaakt.</p>	-
8	<p>De in het plan voorziene "interne baan" doorsnijdt de toegang naar de woning en de camping. Het is onduidelijk hoe de toegang en de ontsluiting wordt voorzien. Cliënten vrezen er voor dat de toegang situatie zodanig verslechtert dat de bereikbaarheid en vindbaarheid van de camping sterk afneemt.</p>	<p>In het rapport 'Logistiek Park Moerdijk ontwerprapportage' is de verkeerssituatie nabij de camping beschreven. 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 Blokdijk iets om te</p>	-

		verleggen, zodat de brug over de rijksweg niet verlengt en op hoogte gehouden hoeft te worden. De entree van de camping blijft behouden.	
9	Deze "interne baan" doorsnijdt niet alleen het eigendom van cliënten, maar tast ook het langs liggende bosperceel (oostelijk) aan, eigendom van Staatsbosbeheer. Deze aantasting is zeer ongewenst. Deze doorsnijding veroorzaakt schade aan de aanwezige flora en fauna. Bovendien wordt een gat geslagen in de huidige natuurlijke afscherming van de camping en de woning waardoor geluidsoverlast wordt beperkt en klimaatinvloeden gematigd (koude en droge oostenwind, stof e.d.)	In het 'Mitigatie- en compensatieplan ecologie Logistiek Park Moerdijk' is de ecologiesituatie beschreven. Het genoemde bos betreft het natuurbeheertype N16.02 'vochtig bos met productie'. Bossen die onder dit type vallen zijn loofbossen op een matig nat tot matig droge, vrij voedselrijke kleiige tot zandige bodem. Een deel van dit bos (0,3 ha) zal moeten wijken voor de nieuwe wegen, taluds en watergangen. Effecten treden dus op door areaalvernietiging (te verwijderen EHS). Compensatie van dit bos zal plaats vinden in een speciaal door de provincie aangewezen compensatiegebied grenzend aan de Appelzak. De afschermende werking zal behouden blijven door het beoogde talud van de interne baan.	-
10	Op termijn zal het campingbedrijf worden overgedragen aan een opvolgende exploitant. De ontwikkelingen zoals in het onderhavige plan zijn voorzien veroorzaken een grote mate van onzekerheid over de toekomstige levensvatbaarheid van het campingbedrijf. De vraag rijst of naar de toekomst de exploitatie van het campingbedrijf nog zal renderen in deze sterk veranderende omgeving. Daardoor zal een overdracht worden bemoeilijkt en zal afbreuk worden gedaan aan de waarde van het	Wij merken op dat de betrokken locatie ook in de huidige situatie gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van infrastructuur (A17, spoorlijn) en bedrijvigheid (bestaande haven- en industrieterrein Moerdijk). De realisatie van LPM met interne baan zal dit beeld inderdaad versterken. Wij hebben in de beantwoording van uw zienswijzen al aangegeven dat de milieueffecten van de	-

	campingbedrijf. Dit alles is zeer ongewenst.	ontwikkeling in beeld zijn gebracht en er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor zover u aangeeft schade te verwachten als gevolg van de ontwikkeling, verwijzen wij naar de mogelijkheid tot het indienen van een verzoek tot tegemoetkoming van planschade.	
Hierna volgen de zienswijzen op het ontwerp exploitatieplan.			
<p>Ontvankelijkheid wat betreft het ontwerp exploitatieplan:</p> <p>De heer L.J.G. Lansen gelden als juridisch eigenaar van gronden, gelegen in het gebied van het exploitatieplan. De heer en mevrouw Lansen zijn gehuwd in algemene gemeenschap van goederen. Ingevolge artikel 8.2 lid 5 Wro gelden zij daarmee als belanghebbenden bij de indiening van zienswijzen tegen het ontwerp exploitatieplan Logistiek Park Moerdijk (hierna: het ontwerp exploitatieplan).</p> <p>Het ontwerp exploitatieplan heeft ter inzage gelegen van 12 juni tot en met 23 juli 2014. De namens de heer en mevrouw Lansen ingediende zienswijze is gedateerd op 21 juli 2014, en op 22 juli 2014 ontvangen. De namens de heer en mevrouw Lansen ingediende zienswijze is mitsdien tijdig ingediend.</p> <p>De heer en mevrouw Lansen zijn mitsdien ontvankelijk ten aanzien van de namens hen ingediende zienswijze.</p> <p>Mevrouw en de heer Lansen worden hierna gezamenlijk aangeduid als 'indieners', en ieder afzonderlijk als 'indiener', tenzij daarvan expliciet wordt afgeweken.</p>			
11	Indieners geven aan dat in het exploitatieplan is uitgegaan van een verwerving van een gedeelte van 969 m2 met een inbrengwaarde van € 27.132,-- (gemiddeld € 28,-- per m2). Geen rekening is gehouden met de verdere schaden ten gevolge van de realisatie van het plan. Er dient naar de opvatting van indieners rekening te worden gehouden met exploitatieschade, waardevermindering van het overblijvende, aanpassingskosten, advieskosten en eventuele belastingschade. Door deze schaden niet	De inhoud van deze zienswijze is voorgelegd aan de onafhankelijk taxateur. Diens reactie is opgenomen als bijlage 3 bij deze zienswijzenota. Samenvattend volgt daaruit dat voor de gronden van indiener die gelegen zijn binnen het exploitatieplangebied is uitgegaan van de complexwaarde (in plaats van de huidige gebruikswaarde). Het gaat hier om de werkelijke waarde zoals bedoeld in artikel	-

	op te nemen in het exploitatieplan is dit onvolledig en voldoet het niet aan de daaraan redelijkerwijs te stellen eisen.	40b-40f onteigeningswet en om volledige schadeloosstelling. In deze is sprake is van een onbebouwd perceel groen, waar op dit moment geen sprake is van minnelijke verwerving op basis van onteigening of van een voornemen daartoe. De door indieners genoemde bijkomende schade maakt daarmee geen onderdeel uit van de getaxeerde inbrengwaarde.	
12	Indieners geven aan dat in het exploitatieplan in zijn geheel niet is voorzien in een financiële voorziening voor het oplossen van schaden die door het plan – direct of indirect – worden veroorzaakt aan omliggende bedrijven, zoals de camping van indieners. Door geen rekening te houden met de volledige kosten van sanering en/of verplaatsing van omliggende bedrijven die in hun bestaansrecht worden aangetast door het onderhavige inpassingsplan is het exploitatieplan onjuist en onvolledig en daardoor onaanvaardbaar.	Opgemerkt wordt dat een inventarisatie heeft plaatsgevonden naar de risico's van planschade. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de analyse die als bijlage 15 bij het ontwerp exploitatieplan is gevoegd. De door indieners geëxploiteerde camping, plaatselijk bekend als Blokdijk1, is in deze inventarisatie betrokken (zie par 9.2 van de analyse planschaderisico's). Uit de analyse volgt dat rekening moet worden gehouden met planschade voor de buiten het exploitatiegebied gelegen camping. De stelling van indieners dat niet is voorzien in een financiële voorziening in het exploitatieplan in verband met planschade is mitsdien onjuist, nu deze in de exploitatieopzet van het ontwerp exploitatieplan is opgenomen. Ten overvloede wordt opgemerkt dat het opnemen van deze financiële voorziening niet betekent dat daarmee aan indieners een recht op planschade toekomt. In het geval een verzoek tot planschade als	-

		gevolg van het inpassingsplan zou worden ingediend, zal dit worden afgedaan volgens de reguliere regels en procedure met inachtneming van de dan concreet voorliggende situatie.	
13	Indieners stellen dat het ontwerp exploitatieplan onjuist is nu er aanmerkelijke verschillen zijn tussen inbrengwaarden die niet zijn te verklaren uit de feitelijke omstandigheden. Voor het merendeel van de onbebouwde gronden geldt een inbrengwaarde van € 28,- per m2. Echter voor eigendom 28.1 (eigenaar provincie) wordt een inbrengwaarde gehanteerd van € 35,- per m2. Dit verschil in inbrengwaarde valt niet te verklaren uit de verstrekte informatie doch is ten gunste van de provincie Noord-Brabant. Deze constatering doet vreemd aan in het licht van de eerder door indieners geschetste aantasting van de exploitatiemogelijkheden en gevreesde nadelige gevolgen van een mogelijke grondoverdracht en het ontbreken van reële inschattingen van de schadelijke gevolgen voor indieners.	De inhoud van deze zienswijze is voorgelegd aan de onafhankelijk taxateur. Diens reactie is opgenomen als bijlage 3 bij deze zienswijzenota. Deze reactie dient hierbij als ingehaald en ingelast te worden aangemerkt. Samenvattend volgt daaruit dat er geen sprake is van een discrepantie is in de totaalstelling tussen de taxatie (bijlage 14a) en het samenvattende overzicht van bijlage 14b bij het ontwerp exploitatieplan, maar dat in bijlage 14b sprake is van een onjuiste verdeling van het totaal naar categorieën. De taxateur geeft het advies bijlage 14b dienovereenkomstig aan te passen.	Deze zienswijze geeft ten dele aanleiding tot aanpassing van het ontwerp exploitatieplan. Het ontwerp exploitatieplan wordt aangepast zoals aangegeven.
<p>Samenvattend komen wij tot het volgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. naar aanleiding van zienswijze 3 passen wij het inpassingsplan aan zoals aangegeven in onze reactie. b. aan zienswijze 13 komen wij ten dele tegemoet. Het ontwerp exploitatieplan aangepast zoals in de reactie aangegeven. c. Voor het overige zien wij in de ingediende zienswijze geen aanleiding om de plannen aan te passen. 			

Indiener 11 : Waterschap Brabantse Delta**Ontvankelijkheid wat betreft het ontwerp exploitatieplan:**

Het Waterschap Brabantse Delta geldt als juridisch eigenaar van gronden, gelegen in het gebied van het exploitatieplan. Ingevolge artikel 8.2 lid 5 Wro geldt hij daarmee als belanghebbende bij de indiening van zienswijzen tegen het ontwerp exploitatieplan Logistiek Park Moerdijk (hierna: het ontwerp exploitatieplan).

Het ontwerp exploitatieplan heeft ter inzage gelegen van 12 juni tot en met 23 juli 2014. De de door Waterschap Brabantse Delta ingediende zienswijze is gedateerd op 22 juli 2014 en op 23 juli 2014 ontvangen. De door Waterschap Brabantse Delta ingediende zienswijze is mitsdien tijdig ingediend.

Waterschap Brabantse Delta is mitsdien ontvankelijk ten aanzien van de ingediende zienswijze.

Het Waterschap Brabantse Delta wordt hierna aangeduid als 'indiener'.

Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	In het exploitatieplan zijn geen kosten opgenomen voor bovenwijkse voorzieningen voor het transport en zuivering van vrijkomend sanitair afvalwater vanaf het LPM. Wij gaan er daarom vooralsnog vanuit dat er ingezet wordt om al het afvalwater lokaal te zuiveren en er geen gebruik wordt gemaakt van het back-up systeem richting een rwzi.	Het uitgangspunt is dat huishoudelijk afvalwater vanuit de locatie LPM wordt getransporteerd en afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Dit is ook in de fase van de totstandkoming van het Voorlopig Ontwerp Plus (het VO+ 3.0 is als bijlage 9a bij het ontwerp exploitatieplan opgenomen) met een vertegenwoordiging van het Waterschap Brabantse Delta afgestemd. In het VO+ 3.0 is hiervan ook een omschrijving en een debietberekening opgenomen (zie paragraaf 9.6.2 Afvalwater van het VO+ 3.0, zoals die is opgenomen als bijlage 9b bij het ontwerp exploitatieplan). In de exploitatieopzet van het ontwerp exploitatie is geen concrete kostenpost voor de transportleiding van het huishoudelijk afvalwater naar de	-

		rioolwaterzuiveringsinstallatie opgenomen. De detaillering van die raming zal eerst plaatsvinden in de fase van uitvoering en na overleg met het Waterschap. In de kostenraming van de exploitatieopzet is wel rekening gehouden met de kosten van de aan te leggen transportleiding. Dit is een onderdeel van de kostenpost “nader te detailleren”, zoals opgenomen in de raming van de kosten van voorzieningen binnen het exploitatiegebied. Zie voorts het overzicht van de detaillering van de kosten van voorzieningen, zoals opgenomen in bijlage 11b, waar deze reservering onderdeel uitmaakt van de post “nader te detailleren bouwkosten”	
2	Daarnaast vragen wij bij de besluitvorming rondom de Locatie Ontwikkel Overeenkomst voor het Logistiek Park Moerdijk (LPM) nogmaals aandacht voor de volledige taak van rioolbeheerder indien dit door een andere partij dan de gemeente Moerdijk wordt uitgevoerd.	In reactie op deze zienswijze wordt opgemerkt dat deze zich niet richt tegen het ontwerp exploitatieplan maar tegen een overeenkomst. In een exploitatieplan kan ook geen aanwijzing worden opgenomen wie heeft te gelden als rioolbeheerder. Overigens neemt de provincie aan dat Havenschap Moerdijk heeft te gelden als rioolbeheerder	-
3	Ook vragen we uw aandacht bij de uitwerking van het natuurcompensatiegebied bij de Appelzak voor de beperkte mogelijkheden voor bosbouw bij de primaire kering.	De inrichting van het natuurcompensatiegebied bij de Appelzak moet nog nader uitgewerkt worden. Dit vindt plaats nadat het inpassingsplan in werking is getreden. Uw zienswijze ten aanzien van de beperkte mogelijkheden voor bosbouw zal betrokken worden bij de genoemde uitwerking.	-

4	Het waterschap verzoekt om ter hoogte van de natuurcompensatie Appelzak de juiste zonering (waterkeringszone en beschermingszone) van de primaire waterkering op te nemen op de verbeelding, overeenkomend met de eisen die in het Barro zijn opgenomen. We verzoeken ook de juiste zonering op te nemen van de boezemkade en compartimenteringskering. De dubbelbestemmingen die nu zijn opgenomen wijken af van de zonering van deze waterkeringen.	Zoals verzocht zal het inpassingsplan aangepast worden.	Verbeelding wordt aangepast overeenkomstig de zienswijze en in artikel 17 zijn regels toegevoegd aan het inpassingsplan ten aanzien van de 'vrijwaringszone-dijk'.
5	We zouden graag zien dat aan de nieuw te graven ringsloot met aan weerszijde de onderhoudsstrook en obstakelvrij zone van 4-5 meter de bestemming Water wordt gegeven, zodat deze bestemming doorloopt, als een robuuste ring om het gebied.		-
Naar aanleiding van de ingediende zienswijze 4 worden de verbeelding en de regels van het inpassingsplan aangepast.			

Indiener 12 : Vereniging Milieugroep Moerdijk			
Zienswijzen gericht op het besluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï.			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Indiener geeft aan dat de bewoners in hun mogelijkheid tot inspraak zijn beperkt doordat in tegenstelling tot eerdere inspraak de stukken niet ter inzage zijn gelegd in het gemeenschapshuis De Ankerkuil.	In plaats van het gemeenschapshuis De Anker is er nu voor gekozen om een tijdelijk informatiecentrum in te richten bij Havenschap Moerdijk en daar de stukken ter inzage te leggen. Zo was er niet alleen de mogelijkheid om de stukken in te zien maar was er ook de gelegenheid tot het stellen van vragen en aldus inwinnen van informatie. Wij hebben daarmee de mogelijkheid tot inspraak niet willen beperken.	-

		Overigens is met de wijze waarop de stukken geraadpleegd konden worden voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke regels.	
2	Aangezien de Gemeente Moerdijk het bevoegd gezag is voor het besluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï begrijpt indiener niet waarom dit betrokken wordt bij het gecoördineerde LPM inpassingsplan van de Provincie Noord Brabant.	Op de procedure voor het inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk is de coördinatieprocedure vergunningen van toepassing. Provinciale Staten hebben hiertoe op 20 september 2013 besloten. Dit betekent dat besluiten die samenhangen met de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk (een limitatieve lijst) gelijktijdig en gecoördineerd in procedure gebracht kunnen worden. In de procedure die nu is doorlopen, is de coördinatie toegepast op het inpassingsplan en het besluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï. Hiervoor is gekozen gezien de directe samenhang tussen beide procedures. Het biedt tevens als voordeel dat in één procedure tegen beide besluiten zienswijzen ingediend kunnen worden.	-
3	Indiener is het niet eens met het verhogen van de geluidshinder aan de gevel van de desbetreffende woningen. Indiener ziet hiervoor geen noodzaak daar volgens de opgestelde rapporten die ten grondslag aan het LPM liggen de milieubelasting in de omgeving zou afnemen tot het niveau van 2009.	De noodzaak tot het vaststellen van hogere grenswaarden is aangetoond middels een akoestisch onderzoek. Het rapport van dit onderzoek is als bijlage gevoegd bij de milieueffectrapportage voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk. Het gestelde in uw zienswijze herkennen wij niet in genoemd rapport.	-
4	Indiener ziet geen noodzaak voor een ontsluiting van het LPM via de aangegeven route daar nut en	Het nut en de noodzaak van Logistiek Park Moerdijk hebben wij uitvoerig aangetoond	-

	noodzaak nog steeds niet zijn aangetoond.	in de toelichting bij het inpassingsplan en de betreffende onderliggende onderzoeken. De ontwikkeling van een logistiek bedrijventerrein zoals Logistiek Park Moerdijk vraagt een goede ontsluiting. Hieraan is invulling gegeven via onder meer een aansluiting op de A16 ter hoogte van de Gouden Leeuw en in de buurt van de woning aan de Lapdijk 22.	
5	Indiener geeft aan dat gezien de geprognoseerde verkeersbewegingen dit besluit indirect tevens zal leiden tot een extra milieuoverlast van o.a. zeer schadelijke stoffen rond en in het gebied van de kern Moerdijk hetgeen voor indiener onaanvaardbaar is.	Uit de milieuonderzoeken die zijn uitgevoerd op basis van de geprognoseerde verkeersbewegingen volgt niet dat er sprake is van extra milieuoverlast van zeer schadelijke stoffen. Zo laten bijvoorbeeld de berekeningen ten aanzien van de luchtkwaliteit waarden zien die ver onder de wettelijke grenswaarden liggen. Dit ook in de situatie dat Logistiek Park Moerdijk geheel in bedrijf is.	-
6	Indiener is van mening dat de nadelige gevolgen voor de desbetreffende bewoners en hun gezondheidsaspecten onvoldoende zijn onderzocht en op langere termijn dit besluit onevenredige schade zal berokkenen.	Alle gebruikelijke en wettelijk verplichte onderzoeken die horen bij een inpassings- of bestemmingsplan voor een ruimtelijke ontwikkeling zoals Logistiek Park Moerdijk zijn uitgevoerd. Daaruit is niet naar voren gekomen dat er op langere termijn onevenredige schade op zal treden.	-
In de zienswijzen zien wij geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp besluit hogere grenswaarden.			

Zienswijzen gericht op het ontwerp provinciaal inpassingsplan, het MER en het ontwerp exploitatieplan voor LPM.

Merendeels zijn de door indiener naar voren gebrachte zienswijzen gelijk aan de door indiener 3 'Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk' naar voren gebrachte zienswijzen. Voor onze reactie op deze zienswijzen verwijzen wij naar onze reactie bij indiener 3. Voor zover zienswijzen afwijkend zijn, is daar hierna op ingegaan.

Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Indiener geeft aan dat de bewoners in hun mogelijkheid tot inspraak zijn beperkt doordat in tegenstelling tot eerdere inspraak de stukken niet ter inzage zijn gelegd in het gemeenschapshuis De Ankerkuil.	In plaats van het gemeenschapshuis De Anker is er nu voor gekozen om een tijdelijk informatiecentrum in te richten bij Havenschap Moerdijk en daar de stukken ter inzage te leggen. Zo was er niet alleen de mogelijkheid om de stukken in te zien maar was er ook de gelegenheid tot het stellen van vragen en aldus inwinnen van informatie. Wij hebben daarmee de mogelijkheid tot inspraak niet willen beperken. Overigens is met de wijze waarop de stukken geraadpleegd konden worden voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke regels.	-
2	Indiener is van mening dat door de aanzienlijke financiële toezeggingen van totaal 87mln door de Provincie Noord Brabant aan de Gemeente Moerdijk, voor haar medewerking aan de realisatie van het LPM, er geen eerlijke afweging wordt gemaakt. Temeer daar de Gemeente Moerdijk dit geld al deels heeft gereserveerd voor allerlei projecten. Van een zorgvuldige afweging door de Gemeente kan op basis van deze financiële toezeggingen geen sprake zijn en voldoet de procedure ons volgens indiener wat dit betreft ook niet aan de regelgeving. Er is hier	Het is aan gemeente Moerdijk om haar eigen afwegingen te maken ten aanzien van de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk. Dat er vanuit Logistiek Park Moerdijk bijgedragen wordt aan de leefbaarheid in de gemeente Moerdijk staat een rechtmatige procedure niet in de weg. Genoemde onrechtmatige in de procedure tot vaststelling van het inpassings- en exploitatieplan voor Logistiek Park Moerdijk is ons niet bekend.	-

	duidelijk sprake van een ongewenste en onrechtmatige belangenverstrengeling.		
3	Indiener is van mening dat de Gemeente Moerdijk de gezondheid en leefbaarheid van het dorp Moerdijk op offert voor financieel gewin terwijl men nauwelijks kennis heeft van de toekomstige negatieve effecten op gebied van gezondheid, natuur en milieu alsmede consequenties voor de leefbaarheid van de inwoners van de kern Moerdijk.	Ter onderbouwing van het inpassings- en exploitatieplan zijn de gevolgen van Logistiek Park Moerdijk voor de leefbaarheid van de inwoners van het dorp Moerdijk uitvoerig onderzocht. Daaruit zijn geen overwegende bezwaren naar voren gekomen. Zowel niet voor de korte als voor de lange termijn.	-
4	Indiener geeft aan het onbegrijpelijk te vinden dat de Provincie de rapporten en conclusies volkomen negeert van de commissie Nijpels en de Second opinion van 5 hoogleraren.	Het ontwerp inpassings- en exploitatieplan is aangepast naar aanleiding van de conclusies uit de second opinion. In de toelichting op het inpassingsplan zijn we daar uitvoerig op ingegaan. In het advies van de commissie Nijpels hebben wij geen aanleiding gezien om de plannen aan te passen.	-
5	Indiener begrijpt niet waarom het LPM nu in aanmerking komt voor de crisis wet, terwijl men direct met de braakliggende gronden op het industrieterrein aan de gang kan. Of het zou moeten zijn omdat de procedures gemakkelijker doorlopen kunnen worden hetgeen laakbaar is.	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-
Wij zien in de zienswijzen van indiener geen aanleiding tot aanpassing van de plannen.			

Indiener 13 : De heer G.J.M. van Beek**Ontvankelijkheid wat betreft het ontwerp exploitatieplan:**

De heer G.J.M. van Beek geldt als juridisch eigenaar van gronden, gelegen in het gebied van het exploitatieplan. Ingevolge artikel 8.2 lid 5 Wro geldt hij daarmee als belanghebbende bij de indiening van zienswijzen tegen het ontwerp exploitatieplan Logistiek Park Moerdijk (hierna: het ontwerp exploitatieplan).

Het ontwerp exploitatieplan heeft ter inzage gelegen van 12 juni tot en met 23 juli 2014. De door de heer Van Beek ingediende zienswijze . is niet gedateerd en op 23 juli 2014 ontvangen. De door de heer Van Beek ingediende zienswijze is mitsdien tijdig ingediend.

De heer Van Beek is mitsdien ontvankelijk ten aanzien van de namens hen ingediende zienswijze.

De heer Van Beek wordt hierna aangeduid als 'indiener'.

Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Indiener verwijst wat betreft de inhoud van haar bezwaren naar de door indiener 14 ingediende zienswijzen.	<p>Indiener verwijst voor de inhoud van hun zienswijze naar de door Hebema II B.V., Hebema IV B.V. en ProDelta Distripark Moerdijk B.V. ingediende zienswijze, die hij als de zijne aanmerkt. Gezien het feit dat indiener volstaan met te verwijzen naar de separaat door Hebema II B.V., Hebema IV B.V. en ProDelta Distripark Moerdijk B.V. ingediende zienswijze, dit zonder nadere aanvullende motivering, wordt verwezen naar de reactie op laatstgenoemde zienswijze, zoals die als indiener 14 in de zienswijzenota is opgenomen, dit met inachtneming van het volgende.</p> <p>De namens indiener ingediende zienswijze, is, in afwijking dan wel aanvulling op de hier ingehaalde reactie op de namens Hebema II B.V. cs ingediende zienswijze</p>	Zie bij indiener 17.

		<p>voorts ongegrond te achten, voorzover die ziet op de onderdelen:</p> <p>a. Onderhandelingen anterieure fase (onderdeel 2 reactie zienswijze Hebema)</p> <p>b. Exploitatieplan als oneigenlijk breekmiddel (onderdeel 3 en 4 reactie zienswijze Hebema);</p> <p>c. Afrondende opmerkingen, hervatten onderhandelingen (onderdeel 47 en 48 reactie zienswijze Hebema).</p> <p>Reden is dat de zienswijze voor de onder a tot en met c genoemde onderdelen feitelijke grondslag mist, nu door of namens de provincie geen overleg met indiener, in de zin zoals wordt beschreven in de zienswijze, heeft plaatsgevonden.</p>	
2	<p>Aanvullend stelt indiener dat er bij verlies van het perceel binnen het plangebied van LPM geen rendabele bedrijfsvoering meer mogelijk is op de overgebleven gronden. En dat er in de buurt geen vervangende grond beschikbaar is.</p>	<p>De belangen die gediend zijn met de voorgenomen realisatie van het bedrijventerrein LPM, zijn beschreven in de toelichting op het ontwerp inpassingsplan. De stellingname van indiener dat de plannen voor de ontwikkeling van LPM een zodanige wissel op het door indiener geëxploiteerde landbouwbedrijf zouden trekken dat de plannen voor LPM geschrapt zouden moeten worden, is niet onderbouwd en is om die reden reeds ongegrond te achten.</p> <p>Daarnaast kan voor zover indiener van mening is dat er sprake is van planschade ten gevolge van LPM een beroep gedaan worden op planschadeprocedure. Hiervoor</p>	-

		geldt een aparte te doorlopen procedure.	
<p>Het ontwerp exploitatieplan wordt op onderdelen aangepast zoals nader gemotiveerd in reactie op de zienswijzen van indiener 14. Voor het overige geven de zienswijzen op het ontwerp exploitatieplan ons geen aanleiding tot aanpassing van dit plan.</p>			

Indiener 14 : Straatman Koster Advocaten namens Hebema en Prodelta			
Zienswijzen gericht op het ontwerp provinciaal inpassingsplan voor LPM.			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Hebema en ProDelta dienden naar aanleiding van het voorontwerp-inpassingsplan ieder voor zich een inspraakreactie in. De inhoud van deze inspraakreacties dient als ingelast en geheel herhaald beschouwd te worden.	De eerder door indieners ingediende inspraakreactie is destijds beantwoord in het kader van de Nota beantwoording inspraak. Deze nota is bijlage bij het ontwerp inpassingsplan. Ter voorkoming van herhaling van zetten zullen wij niet ingaan op het integraal herhalen en inlassen van de eerdere inspraakreacties. Naar onze mening is het aan de indieners om aan te geven op welke punten zij niet instemmen met de eerdere beantwoording.	-
2	Ingevolge artikel 4.1 sub a van de planregels zijn op de voor "Bedrijventerrein" aangewezen gronden in beginsel alleen Value Added Logistics bedrijven ("VAL-bedrijven") toegestaan (waarbij geldt dat per bedrijf de omvang van het bedrijfsperceel ten minste 5 ha bedraagt). Indiener acht deze omschrijving van de doelgroep (veel) te beperkt: zij menen dat ook	Met het specificeren van de doelgroep Value Added Logistics (VAL) wordt juist recht gedaan aan een goede ruimtelijke ordening door de kenmerken van het plangebied te benutten, zich te richten op grotere internationale spelers die elders in Nederland niet of nauwelijks te	-

	logistieke bedrijven, niet zijnde VAL-bedrijven, maar wel gericht op grootschalig logistiek en opslag, toegestaan zouden moeten worden. De afwijkingsregels zijn wat dat betreft te beperkt geformuleerd.	accommoderen zijn. Dit in combinatie met een grote ruimtebehoefte van VAL-bedrijven, de relatie met het Haven- en Industrierrein Moerdijk (dichtbij vaarwater). Deze doelgroep keuze sluit aan bij de Provinciale Staten uitgangspunten zoals bekrachtigd in het Publiek Programma van Eisen (PPvE), behorende bij de bestuursovereenkomst 'Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk'.	
3	Wat betreft de afwijkingsmogelijkheid ten behoeve van havengerelateerde bedrijven, merken Hebema en ProDelta op dat deze weinig soelaas biedt omdat het, hoewel dit op basis van de letterlijke tekst van artikel 4.6.3 niet direct duidelijk is, blijkens pagina 110 van de toelichting op het ontwerp inpassingsplan hierbij louter mag gaan om havengerelateerde VAL-bedrijven. Deze beperking zou naar de mening van Hebema en ProDelta moeten worden geschrapt, hetgeen evenzeer geldt voor de beperking ex artikel 4.6.3 sub c (inzake, kort gezegd, de beperking van de milieucategorie).	Logistieke bedrijven, niet zijnde VAL-bedrijven, zijn toegestaan op andere bedrijventerrein in de regio. Door VAL-bedrijven en Value Added Services (VAS) toe te staan op het Logistiek Park Moerdijk wordt een onderscheidend terrein gerealiseerd. De daarbij behorende afwijkingsregels sluiten aan bij deze doelgroep en geven enige flexibiliteit om synergie voordeel te behalen. Dit geldt tevens voor de havengerelateerde VAL-bedrijven met een bouwperceel kleiner dan 5 ha. Een afwijking van de milieucategorie voor VAL-keten bedrijven zal alsnog worden toegevoegd aan de planregels.	Deze zienswijze leidt tot een aanpassing van het inpassingsplan, aan de planregels zal een afwijkingsbevoegdheid worden toegevoegd om VAL-ketenbedrijven toe te staan tot categorie 4.1
4	Met betrekking tot de afwijkingsmogelijkheid ten behoeve van VAL-keten bedrijven merken Hebema en ProDelta op dat de in artikel 4.6.4 opgenomen voorwaarden op de langere termijn niet te handhaven zijn. Artikel 4.6.4 sub a bepaalt dat het	Het is inderdaad correct dat een ketenbedrijf onderdeel dient te zijn van één of meerdere VAL-bedrijven. En dat de aanwezigheid van het ketenbedrijf noodzakelijk dient te zijn voor het	-

	<p>VAL-keten bedrijf onderdeel dient te zijn van één of meerdere VAL-bedrijven op het Logistiek Park Moerdijk en artikel 4.6.4 sub c bepaalt dat de aanwezigheid van het VAL-keten bedrijf noodzakelijk dient te zijn voor het functioneren van één of meerdere VAL-bedrijven op het Logistiek Park Moerdijk. Dit betekent dat indien het laatstbedoelde VAL-bedrijf van Logistiek Park Moerdijk vertrekt, het VAL-keten bedrijf niet langer op Logistiek Park Moerdijk gevestigd mag zijn.</p>	<p>functioneren van één of meerdere VAL-bedrijven op het Logistiek Park Moerdijk. Bij vertrek van de VAL-bedrijven waaraan het betreffende ketenbedrijf zijn recht tot vestiging ontleent, zal er ook geen noodzaak meer zijn om de vestiging te continueren. In het geconstateerde zijn wij derhalve geen probleem. Er is juist bewust gekozen voor het betreffende artikel, daar Logistiek Park Moerdijk primair bedoeld is voor grotere VAL-bedrijven.</p>	
5	<p>Om gebruik te kunnen maken van de hiervoor onder '4'voormelde afwijkingsmogelijkheid, moet bovendien sprake zijn van vestiging door het VAL-keten bedrijf in de nabijheid van - en bij voorkeur in pandig in - het gekoppelde VAL-bedrijf. Zulks leidt tot uiterst onzekere situaties, die de vestiging op Logistiek Park Moerdijk voor VAL-bedrijven onaantrekkelijk maakt. De voorwaarde (ex artikel 4.6.4 sub e) dat de vestiging van een VAL-keten bedrijf moet passen binnen een efficiënte en doelmatige kaveldeling van het bouwvlak, versterkt dit, aangezien de vestiging van bedrijven met kleinere bouwpercelen (zoals de VAL-keten bedrijven) al gauw zal leiden tot een minder efficiënte en doelmatige kaveldeling dan in het geval zich louter grote VAL-bedrijven vestigen.</p>	<p>Het is inderdaad correct dat een VAL-ketenbedrijf onderdeel moet zijn van het logistieke proces van een VAL-bedrijf. Dit is opgenomen om te voorkomen dat meerdere kleine zelfstandige bedrijven beperkingen opleveren voor de indeling van de ontwikkelcellen. Deze dienen namelijk in hoofdzaak beschikbaar te zijn voor robuuste en eenvoudige kavels. Kleinere zelfstandige kavels zouden dit stramen doorbreken.</p>	-
6	<p>Ook achten Hebema en ProDelta hierin de rol van de Commissie Vestiging (evenals op andere plaatsen in de planregels, zoals bij artikel 4.6.3 sub d) te prominent. Hebema en ProDelta verzoeken uw college om ter zake de planregels aan te passen.</p>	<p>De rol van de commissie vestiging is op de voorgestelde manier vorm gegeven, omdat wij een duidelijke regie bij de vestiging (gronduitgifte en vergunningverlening, efficiënte verkaveling, zorgvuldig</p>	-

		grondgebruik) van bedrijven van groot belang achten om de gewenste invulling van LPM met grote VAL-bedrijven te bereiken.	
7	Artikel 4.6.1 bepaalt dat voor VAL-bedrijven bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de in artikel 4.1 opgenomen milieucategorie (te weten: 3.1 en 3.2 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten) tot categorie 4.1 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Een dergelijke afwijkingmogelijkheid zou, in tegenstelling tot in het ontwerp inpassingsplan het geval is, ook opgenomen moeten worden ten aanzien van VAL-keten bedrijven.	Met artikel 4.6.4 onder d is hierin al voorzien in het ontwerp inpassingsplan. Het inpassingsplan behoeft derhalve op dit punt geen aanpassing.	-
8	Hebema en ProDelta constateren dat artikel 4.3 aan burgemeester en wethouders (van Moerdijk) de mogelijkheid geeft nadere eisen te stellen in verband met brandveiligheid. Zij achten deze bepaling te ruim geformuleerd, mede gezien dergelijke nadere regels (ex artikel 3.6 lid sub d Wro) vooral zijn bedoeld om planregels te preciseren.	Gezien de aard van het bedrijventerrein en de mogelijke omvang van de bedrijfsgebouwen is artikel 4.3 opgenomen in de planregels. In Hoofdstuk 5 van de toelichting wordt aangegeven welke regels zijn opgenomen (mede) in verband met brandveiligheid (toelichting op artikel 3, onder punt 14). In die zin kan het artikel gezien worden in aanvulling op en andere precisering van de bouwregels, zodat op basis van de concrete bouwaanvraag de brandveiligheidsvereisten nader kunnen worden toegespitst.	-
9	Op grond van artikel 4.2.1 sub b, in combinatie met de aanduidingen op de planverbeelding, bedraagt de maximaal toegestane bouwhoogte 20 meter, met dien verstande dat de maximaal toegestane bouwhoogte aan de rand van het bouwvlak 15 meter bedraagt. Het is wat Hebema en ProDelta allesbehalve logisch om juist daar waar dubbel	Ook in zone met een bouwhoogte van 15 m is dubbel gebruik van de gronden mogelijk. Deze gronden zijn namelijk bestemd voor bedrijfsactiviteiten, kantoren, parkeergelegenheid op het dak en in de plint inpandige laad- en losvoorzieningen in het verlengde van het truckcourt. Laden en	-

	<p>ruimtegebruik mogelijk is, de bouwhoogte te beperken. Denk aan laden en lossen aan de voorzijde van een gebouw, waarbij dubbel ruimtegebruik kan worden toegepast door kantoren boven entresolvloeren te realiseren.</p>	<p>lossen is mogelijk. Kantoren kunnen boven de inpandige laad- en losruimte worden gesitueerd. Ook VAL-activiteiten kunnen hier een plek krijgen.</p>	
10	<p>Artikel 4.2.1 sub f bepaalt dat de totale oppervlakte van gebouwen en overkappingen per bedrijfsperceel minstens 70% van het bouwvlak moet bedragen. Indien, zoals volstrekt gebruikelijk is en zeer regelmatig voorkomt, een VAL-bedrijf gebruik wenst te maken van buitenopslag - hetgeen binnen het bouwvlak moet geschieden - zal dit minimumpercentage lastig haalbaar zijn. De regel dat de gebouwen tenminste vijf meter van de interne perceelsgrens moeten worden gebouwd (zie artikel 4.2.1 sub g en h) maakt deze opgave nog lastiger. Ook draagt de planregel dat gebouwen ten minste aan twee zijden bereikbaar moeten zijn voor calamiteitenbestrijding (zie artikel 4.2.1 sub I) daar niet in alle gevallen aan bij. Het minimumpercentage van 50% (zie artikel 4.2.1 sub e) zal voorts tot lastige opgaven leiden bij de realisatie van Ontwikkelveld 4, gezien de driehoekige vorm daarvan.</p>	<p>In het Publiek Programma van Eisen (PPvE) (onderdeel van de Bestuursovereenkomst Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk) zijn eisen en ambities opgenomen waaronder Logistiek Park Moerdijk moet worden ontwikkeld. Een duurzame en hoogwaardige karakter is hierbij het doel. Een van de duurzaamheidsambities is het streven naar een multifunctioneel Ruimtegebruik met een zuinig en doelmatig gebruik van de schaarse ruimte. Hierbij past het minimale bebouwingspercentage van 70%. Door de robuuste vorm van de ontwikkelcellen is dit bebouwingspercentage mogelijk. In het middengebied is sprake van een minder robuuste en efficiënt te verkavelen vorm, hierbij is een bebouwingspercentage van 50 % aanvaardbaar.</p>	-
11	<p>Uit artikel 4.2.2 sub f volgt dat de gevelband, welke moet worden aangelegd ter plaatse van de aanduiding "gevellijn", een bouwhoogte van 16 meter heeft. Dit is hoger dan de maximaal toegestane bouwhoogte aan de rand van het bouwvlak (welke 15 meter bedraagt). Het voorgaande brengt met zich dat de gevelband altijd los moet staan van het gebouw, hetgeen onwenselijk</p>	<p>Het is inderdaad de bedoeling dat de gevelband 1 m hoger is dan het gebouw van 15 m om eventuele geparkeerde auto's en installaties op het dak in de zone van 15 m hoog te camoufleren. De gevelband kan 'los' gebouwd worden aan de gevel. In tegenstelling tot hetgeen indieners aangeven is het wel mogelijk om de</p>	-

	is: de gevelband kan in veel gevallen goed deel uitmaken van het gebouw. Een losstaande gevelband leidt bovendien tot ongewenst hoge bouwkosten.	gevelband deel te maken van het gebouw. Dit is opgenomen in artikel 4.2.1 onder i.	
12	Artikel 4.5 sub i bepaalt dat parkeren buiten het bouwvlak niet is toegestaan, met uitzondering van parkeren ten behoeve van een truckcourt en ondergeschikt parkeren bedoeld voor specifieke doelgroepen, zoals de directie, bezoekers en minder validen. Dit heeft volgens indiener tot gevolg dat het merendeel van de parkeergelegenheid per bedrijfsperceel onder, in of op de gebouwen zal moeten worden gerealiseerd. Om meerdere redenen is dat voor indiener onwenselijk.	Om de ambitie ten aanzien van multifunctioneel ruimtegebruik op gebieds- en gebouwniveau te borgen is parkeren hoofdzakelijk binnen het bouwvlak toegestaan. Regels voor parkeervoorzieningen zijn zo geformuleerd dat gebouwde parkeervoorzieningen (in plaats van parkeren op maaiveld) wordt gestimuleerd. Dit is tevens mogelijk binnen het bouwvlak aan bijvoorbeeld de kopse kanten van het gebouw of naast de binnenstraat. Op onderstaande afbeelding uit het Beeldregieplan is dit afgebeeld. Met deze vormgeving van de parkeervoorzieningen wordt juist een versteviging van de concurrentiepositie beoogd door op het voorterrein een overzichtelijk truckcourt te realiseren, zonder beeld verstorende objecten zoals opslag en parkeerterrein. De eventuele meerkosten van de parkeervoorzieningen wegen minder zwaar dan het realiseren van een uniek concept waardoor de concurrentiekracht van het Logistiek Park Moerdijk juist wordt verbeterd.	-
13	Ten aanzien van het onderwerp parkeren wordt verder opgemerkt dat Hebema en ProDelta de verhoging van de parkeernorm (deze was in het voorontwerp inpassingsplan 0,3) naar 0,4 (zie artikel	De parkeernorm van 0,4 parkeerplaats per 100 m ² bvo in het ontwerp bestemmingsplan is gebaseerd op het minimale bebouwingspercentage van 70%.	-

	4.5 sub a sub 1) niet kunnen plaatsen.	Is het voorontwerp bestemmingsplan was dit abusievelijk nog gebaseerd op het Ruimtelijk Ontwerp van februari 2011 waar een bebouwingspercentage wordt genoemd van 69% wat resulteert in een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per 100 m ² bvo.	
14	Verder achten Hebema en ProDelta de in artikel 4.5 sub b en c opgenomen (naar hen voorkomt, nieuwe) eisen ten aanzien van de binnenstraat niet opportuun in verband met het komen tot een flexibele indeling van de bedrijfspercelen, welke zo veel mogelijk zou moeten worden afgestemd op de marktvraag.	De regels ten aanzien van de binnenstraat zijn in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen vanuit het oogpunt van brandveiligheid. Gebouwen dienen aan twee zijden bereikbaar te zijn. In de paragraaf Brandveiligheid van de toelichting is een nadere toelichting opgenomen. De exacte positie van de binnen straat is flexibel en is afgestemd op de marktvraag.	-
15	Zeer recent (op 24 juni jl.) heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de Eerste Kamer een voorstel gestuurd inzake het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit uitvoering Crisis-en herstelwet (negende tranche), zoals deze is voorgepubliceerd in de Staatscourant van 2 juni 2014, nr. 14789. Dit ontwerpbesluit is ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp inpassingsplan nog niet in werking getreden. Vooralsnog ontbreekt dan ook de grondslag om toepassing te geven aan het ontwerpbesluit.	Het klopt dat het ontwerp besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (9e tranche) op dit moment nog niet in werking is getreden. Wij gaan ervan uit dat op het moment van vaststelling van dit inpassingsplan hiervan wel sprake zal zijn.	-
16	Artikel 19.4 van de planregels meldt dat in het ontwerp inpassingsplan regels worden gesteld ex artikel 71 lid 1 van het ontwerpbesluit. Dat is onjuist, aangezien laatstbedoeld artikel handelt over in de provinciale verordening ruimte te stellen regels	De verwijzing naar het artikel over LPM in het genoemde besluit 9e tranche was gebaseerd op een eerdere concepttekst van dit besluit. Deze verwijzing zal worden aangepast.	Deze zienswijze leidt tot een aanpassing van de planregels, de verwijzing naar het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet zal worden aangepast.

	omtrent de inhoud van bestemmingsplannen.		
17	<p>Hebema en ProDelta kunnen zich niet verenigen met de inhoud van artikel 19.4 (van de planregels) en merken ter zake het navolgende op. Wat betreft lid 1 - de duurzaamheidsprestatie op gebiedsniveau - wordt opgemerkt dat naar de huidige tekst van de planregel, het gebruik van de gronden met de bestemming "Bedrijventerrein" ten behoeve van bedrijfsexploitatie niet is toegestaan, zolang (het bestuur van) het Havenschap nog geen zorg heeft gedragen voor registratie en certificering van het Logistiek Park Moerdijk volgens de beoordelingsrichtlijn BREEAM-NL BRL Gebiedsontwikkeling 2012 v.1.0 (of een daarmee vergelijkbaar instrument). Hebema en ProDelta kunnen zich er - gezien de daarmee gepaard gaande onzekerheid - niet mee verenigen dat het gebruik van de gronden met de bestemming "Bedrijventerrein" afhankelijk wordt gesteld van een dergelijke inspanning van het Havenschap.</p>	<p>De duurzaamheidsambities op gebieds- en gebouwniveau zijn een belangrijk onderdeel van het Publiek Programma van Eisen. Voor een nadere toelichting hierop verwijzen wij naar de plantoelichting, paragraaf 4.14. De provincie heeft de mogelijkheden van Crisis- en herstelwet en het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet om de reikwijdte van het inpassingsplan te verbreden tot duurzaamheidsaspecten dan ook aangegrepen om deze ambities te concretiseren en te borgen middels het verplicht stellen van Breeam-certificering.</p>	-
18	<p>In het verlengde van het bovenstaande wijzen Hebema en ProDelta met betrekking tot het onderwerp "duurzaamheid" op de duurzaamheids-eisen van artikel 4.2.4 van de planregels (het bouwen van gebouwen is toegestaan, mits aan de in de vorige alinea bedoelde richtlijn of een daarmee vergelijkbaar instrument, is voldaan). Volgens de jurisprudentie kan dergelijk duurzaamheidsbeleid niet via het bestemmingsplan of inpassingsplan worden geïmplementeerd (zie ABRvS 10 augustus 2011, BR 2011, 160). Deze planregel kan derhalve niet in het inpassingsplan worden opgenomen.</p>	<p>De door u genoemde jurisprudentie is door opname van LPM in de zogenoemde 9e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet niet van toepassing, aangezien dit 9e tranche-besluit juist de reikwijdte van het inpassingsplan verbreed.</p>	-

19	<p>Wat betreft de borging van de interne baan betreft, menen Hebema en ProDelta dat de in artikel 19.4.2 opgenomen regels veel vérstrekender zijn dan blijkens de toelichting op het ontwerpbesluit de bedoeling van de minister is; blijkens pagina 11 van die toelichting mag het inpassingsplan "nadere regels bevatten voor zogenoemde 'interne baan' exclusief voor de goederenstroom tussen het Logistiek Park Moerdijk en het zeehaventerrein Moerdijk." De thans opgenomen regels in artikel 19.4.2 (sub a tot en met d afzonderlijk en in samenhang bezien) komen er namelijk op neer dat nadrukkelijk een koppeling wordt gemaakt tussen de aanleg en ingebruikname van de interne baan en de verlening van omgevingsvergunningen voor bouwen voor gronden met de bestemming "Bedrijventerrein". Ingevolge de letterlijke tekst van voormelde planregel zou een omgevingsvergunning voor bouwen voor gronden met de bestemming "Bedrijventerrein" kunnen worden geweigerd, zolang de interne baan niet in gebruik is genomen.</p>	<p>De interne baan is een integraal onderdeel van de ontwikkeling en van groot belang voor de koppeling met het bestaande Haven- en industrieterrein en het voorkomen van onnodige verkeersstromen over het onderliggende wegennet. De provincie acht het daarom van groot belang in het kader van een goede ruimtelijke ordening dat deze interne baan in een zo vroeg mogelijk stadium van de ontwikkeling daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Dit is geborgd door de genoemde planregel, waarbij met de aanleg van de interne baan moet zijn gestart voordat in de ontwikkelcel bij de A17 (in het exploitatieplan cel 1) voor 20 ha is vergund en moet zijn afgerond voordat met de vergunningverlening in ontwikkelcel bij de A16 (in het exploitatieplan cel 3) wordt begonnen. Deze regeling sluit aan op het exploitatieplan, waarin is geregeld dat de uitgifte van ontwikkelcellen 1 en 2 mogelijk zijn voordat de interne baan is gerealiseerd.</p>	-
20	<p>Daarnaast zijn deze verkapte faseringsregels in strijd met het bepaalde in het ontwerp exploitatieplan (meer in het bijzonder regels 2 en 3 daarvan; zie nader paragraaf 4.3 van deze zienswijze), aangezien volgens het ontwerp exploitatieplan de Ontwikkelvelden 1 en 2 reeds kunnen worden gerealiseerd (lees: daarvoor kunnen reeds omgevingsvergunningen worden verleend), zolang de</p>	<p>Het hier door indiener gestelde is correct. Het exploitatieplan zal hierop aangepast worden.</p>	-

	interne baan nog niet is voltooid. Ontwerp inpassingsplan en ontwerp exploitatieplan zijn hier dan ook in strijd met elkaar.		
21	Tot slot, wat betreft de borging van de landschappelijke inpassing en natuurcompensatie (artikel 19.4.3) merken Hebema en ProDelta het volgende op. De in artikel 19.4.3 (sub a tot en met d afzonderlijk en in samenhang bezien) opgenomen regels komen neer op een nadrukkelijke koppeling tussen de landschappelijke inpassing en natuurcompensatie enerzijds en de verlening voor omgevingsvergunningen voor bouwen voor gronden met de bestemming "Bedrijventerrein" anderzijds. Dit betreffen wederom verkapte faseringsregels, welke voor Hebema en ProDelta onaanvaardbaar zijn. Zij wijzen er op dat, ingevolge artikel 19.4.3, omgevingsvergunningen voor bouwen voor gronden met de bestemming "Bedrijventerrein" (kunnen) worden geweigerd, indien de bestemming "Natuur" ter plaatse van de aanduiding "in de verordening ruimte toe te voegen ecologische hoofdstructuur" en de bestemming "Groen - 1" niet (tijdig) zijn gerealiseerd. Voor indiener is dit om meerdere redenen onaanvaardbaar.	Ook de koppeling van de landschappelijke inpassing en de natuurcompensatie aan de realisatie van het bedrijventerrein acht de provincie van groot belang, om de daadwerkelijke realisatie van hiervan te borgen. De gekozen faseringsregeling bewerkstelligd ook dat de landschappelijke inpassing gedurende de planrealisatie tot ca. 2030 een aanvaardbare kwaliteit heeft. Dit is ook de reden om de landschappelijke inpassing aan de zuidzijde (Lapdijk) op deze manier op te nemen in de fasering.	-
<p>Samenvattend stellen wij u voor:</p> <ol style="list-style-type: none"> de zienswijze voor de zienswijzen 3 en 16 gegrond te verklaren zoals hierboven aangegeven in onze reactie op deze zienswijzen; het ontwerp inpassingsplan gewijzigd vast te stellen zoals aangegeven bij de zienswijzen 3 en 16; de zienswijze voor het overige ongegrond te verklaren. 			

Hierna volgen de zienswijzen op het ontwerp exploitatieplan.

Ontvankelijkheid wat betreft het ontwerp exploitatieplan:

Hebema II b.v., Hebema IV b.v. en ProDelta Distripark Moerdijk b.v. gelden ieder als juridisch eigenaar van gronden, gelegen in het gebied van het exploitatieplan. Ingevolge artikel 8.2 lid 5 Wro gelden zij daarmee als belanghebbende bij de indiening van zienswijzen tegen het ontwerp exploitatieplan Logistiek Park Moerdijk (hierna: het ontwerp exploitatieplan).

Het ontwerp exploitatieplan heeft ter inzage gelegen van 12 juni tot en met 23 juli 2014. De namens Hebema II b.v., Hebema IV b.v. en ProDelta Distripark Moerdijk b.v. is gedateerd op 23 juli 2014, en per fax eveneens op die datum ontvangen. De namens Hebema II b.v., Hebema IV b.v. en ProDelta Distripark Moerdijk b.v. ingediende zienswijze is mitsdien tijdig ingediend.

Hebema II b.v., Hebema IV b.v. en ProDelta Distripark Moerdijk b.v. zijn mitsdien ontvankelijk ten aanzien van de namens hen ingediende zienswijze.

Hebema II b.v. Hebema II b.v., Hebema IV b.v. en ProDelta Distripark Moerdijk b.v. worden hierna gezamenlijk aangeduid als 'indieners', en ieder afzonderlijk aangeduid als 'indiener', tenzij daarvan expliciet wordt afgeweken.

Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
22	Indieners stellen dat zij in 2013 overeenstemming hebben bereikt met Havenschap Moerdijk over de uitgangspunten van een gezamenlijke ontwikkeling van het plangebied. Deze uitgangspunten zijn, aldus indieners vastgelegd in verschillende concepten van een intentieovereenkomst. Indieners geven aan dat die uitgangspunten als essentie dat in de gezamenlijke ontwikkeling wordt uitgegaan van een kaderstellende grondexploitatie, betrekking hebbende op inbreng van gronden, het bouwrijp en gebruiksgereed maken, de gronduitgifte, de fasering, het uitgiftetempo en het tijdelijk beheer van de ontwikkeling LPM. De vervolgstap zou zijn dat op basis van de intentieovereenkomst nader onderzoek naar de haalbaarheid zou plaatsvinden, waaronder	De stelling van indieners, inhoudende dat overeenstemming is bereikt over de uitgangspunten van een gezamenlijke ontwikkeling van het plangebied, is onjuist. Zoals indieners ook zelf aangegeven is sprake van gevoerd overleg door indieners en Havenschap Moerdijk over uitgangspunten over vormen van samenwerking, maar tot een gesloten intentieovereenkomst is het nimmer gekomen. Daarmee is ook geen sprake van overeenstemming zoals door indieners wordt voorgesteld.	-

	het opstellen van een businesscase, het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst en het oprichten van een projectorganisatie.		
23	<p>Indieners geven aan dat in deze overlegfase ook de inhoud van een grondexploitatie-opzet aan de orde is gekomen. Indieners geven aan dat de in deze anterieure overlegfase besproken kosten sterk verschillen van de kosten, zoals opgenomen in de exploitatieopzet van het ontwerp exploitatieplan. Indieners achten dit volstrekt onaanvaardbaar, omdat de provincie langs publiekrechtelijke weg aanzienlijk meer kosten poogt te verhalen dan langs privaatrechtelijke weg in de anterieure fase noodzakelijk werd geacht.</p>	<p>De stelling, inhoudende dat ingevolge het ontwerp exploitatieplan wordt gepoogd aanzienlijk meer kosten te verhalen dan langs privaatrechtelijke weg in de anterieure fase noodzakelijk werd geacht, is om verschillende redenen onjuist te achten.</p> <p>Allereerst mist zij een feitelijke grondslag doordat indieners nalaten dit dan cijfermatig en onderbouwd aan te tonen. Een algemene toezegging om in die overlegfase gebruikte documentatie toe te willen zenden maakt dit niet anders. Indieners laten na deze stelling met feitelijke gegevens te onderbouwen. Voorts verbinden indieners aan de gesprekken die in de anterieure overlegfase hebben plaatsgevonden conclusies, die stellig moeten worden bestreden. Bij de inhoud van het ontwerp exploitatieplan en de daarvan deel uitmakende exploitatieopzet is uitgegaan van de regels en eisen, die in de Wro en de daarop gebaseerde uitvoeringsregels zijn gesteld omtrent de toepassing van de op de provincie berustende wettelijke plicht de kosten van de grondexploitatie te verhalen. Zoals indieners aangegeven heeft het overleg in de anterieure fase</p>	-

		<p>plaatsgevonden om na te gaan of Havenschap Moerdijk en indieners elkaar konden vinden bij het oprichten van een gemeenschappelijke grondexploitatiemaatschappij, die zou worden belast met de volledige risicodragende grondexploitatie van LPM. Het gebruik van grondexploitatiegegevens is daarmee gericht op vooral de vraag of tot een voor de deelnemers in de gemeenschappelijke exploitatiemaatschappij kan worden gekomen tot een aanvaardbaar risicoprofiel volgens een voor hen haalbare taakstellende businesscase van de grondexploitatie. Bij de verkenning van de mogelijkheden of kon worden gekomen tot een voor partijen aanvaardbare businesscase, uitgaande van de gezamenlijke oprichting van een gemeenschappelijke exploitatiemaatschappij, gaat het onder meer om de vraag welke deelnemende partij in welke mate de risico's van de grondexploitatie draagt. In die verkennende discussies heeft het opstellen van grondexploitatieberekeningen een geheel andere functie en doelstelling dan ingeval van toepassing van een exploitatieplan. Een exploitatieopzet als document voor overleg voor de totstandkoming van een mogelijke samenwerking in de vorm van een</p>	
--	--	--	--

		<p>grondexploitatie maatschappij kan daarmee in zijn geheel niet worden vergeleken met de exploitatieopzet, zoals die ingevolge de Wro wordt voorgeschreven als verplicht bestanddeel van het publiekrechtelijke instrument van het exploitatieplan.</p> <p>De insteek van het door indieners met Havenschap Moerdijk gevoerde overleg zag daarmee uitdrukkelijk niet op de toepassing van kostenverhaal bij particuliere exploitatie, zoals bedoeld in afdeling 6.4 Wro. Kenmerk voor de toepassing van kostenverhaal ingevolge afdeling 6.4 Wro is dat het betrokken overheidslichaam op basis van een door haar gemaakte raming van te verwachten grondexploitatiekosten, op voorhand inzicht geeft in de door een particuliere exploitant verschuldigde exploitatiebijdrage. Het risico van de grondexploitatie ligt daarmee voor een zeer groot deel uitsluitend bij dat overheidslichaam.</p> <p>Dit is volstrekt anders indien zou worden gekomen tot de oprichting van een gemeenschappelijke exploitatie maatschappij (hierna: GEM) waarin verschillende eigenaren bereid zijn risicodragend te participeren in de grondexploitatie. De insteek van een dergelijk overleg ziet dan op de vraag op</p>	
--	--	--	--

		<p>welke wijze kan worden gekomen tot een aanvaardbaar risicoprofiel, door, zoals indieners ook in hun zienswijze erkennen, vooraf vast te stellen dat sprake is van een kaderstellende grondexploitatie.</p> <p>Dit zijn, zoals aangegeven, volstrekt verschillende zaken, die ook niet aan elkaar kunnen worden verbonden. De toepassing van het ontwerp exploitatieplan brengt met zich mee dat de provincie uitvoering geeft aan de op haar rustende wettelijke verplichting de kosten van de grondexploitatie te verhalen op de wijze zoals vastgelegd in afdeling 6.4 Wro en de daarop rustende uitvoeringsregels.</p>	
24	<p>Indieners stellen dat zij met Havenschap Moerdijk nagenoeg overeenstemming hebben bereikt over de grondexploitatie. Zij geven aan dat sprake is van laatste onderhandelingen over inbrengwaarde, rente en vergoeding van historische kosten.</p>	<p>Uit de stellingname van indieners volgt reeds dat geen sprake is geweest van overeenstemming. Vraagstukken als over inbrengwaarde, rente en historische kosten zijn majeure kernvraagstukken. Dit blijkt ook het vervolg van de zienswijze, waar indieners kenbaar maken dat een grondexploitatie ontstond met een tekort voor Hebema II en Hebema IV.</p>	-
25	<p>Indieners geven aan dat het tijdens die overlegfase ontstane tekort in de grondexploitatie aanzienlijk kleiner was dan het tekort zoals dat voortvloeit uit de businesscase, welke volgt uit het ontwerp exploitatieplan.</p>	<p>Deze stelling is allereerst onduidelijk te noemen. Uit het ontwerp exploitatieplan volgt geen businesscase. Er is sprake van toepassing van afdeling 6.4 Wro, wat betekent dat het ontwerp exploitatieplan een publiekrechtelijke exploitatieopzet bevat, als juridische basis voor de</p>	-

		<p>uitvoering van de wettelijke plicht tot kostenverhaal, waar het gaat om de gronden van die eigenaren in het gebied, waarvoor het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd.</p> <p>Voorts is de stellingname onjuist nu uit de exploitatieopzet van het ontwerp exploitatieplan geen tekort volgt, maar juist sprake is van een exploitatie-overschot. Verwezen wordt naar paragraaf 5.7 van het ontwerp exploitatieplan, waaruit volgt dat de totale verhaalbare kosten uitkomen op € 141.401.354,-- tegenover de opbrengsten uit gronduitgifte van € 144.585.815,-- waardoor sprake is van een overschot van € 3.184.461,-- (netto-contante waarde per 1-1-2014). De voorstelling van zaken door indieners, dat sprake zou zijn van 'relatief beperkt verschil van inzicht' wordt gezien het vorenstaande dat ook geenszins gedeeld.</p>	
26	<p>Indieners geven aan dat door Havenschap Moerdijk eerst in mei 2014 is gereageerd op het door indieners in september 2013 als 'relatief beperkt' gekwalificeerde verschil van inzicht. Voorts is daarbij door Havenschap Moerdijk medegedeeld dat, gezien het besluitvormingstraject in de provinciale commissie inzake het inpassingsplan, er te weinig tijd resteerde om in de anterieure fase tot overeenstemming te komen. Indieners geven aan dat deze mededeling voor hen zeer onverwacht kwam. Het Havenschap heeft, aldus indieners, daarbij de</p>	<p>De kwalificatie van indieners, inhoudende dat sprake zou zijn van een relatief beperkt verschil van inzicht, wordt, zoals hiervoor reeds aangegeven, geenszins gedeeld. Ook de suggestie dat er in de periode september 2013-mei 2014 sprake zou zijn geweest van een vorm van radiostilte, wordt bestreden. In die periode heeft overleg plaatsgevonden, waarbij het bij indieners bekend was wanneer de procedure van de tervisielegging van het</p>	-

	<p>onderhandelingen zijn afgebroken.</p>	<p>ontwerp inpassingsplan en het bijbehorende ontwerp exploitatieplan zou starten. In die periode hebben partijen voorts, na de constatering dat de oprichting van een gemeenschappelijke exploitatiemaatschappij niet haalbaar werd geacht, dit vanwege de verschillen van inzicht hieromtrent tussen partijen, nog andere vormen van samenwerking besproken, zoals die van een grondruil. De stelling dat Havenschap Moerdijk de onderhandelingen in mei 2014 zou hebben afgebroken is naar onze opvatting ook stellig onjuist te noemen. Daarbij zij opgemerkt dat indieners ook tijdens de fase van het ontwerp inpassingsplan nog in overleg is met Havenschap Moerdijk.</p>	
27	<p>Indieners geven aan dat met het afbreken van de onderhandelingen door Havenschap Moerdijk en het vervolgens door het provinciebestuur ter inzage leggen van het ontwerp exploitatieplan, waardoor de te verhalen kosten aanzienlijk worden verhoogd ten opzichte van hetgeen waarover in de anterieure fase overeenstemming bestond en waar in zeer grote mate bindende regels zijn opgenomen waardoor iedere vorm van flexibiliteit ten aanzien van de inrichting van het plangebied verloren gaat, sprake is van een handelwijze van het provinciebestuur, in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Er is aldus indieners spraken van strijd met het vertrouwensbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.</p>	<p>De stellingen van indieners zijn onjuist te noemen.</p> <p>Zoals reeds aangegeven bij onderdeel 2 in de reactie op de zienswijze was er in de anterieure fase geen sprake van bereikte overeenstemming. Daarnaast heeft de overlegfase in eerste instantie betrekking gehad op de vraag of Havenschap Moerdijk en indieners elkaar kunnen vinden in een samenwerkingsvorm gericht op gezamenlijke risicodragende grondexploitatie in de vorm van een grondexploitatiemaatschappij, uitgaande van een voor de participanten in die maatschappij te hanteren kaderstellende</p>	-

	<p>Indieners geven aan dat sprake is van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, nu in het ontwerp exploitatieplan de te verhalen kosten worden verhoogd en in zeer grote mate bindende regels worden opgelegd, waarover in de anterieure fase niet is gesproken.</p> <p>Indieners geven aan dat sprake is van strijd met het vertrouwensbeginsel, nu zij er gerechtvaardigd op mochten vertrouwen dat ze in de anterieure fase overeenstemming zouden bereiken met Havenschap Moerdijk c.q. de provincie.</p> <p>Belangehebbenden geven aan de indruk te hebben dat het ontwerp exploitatieplan wordt gebruikt als een oneigenlijk breekmiddel om een vanuit provinciaal perspectief zo gunstig mogelijke grondexploitatie voor LPM te bewerkstelligen. Bovendien hebben indieners de indruk dat de provincie met het ontwerp exploitatieplan de mogelijkheden tot zelfrealisatie poogt af te snijden. Daarbij wordt gewezen op de van het ontwerp exploitatieplan onderdeel uitmakende ruimtegebruikskartaal en de voor Ontwikkelveld 1 vastgelegde bindende verkaveling, dit in combinatie met de in het ontwerp inpassingsplan opgenomen voorwaarde dat bij uitgifte sprake dient te zijn van een minimale kavelgrootte van 5 ha.</p> <p>Indieners geven aan dat hieraan geen redenen van doelmatigheid en flexibiliteit aan ten grondslag liggen. Zij wijst erop dat de in het ontwerp exploitatieplan gehanteerde argumenten i.r.t de toevallige eigendomssituatie die een doelmatige verkaveling doorkruisen worden gezien als drogredenen, met</p>	<p>financiële grondexploitatie. Dit is volstrekt wat anders dan toepassing geven aan de wettelijke kostenverhaalsverplichting en verplichting tot vaststelling van een exploitatieplan, zoals die voortvloeit uit afdeling 6.4 Wro.</p> <p>De stelling dat met de tervisielegging van het ontwerp exploitatieplan sprake is van schending van algemene beginselen van behoorlijk bestuur wordt verworpen. Het ter visie leggen van een ontwerp exploitatieplan berust op een wettelijke verplichting. Daarbij geldt geen wettelijke vereiste of vereiste anderszins dat het bevoegd gezag voorafgaande aan de tervisielegging van een ontwerp van een exploitatieplan gehouden is met eigenaren van het plangebied in overleg te treden over de voorgenomen inhoud van dat exploitatieplan, respectievelijk op haar de plicht rust eerst na te gaan of met eigenaren een anterieure kostenverhaalovereenkomst (wat uitdrukkelijk te onderscheiden is van overeenkomsten vanuit een publiek-private samenwerking) kan worden gesloten. Van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel is dan ook geenszins sprake.</p> <p>Daarbij wordt opgemerkt dat indieners, tijdens het gevoerde anterieure overleg, hoewel daar uitdrukkelijk geen wettelijke</p>	
--	--	--	--

	<p>onvoldoende oog voor de gerechtvaardigde belangen van grondeigenaren in het gebied.</p>	<p>verplichting toe bestaat, in kennis zijn gesteld van het voorontwerp van het exploitatieplan.</p> <p>Voorts wordt opgemerkt dat provinciale staten, ingevolge artikel 6.12 Wro, verplicht zijn tot vaststelling van een exploitatieplan, indien het kostenverhaal over alle in het inpassingsplan begrepen gronden waarop bouwplannen zijn voorzien niet anderszins is verzekerd en/of er een noodzaak is tot het stellen van de zogenaamde locatie-eisen, zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 sub b en c Wro. Het al dan niet bereiken van anterieure overeenstemming met indieners over de oprichting van een grondexploitatie maatschappij, had niet tot gevolg gehad dat door provinciale staten had kunnen worden besloten geen exploitatieplan vast te stellen. Er is sprake van een veelheid van particuliere eigendommen waarop aangewezen bouwplannen zijn voorzien waarvoor het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd waardoor in alle gevallen een exploitatieplan moet worden vastgesteld. Voorts heeft onder meer de (versnipperde) omvangrijke grondpositie van derden tot gevolg dat er een noodzaak is tot het stellen van locatie-eisen in het exploitatieplan.</p> <p>Voorts is uitdrukkelijk geen sprake van</p>	
--	--	---	--

		<p>strijd met het vertrouwensbeginsel. Waar het gaat om het door indieners met Havenschap Moerdijk gevoerde overleg mist dit feitelijke grondslag, nu Havenschap Moerdijk niet geldt als overheidslichaam dat is belast met de toepassing van afdeling 6.4 Wro. Waar het gaat om het door indieners gevoerde overleg met de provincie, wordt uitdrukkelijk afstand genomen van de stellingname dat indieners er op mochten vertrouwen dat zij overeenstemming met de provincie zouden bereiken. Indieners laten ook na dit met feiten te onderbouwen.</p> <p>Het ter visie gelegde ontwerp exploitatieplan voldoet aan de eisen, die afdeling 6.4 Wro aan een exploitatieplan stelt. De opvatting dat indieners de indruk dat het ontwerp exploitatieplan fungeert als een oneigenlijk breekmiddel wordt bestreden. Er is sprake van een op het provinciebestuur rustende kostenverhaalsplicht. Daarnaast is het opstellen van een exploitatieplan een verplichting indien er een noodzaak is een tijdvak of fasering vast te leggen en/of regels en eisen voor werkzaamheden inzake het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte vast te leggen. Zoals volgt uit hoofdstuk 3 (toelichting</p>	
--	--	---	--

		<p>regels exploitatieplan) is deze noodzaak aanwezig. Er is sprake van een zeer grootschalige ontwikkeling met een lange ontwikkelperiode. Daarbij komt dat sprake is van diverse functionele voorwaarden (tijdige aanleg van de interne baan en de ontsluitingen naar A16 en A17), fysieke voorwaarden (ophogen en voorbelasten van het gebied) en ruimtelijke voorwaarden (minimale kavelgrootte i.r.t. de doelgroepen van logistieke bedrijven). Dit alles in een gebied met een oppervlakte van het te ontwikkelen gebied van circa 212 ha. Ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp exploitatieplan was hiervan circa 82 ha in eigendom c.q. aangekocht door de provincie en was 130 ha in eigendom van derden.</p> <p>Uit de eigendommenkaart, zoals die als bijlage 5 bij het ontwerp exploitatieplan is opgenomen, volgt dat sprake is van een zeer versnipperde eigendomspositie. De aanwezigheid van de verschillende functionele, fysieke en ruimtelijke voorwaarden maakt dat er een noodzaak is regels op te nemen inzake fasering, koppelingen tussen uitvoering van werken en de verlening van omgevingsvergunningen voor het bouwen, regels over ruimtegebruik, eisen en regels over het bouwrijp maken, aanleg nutsvoorzieningen en inrichting openbare</p>	
--	--	--	--

		ruimte. Afstand wordt genomen van de stelling dat hier sprake zou zijn van drogredenen. Deze opvatting is en blijft voor rekening van indieners.	
28	Indieners stellen dat de provincie onmiskenbaar wordt bevoordeeld als gevolg van de in artikel 2 van de regels van het ontwerp exploitatieplan opgenomen faseringsregeling, verbonden aan de in artikel 3 van de genoemde regels opgenomen koppelingsregeling. Private eigenaren worden, aldus indieners, onevenredig benadeeld nu hun gronden nagenoeg uitsluitend zijn gelegen in de ontwikkelvelden 3 en 4. Indieners stellen dat de gekozen fasering ontoelaatbaar is, met verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak RvS van 2 februari 2011 (Beverwijk).	<p>De stelling van indieners, inhoudende dat de provincie vanuit haar grondpositie wordt bevoordeeld als gevolg van de in het ontwerp exploitatieplan opgenomen faseringsregeling verbonden aan de in de regels opgenomen koppelingsregeling is onjuist te noemen.</p> <p>De fasering is opgezet met als doel te komen tot een gestructureerde ontwikkeling in fasen. Daarbij is binnen het exploitatieplangebied onderscheid gemaakt in 9 deelgebieden: 5 deelgebieden die betrekking hebben op de ontwikkelvelden 1 tot en met 5, , het deelgebied aansluiting A16, het deelgebied aansluiting A17, het deelgebied aanleg interne baan en het deelgebied ecologische zone Lapdijk. Een ontwikkelveld bestaat zowel uit een uitgeefbaar gebied als uit openbare ruimte. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerp inpassingsplan (paragraaf 2.2.5) waarbij wordt ingegaan op de uitgangspunten en doelstellingen inzake de fasering.</p> <p>De ontwikkeling van een ontwikkelveld binnen een deelgebied kan niet los worden gezien van de andere deelgebieden. Onder</p>	-

		<p>meer voor dit doel is in artikel 3 van de regels van het ontwerp exploitatieplan voorzien in een regeling, waarbij de verlening van omgevingsvergunning voor het bouwen in ontwikkelvelden afhankelijk is van de tijdige realisatie van onder meer de aansluiting A16, aansluiting A17, de aanleg van de interne baan en de aanleg van de genoemde ecologische zone.</p> <p>Daarnaast is voor de ontwikkeling van LPM sprake van de noodzaak van ophogen/voorbelasting van een zeer groot gedeelte van het exploitatieplangebied. Dit is een zeer omvangrijke operatie, die in 4 fasen wordt uitgevoerd.</p> <p>Verder is sprake van een omvangrijke en sterk versnipperde eigendomssituatie in het gebied van het exploitatieplan. Er is sprake van 61 eigendommen van derden, waaronder de eigendommen van indieners. Daarvan zijn 52 eigendommen bebouwd. Bezien vanuit aantallen eigendommen ligt het merendeel van deze (bebouwde) particuliere eigendommen in ontwikkelveld 3. Gezien vanuit oppervlakte zijn substantiële delen van de ontwikkelvelden 1, 3 en 4 in eigendom van derden. Op basis van onder meer deze factoren is een faseringsregeling opgenomen, waarbij gestart wordt met een klein gedeelte van</p>	
--	--	---	--

		<p>ontwikkelveld 5, gelegen in de zuidoosthoek van het exploitatieplangebied. De ontwikkelmogelijkheden zijn daar evenwel zeer beperkt.</p> <p>Min of meer gelijktijdig met ontwikkelveld 5 wordt direct na de inwerkingtreding van het inpassingsplan gestart met ontwikkelveld 1 en in dat verband de aanleg van de aansluiting A17. Ontwikkelveld 1 is gelegen in de noordwestzone van het exploitatieplangebied (parallel aan de A17). Onderdeel van fase 1 is eveneens de aanleg van de interne baan en de aanleg van de ecologische zone nabij de Lapdijk . De start is voorzien in 2015. De vroegtijdige aanleg van de interne baan is een belangrijk kernuitgangspunt voor de fasering, dit met het doel het onderliggende wegennet van de gemeente Moerdijk zo min mogelijk te belasten.</p> <p>Vervolgens is fase 2 aan de orde, gelegen aan de zuidzijde van het plangebied. Onderdeel van fase 2 is dat dan direct wordt voorzien in de noodzakelijke tweede ontsluiting van het plangebied, in dit geval naar de A16. Ook wordt dan de binnenring van de openbare ruimte in het plangebied direct volledig voltooid, dit in verband met de afstemming van verkeersstromen voor bouwverkeer en gebruiksverkeer. Voorts</p>	
--	--	--	--

		<p>wordt op deze wijze de landschappelijke inpassing naar de richting van het buitengebied aan de Lapdijk in een relatief vroeg stadium gerealiseerd.</p> <p>Vervolgens is voorzien in fase 3 (ontwikkelveld 3) gelegen aan de oostzijde (parallel aan de A16) en tenslotte fase 4 (ontwikkelveld 4, als het middengebied). De ontwikkeling van ontwikkelveld als fase 3 houdt direct verband met de grootschalige aanwezigheid van kleine versnipperde particuliere eigendommen waarvan een groot deel momenteel nog is bebouwd en in gebruik is door de betreffende eigenaren. De verwerving respectievelijk ontwikkelingsmogelijkheden van dat ontwikkelveld vergt een lange tijd, waarbij ook het aspect van het ophogen en voorbelasten van dat deelgebied een rol speelt.</p> <p>De gehanteerde fasering brengt voorts met zich mee dat gedurende een langere tijd van de ontwikkelperiode een mix van zicht- en reguliere kavels beschikbaar is.</p> <p>Van een bevoordeling van de provincie, vanuit haar hoedanigheid van grondeigenaar, is geenszins sprake. Indieners gaan er hier aan voorbij dat in fase 1 het ontwikkelveld 1 aan snee is,</p>	
--	--	--	--

		<p>waarbinnen het overgrote deel van de eigendommen in handen is van indianers.</p> <p>Voor zover indianers bedoelen te stellen dat uit de aangehaalde jurisprudentie van de ABRvS volgt dat de provincie, ingeval zij zelf een grondpositie in een te ontwikkelen gebied heeft, altijd voorrang dient te verlenen in een fasering aan particuliere eigendommen, dan is die stelling eveneens onjuist te achten. De opvattingen van indianers komen daar echter wel op neer.</p> <p>Uit de door indianers aangehaalde uitspraak ABRvS Beverwijk (2 februari 2011) volgt dat aan provinciale staten een ruime mate van beleidsvrijheid toekomt bij het bepalen van de wijze van fasering, met dien verstande dat die fasering niet kan worden vastgesteld enkel vanuit het oogpunt de provincie te bevoordelen ten opzichte van andere partijen in het gebied. Zoals aangegeven is van een dergelijke bevoordeling voor de provinciale grondpositie geen sprake, maar voorts blijkt uit de jurisprudentie dat de bestuursrechter hier doelt op een fasering die louter en alleen vanuit het motief van bevoordeling van grondposities is opgemaakt. Aan de grondpositie van het bevoegd gezag, in dit geval de provincie, kan bij de afweging inzake de fasering wel</p>	
--	--	---	--

		gewicht worden toegekend, zo heeft de ABRvS geoordeeld in de kwestie Maasdriel (2 maart 2011, LJN BP6388). In dat kader verdient opmerking dat gezien de kostbare majeure investeringen voor tijdige aanleg interne baan, de aansluitingen op A17 en A16 maar ook het voorbelasten/ophogen, het voor de provincie relevant is dat er ook zekerheden ontstaan voor gronduitgifte en bebouwing. Met een dusdanig groot aantal particuliere eigendommen is er geen zekerheid van tijdige feitelijke exploitatie.	
29	Indieners geven aan dat zij ook worden benadeeld door de extreem lange looptijd van het plan (17 jaar), dit terwijl de reguliere planperiode voor een inpassingsplan met exploitatieplan 10 jaar bedraagt. Indieners stellen dat hiermee impliciet het aanbod aan bedrijventerrein de vraag met zeven jaar overschrijdt, waardoor kosten evenredig hoog doorwerken. Bij een kleiner gebied en een daarop afgestemde fasering zouden de private eigenaren niet onevenredig worden benadeeld.	De stelling van indieners is onjuist te achten. Doelstelling en absolute voorwaarde voor het kunnen ontwikkelen van de locatie Logistiek Park Moerdijk is de integrale ontwikkeling van het bedrijventerrein, zoals dat in het ontwerp inpassingsplan is vervat. Die integrale ontwikkeling van LPM is onderdeel van het integrale afsprakenpakket in de met Rijk en gemeente Moerdijk gesloten bestuursovereenkomst Moerdijk Meer Mogelijk. De voorzien ontwikkelperiode maakt, indien wordt uitgegaan van een reguliere planperiode van 10 jaar, de economische uitvoerbaarheid niet kan worden gegarandeerd. Ingevolge toepassing van de 9e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet wordt voorzien in een wettelijke regeling de looptijd voor dit plan te verlengen tot 20	-

		<p>jaar . Van een discrepantie tussen aanbod en vraag is daarmee geenszins sprake.</p> <p>De stellingname van indieners komt erop neer dat wordt gepleit voor splitsing van de ontwikkeling in twee afzonderlijke inpassingsplannen. Dit is volstrekt onwenselijk omdat daarmee de kwaliteitsambities en –afspraken onder druk komen te staan en de integrale ontwikkeling niet meer is gegarandeerd en daarmee de ontwikkeling van LPM ook niet meer langer economisch uitvoerbaar is te noemen.</p> <p>Van een onevenredige benadeling voor indieners is geen sprake, nu de onderbouwing van de te verwachten ontwikkelperiode gebaseerd is op deskundig onderzoek van de te verwachten marktontwikkelingen. Of anders gezegd: dit onderzoek raakt elke eigenaar/partij die een voornemen heeft in het gebied te ontwikkelen op dezelfde wijze.</p>	
30	Indieners stellen dat een looptijd van 17 jaar, gekoppeld aan een uitgeefbaar gebied van in totaal 142 ha, niet aansluit bij het onderzoeksrapport van de Stec-groep. Volgens de Stec-groep is binnen 10 jaar een marktvrage te verwachten van minimaal 105-135 ha.	De stellingname van indieners is onjuist te achten. Uit het Stec-rapport, dat als bijlage 17 bij het ontwerp exploitatieplan is opgenomen, volgt dat rekening wordt gehouden met een ruimtevrage voor de LPM-doelgroep in Midden- en West-Brabant van 155-185 ha in de periode 2013-2024. Hiervan kan maximaal 50 ha op andere	-

		<p>terreinen in de regio worden geacommodeerd. De ruimtevraag voor LPM bedraagt daarmee minimaal 105-135 ha in de genoemde periode.</p> <p>Uit het Stec-rapport volgt voorts dat wordt uitgegaan van een gemiddelde afzet van 10,5-13,5 ha per jaar. Bij de bepaling van de looptijd in het ontwerp exploitatieplan is uitgegaan van een pessimistisch scenario van 10,5 ha uitgifte gemiddeld per jaar. Op basis van de oppervlakte uitgeefbaar terrein in LPM (142 ha) wordt dan uitgekomen op een afzetperiode van 13,5 jaar. In de exploitatieopzet van het ontwerp exploitatieplan is uitgegaan van een uitgifteperiode van 14 jaar, bij start uitgifte in 2016. Hiermee is naar onze opvatting op een juiste wijze het inzicht in de te verwachten marktontwikkelingen in het ontwerp exploitatieplan verwerkt.</p>	
31	<p>Indieners geven aan dat vanuit uitvoeringstechnische en financiële overwegingen de in het ontwerp exploitatieplan opgenomen faseringsregeling niet voor de hand ligt. Indieners wensen voor de fasering uit te gaan van een cashflow-gestuurde fasering. Volgens indieners zou dan eerst ontwikkelveld 1 worden ontwikkeld waarvan vervolgens ontwikkelveld 3 aan snee zou komen. Hiermee zou volgens indieners ook kunnen worden voorkomen dat eerst de gehele infrastructuur zou moeten worden aangelegd. Als afzet stagneert, zal er gedurende lange tijd een</p>	<p>De stellingen van indieners worden niet gedeeld en daarmee afgewezen. Uit de toelichting onder punt 5 wordt duidelijk welke factoren en uitgangspunten aan gehanteerde faseringsregeling ten grondslag hebben gelegen. Een door indieners voorgestelde cashflow-benadering komt er op neer dat afstand wordt genomen van het belang van een integrale goed gestructureerde ontwikkeling van LPM. De door indieners voorgestelde</p>	-

	<p>“weiland” in het middegebied resteren, wat onwenselijk is.</p> <p>Indieners stellen dat artikel 2 en 3 van de regels, in combinatie met de faseringstabel en de ruimtegebruikskaart, in strijd zijn met artikel 6.13 lid 1 sub c onderdeel 5 Wro alsmede 3.46 Awb.</p>	<p>fasering gaat uit van het eigen (financiële) belang van een deeleigenaar, en verliest de publieke belangen die verbonden zijn aan integrale gestructureerde ontwikkeling met behoud van de eis van economische uitvoerbaarheid, uit het oog.</p> <p>Zo is het van belang, voor een goede afstemming van verkeersstromen voor gelijktijdig ontwikkelen en bouwen enerzijds en inmiddels aanwezige logistieke functies anderzijds, dat tijdig de aansluiting A17, A17 en de interne baan zijn gerealiseerd, maar ook dat de gehele openbare binnenring in het plangebied er tijdig is. Indieners stellen een aanpak voor waarin deze belangrijke voorwaarden worden verlaten. Een cashflow-benadering, wat het ook moge zijn, lijkt hiermee uit te komen op wat financieel het gunstigst is voor een deeleigenaar in het gebied, i.c. de deeleigenaar indieners.</p> <p>Van strijd met artikel 6.13 lid, eerste lid onder c5 alsmede 3.46 Awb is dan ook geen sprake.</p>	
32	<p>Indieners geven aan dat het ontwerp exploitatieplan een ruimtegebruikskaart, zoals bedoeld in artikel 6.13 lid 2 sub a Wro, bevat. Zij geven aan dat als enige reden voor het opnemen is dat de bestemming Bedrijventerrein uit het ontwerp-inpassingsplan de mogelijkheid biedt om zowel te komen tot uitgeefbaar gebied als tot openbare ruimte.</p> <p>Indieners geven aan dat door de bindende werking</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt.</p> <p>De planologische regeling voor de inrichting van het plangebied, zoals vastgelegd in het ontwerp-inpassingsplan, is gebaseerd op de uitgangspunten en doelstellingen zoals die in paragraaf 2.2. in de toelichting op het ontwerp inpassingsplan zijn verwoord.</p>	<p>In regels van het exploitatieplan wordt toegevoegd dat bij (binnenplanse) omgevingsvergunning kan worden afgeweken van dit onderdeel van de ruimtegebruikskaart het aaneengesloten (het vlak met in het ontwerp inpassingsplan de</p>

	<p>van de ruimtegebruikskaart (artikel 4 van de regels van het ontwerp exploitatieplan) nu reeds vastligt in ontwikkelveld 4 (dat eerst aan snee komt in 2025) waar de verharding moet worden gerealiseerd. Hiermee wordt niet tegemoet gekomen aan het belang om de ruimte op een logistiek bedrijventerrein flexibel en afhankelijk van de marktvraag te kunnen inrichten en te (laten) gebruiken, hetgeen wordt verergerd door de lange looptijd. Indieners wijzen erop dat er VAL-bedrijven zijn die een langwerpige bedrijfshal benodigen. Op basis van de voorliggende ruimtegebruikskaart is dat soort van langwerpige hallen onmogelijk. Indieners verzoeken met klem de ruimtegebruikskaart met klem aan te passen.</p>	<p>Belangrijk daarin is het stedenbouwkundig ontwerp, dat eveneens als een bijlage bij het ontwerp inpassingsplan is opgenomen. In de bestemmingsregeling is door middel van de bestemmingen Verkeer en Groen-1 tot en met Groen-3 zichtbaar hoe de hoofdstructuur van de aan te leggen openbare ruimte (inclusief groen) dient plaats te vinden. Binnen de bestemming Bedrijventerrein is voorzien in de mogelijkheid dat daarin zowel uitgeefbaar (en daarmee bebouwbaar) terrein ontstaat als openbare ruimte in de vorm van wegen etc. Vanuit de doelstellingen van het stedenbouwkundig ontwerp is in de regels van het ontwerp inpassingsplan voorzien in de realisatie van openbare binnenstraat binnen de bestemmingsvlakken Bedrijventerreinen.</p> <p>In de ruimtegebruikskaart zoals die is opgenomen in het ontwerp exploitatieplan is verdere uitwerking gegeven aan hetgeen in het ontwerp inpassingsplan is bepaald. Daarbij is binnen de bestemmingen Verkeer en Groen zichtbaar voor welke functies die gronden dienen te worden gebruikt (respectievelijk groen, water en verharding). Waar het gaat om de gronden met de bestemming Bedrijventerrein is voorzien in de aanleg van de ingevolge het inpassingsplan verplicht te realiseren</p>	<p>bestemming Bedrijventerrein binnen een ontwikkelveld), mits zich de afwijkingssituatie zoals beschreven in de regels van het inpassingsplan zich voordoet.</p>
--	--	--	---

		<p>binnenstraten.</p> <p>De stellingname dat het in dit stadium verplicht duiden van de ligging van een binnenstraat in Ontwikkelveld 4 (waarvan de ontwikkeling eerst aan snee is in 2025) aan wordt gemerkt als inflexibel, is onjuist. Doordat Ontwikkelveld 4 eerst vanaf 2025 bouwrijp kan worden gemaakt heeft het duiden van de gewenste ligging van de binnenstraat nu ook geen inflexibiliteit tot gevolg. Op weg naar 2025 zal, ingevolge de op de provincie rustende verplichting een exploitatieplan tenminste eenmaal per jaar te herzien, steeds worden bezien of aanpassing van de ruimtegebruiksregeling nodig c.q. wenselijk is .</p> <p>De stellingname van indieners dat realisatie van langwerpige bedrijfshalen op grond van de ruimtegebruikskaart niet mogelijk is, wordt bestreden. Met de ruimtegebruikskaart wordt uitwerking gegeven aan de planologische regeling die is opgenomen in het ontwerp inpassingsplan. Daarin is een bindende regeling opgenomen terzake de aanleg van binnenstraten.</p> <p>In de regels van het ontwerp inpassingsplan (artikel 4.5 sub c) is bepaald dat kan worden afgeweken van de verplichting een binnenstraat aan te leggen</p>	
--	--	--	--

		indien zich binnen een bestemmingsvlak (lees: het aaneengesloten vlak met de bestemming Bedrijventerrein binnen een ontwikkelveld) niet meer dan één bedrijf vestigt. In het ontwerp exploitatieplan is in deze afwijkingmogelijkheid nog niet voorzien. Om die reden wordt voorgesteld het exploitatieplan gewijzigd vast te stellen, met in de regels van het exploitatieplan de toevoeging dat bij (binnenplanse) omgevingsvergunning kan worden afgeweken van dit onderdeel van de ruimtegebruikkaart, mits zich de afwijkingssituatie zoals beschreven in de regels van het inpassingsplan zich voordoet.	
33	Indieners geven aan dat aan de ruimtegebruikkaart en andere onderdelen van het ontwerp exploitatieplan het gebrek kleeft dat is uitgegaan van foutieve oppervlakten van ontwikkelvelden. Indieners wijzen op de tabel, zoals opgenomen op blz 29 van het ontwerp exploitatieplan en de verschillen die daaruit voortvloeien ten opzichte van het oppervlakteoverzicht, zoals dat voortvloeit uit de tekening, zoals die als bijlage 2 bij de zienswijze is opgenomen. De verschillen in oppervlakte hebben tot gevolg dat ook de oppervlakte van de uit te geven als zichtlocatie uit te geven gronden en , alsmede ten aanzien van het ruimtegebruik per eigendom, onjuist is.	De stelling dat in het ontwerp exploitatieplan en daarmee, in de ruimtegebruikkaart, is uitgegaan van foutieve oppervlakten ten aanzien van de indeling van de indeling van het exploitatieplangebied is onjuist. De oppervlaktegegevens zijn gebaseerd op digitale ingemeten gegevens. Indieners hebben onvergelykbare oppervlaktegegevens met elkaar vergeleken. De tabel met oppervlaktegegevens zoals opgenomen in paragraaf 5.4 van het ontwerp exploitatieplan geeft inzicht in de uitgeefbare oppervlakte van het totaal van de ontwikkelvelden 1 tot en met 5 in de tijd	Zoals toegelicht in onze reactie op deze zienswijze is gebleken dat in het overzicht van de gewogen eenheden per eigendom (bijlage 21 van het ontwerp exploitatieplan) abusievelijk bij twee eigendommen is uitgegaan van weliswaar de juiste oppervlakte, maar dat het uitgeefbaar terrein daar deels in een onjuiste uitgiftecategorie is vermeld. Het gaat hier om eigendom 17.2 (eigendom van Hebema II b.v.) en eigendom 26.0. In beide gevallen is uitgegaan van de

		<p>gespreid. Uit die tabel kan echter niet worden afgeleid welke oppervlakte tot welk ontwikkelveld behoort. De uitgifte van gronden in verschillende velden, onderscheiden naar jaren, vindt plaats volgens de faseringstabel maar kan tot gevolg hebben dat in enige jaren zowel uitgifte in verschillende ontwikkelvelden gelijktijdig plaatsvindt. Vergelijken we de uitgeefbare oppervlakten voor de ontwikkelvelden 1 tot en met 4 (ontwikkelveld 5 is niet meegenomen om daarover door indieners geen gegevens worden verstrekt) met de door indieners verstrekte gegevens dan ontstaat het volgende overzicht:</p> <p>(1) :zie tabel 1 toegevoegd aan het einde van deze tabel met zienswijzen en onze reacties op deze zienswijzen van indieners.</p> <p>Uit het overzicht volgt dat de verschillen in oppervlakte zeer beperkt zijn. Wat betreft ontwikkelveld 2 is door indieners gebruik gemaakt van een verouderde tekening met een indeling van het uitgeefbaar gebied. Het verschil in oppervlakte ontstaat door de gewijzigde inrichting aan de oostzijde van ontwikkelveld 2. Zie de tekening van de ruimtegebruiksk kaart.</p>	<p>uitgiftecategorie “grootschalige VAL-zichtlocatie”. Dit had moeten zijn “ Grootschalige VAL”. Voor dit onderdeel zal het ontwerp exploitatieplan worden gewijzigd .</p>
--	--	---	--

		<p>Een en ander betekent dat daarmee ook geen sprake is van gebreken in het ontwerp exploitatieplan bij de verdere verwerking van deze oppervlaktegegevens bij de bepaling van de indeling van het ruimtegebruik en de gehanteerde oppervlaktegegevens per kavel, zoals opgenomen in bijlage 23 van het ontwerp exploitatieplan.</p> <p>Nadere controle leert dat in het overzicht van de gewogen eenheden per eigendom (bijlage 21 van het ontwerp exploitatieplan) abusievelijk bij twee eigendommen is uitgegaan van weliswaar de juiste oppervlakte, maar dat het uitgeefbaar terrein daar deels in een onjuiste uitgiftecategorie is vermeld. Het gaat hier om eigendom 17.2 (eigendom van Hebema II b.v.) en eigendom 26.0. In beide gevallen is uitgegaan van de uitgiftecategorie "grootschalige VAL-zichtlocatie". Dit had moeten zijn "Grootschalige VAL". Voor dit onderdeel zal het ontwerp exploitatieplan worden gewijzigd.</p>	
34	Indieners geven aan dat ingevolge artikel 5 van de regels van het ontwerp exploitatieplan de uitvoering van het bouwrijp maken van het uitgeefbaar gebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte dient plaats te vinden volgens de	In reactie op de zienswijze wordt het volgende opgemerkt. Het belang om te komen tot een integrale gestructureerde ontwikkeling van het bedrijventerrein maakt dat kwaliteitseisen	-

	<p>eisen, daartoe opgenomen in de Kwaliteitsomschrijving, welke als bijlage 9a en 9b bij het ontwerp exploitatieplan is opgenomen.</p> <p>Indieners hebben de volgende inhoudelijke bezwaren tegen de bindende toepassing van bijlage 9a, zijnde de ontwerprapportage VO+ 3.0:</p> <p>a. in bijlage 9a worden verschillende methoden voor ophoging benoemd, zonder dat een duidelijke koppeling wordt gemaakt met het grondwaterpeil. Er wordt gesproken van een ophoging met 0,5m. Hierbij wordt in één variant uitgegaan van het ophogen van uitgeefbaar gebied. Indien het peil op hoogte blijft, is het echter niet nodig om op voorhand de uitgeefbaar gebied op te hogen. De verschillen in ophoging hebben een grote weerslag op de te maken kosten.</p> <p>b. niet duidelijk is waarom ten aanzien van de interne baan een snelheid van 50km per uur wordt gehanteerd in plaats van de gebruikelijke 60 km per uur.</p> <p>c. volgens paragraaf 6.5.2 van bijlage 9a dient rekening te worden gehouden met een ruimtereservering bestaande uit een 50 meter brede strook ten behoeve van de Rotterdam-Belgie spoorlijn. Uit de bij het ontwerp exploitatieplan behorende verbeelding wordt niet duidelijk waar deze ruimtereservering precies zijn beslag heeft.</p> <p>d. volgens paragraaf 8.1.4 dient rekening te worden gehouden met een ruimtereservering voor een multicore ringleiding. Niet duidelijk is of alleen rekening moet worden gehouden met een ruimtereservering, of dat ook de ringleiding</p>	<p>ten aanzien van het bouwrijp maken van uitgeefbaar gebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte noodzakelijk zijn. De veelheid van eigendommen van derden, die zowel betrekking hebben op uitgeefbaar gebied als toekomstig openbaar gebied, maakt dat kwaliteitseisen niet kunnen worden gemist.</p> <p>Zoals aangegeven bij onderdeel 9 is het bij het ontwerp inpassingsplan behorende stedenbouwkundig ontwerp richtsnoer voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Op basis van het stedenbouwkundig ontwerp, zoals dat als bijlage bij het ontwerp inpassingsplan is opgenomen, is door Witteveen en Bos in opdracht van het provinciebestuur het Ontwerp-rapport Voorlopig Ontwerp+ 3.0 opgesteld. Dit Ontwerp-rapport VO+ 3.0 is eveneens als bijlage bij het ontwerp inpassingsplan opgenomen. Het VO+ 3.0 bevat belangrijke kwaliteitseisen ten aanzien van de wijze waarop bouwrijp maken van uitgeefbaar gebied, aanleg nutsvoorzieningen en inrichting openbare ruimte dient plaats te vinden. Om die reden is dit VO+ 3.0 in het ontwerp exploitatieplan als bijlage 9a, opgenomen als onderdeel van de bindende Kwaliteitsomschrijving.</p>	
--	---	---	--

	<p>daadwerkelijk moet worden aangelegd en, in dat laatste geval, welke businesscase daaraan ten grondslag ligt.</p>	<p>Ten aanzien van de door indieners geopperde inhoudelijke bezwaren tegen onderdelen van het ontwerp-rapport VO+ 3.0 wordt het volgende overwogen:</p> <p><u>ad a.Ophogen.</u></p> <p>Voor de vaststelling van een exploitatieplan geldt de wettelijke fictie, dat de integrale ontwikkeling van het exploitatieplangebied plaatsvindt door de provincie (artikel 6.13 lid 4 Wro). Op grond van het ontwerp-rapport VO+ 3.0 is door het provinciebestuur in het ontwerp exploitatieplan als uitgangspunt gehanteerd dat wordt gekomen tot ophogen van ook het uitgeefbaar terrein. Hierbij is uitgegaan van een ophoging met gemiddeld 0,5 meter.</p> <p>In de Leidraad inrichting openbare ruimte, zoals die als bijlage 9b bij het ontwerp exploitatieplan is gevoegd en onderdeel uitmaakt van de kwaliteitsomschrijving voor de uit te voeren werken en werkzaamheden inzake bouwrijp maken uitgeefbaar gebied, aanleg nutsvoorzieningen en inrichting openbare ruimte, is het belang van het ophogen reeds benadrukt. De genoemde Leidraad is inmiddels verder aangevuld en uitgewerkt op onder meer de voorwaarde dat het vloer- en straatpeil op uitgeefbaar gebied</p>	
--	---	---	--

		<p>hoger moet worden aangelegd dan het straatpeil van de aanliggende openbare ruimte. Voorgesteld wordt om de Leidraad gewijzigd vast te stellen, als bijlage 9B van het gewijzigd vast te stellen exploitatieplan.</p> <p><u><i>ad b. Snelheid interne baan.</i></u> Bij het opstellen van het VO+ 3.0 is voor het ontwerp van de interne baan het uitgangspunt gehanteerd met een ontwerpsnelheid van 80 km per uur (zie paragraaf 5.2 van bijlage 9a van het ontwerp exploitatieplan). Wel is voorts rekening gehouden dat, gezien de beperkte ruimte, in het ontwerp voor enkele bochten en voet- en topbogen van de interne baan is uitgegaan van een lagere ontwerpsnelheid.</p> <p><u><i>ad c. Ruimtereservering Nederland-Belgie spoorlijn.</i></u> De ruimtereservering voor de Rotterdam-Belgie spoorlijn is geprojecteerd ten noorden van de A17, tussen het trace van de interne baan en de A17. Het trace van de RoBel-lijn ligt daarmee buiten het gebied van het inpassingsplan, met uitzondering van de locatie waar de interne baan kruist met het tracé.e van de RoBel-lijn.</p> <p><u><i>ad d. Ruimtereservering multicore</i></u></p>	
--	--	---	--

		<p><u>ringleiding.</u></p> <p>In het VO+ 3.0 is alleen rekening gehouden met een ruimtereservering voor het kunnen aanleggen van een multicore ringleiding. Deze ruimtereservering is geprojecteerd in het tracé/profiel waarbinnen de aanleg van kabels en leidingen is voorzien.</p>	
35	<p>Indieners geven aan dat, als gevolg van de verbodsbepaling zoals opgenomen in artikel 10 van de regels van het ontwerp exploitatieplan, het niet in acht nemen van de Kwaliteitsomschrijving het gevolg heeft dat deze overtreding bestuursrechtelijk en strafrechtelijk kan worden gehandhaafd. Indieners stellen dat de in bijlage 9a en 9b opgenomen Kwaliteitsomschrijving te algemeen en te onduidelijk is en het karakter heeft van omschrijvingen in plaats van eisen.</p> <p>Deze onduidelijkheid heeft tot gevolg dat, nu sprake is van omschrijvingen en niet van eisen, niet kan worden beoordeeld of sprake is van een met het ontwerp exploitatieplan strijdig gebruik en voorts voor het kunnen beoordelen van de vraag of bestuursrechtelijk en strafrechtelijke handhaving mogelijk is. Indieners geven aan dat artikel 5 van de regels van het ontwerp exploitatieplan om deze reden niet in stand kunnen blijven.</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt.</p> <p>In artikel 5 van de regels van het ontwerp exploitatieplan is bepaald dat het bouwrijp maken van het uitgeefbare gebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van openbare ruimte dient plaats te vinden volgens de eisen, zoals opgenomen in de Kwaliteitsomschrijving en een bestek, dat voldoet aan de eisen zoals opgenomen in artikel 6. Tot de eisen genoemd in artikel 6 van de regels behoort dat een bestek wordt getoetst aan de Kwaliteitsomschrijving.</p> <p>De stelling van indieners dat de Kwaliteitsomschrijving, zoals deze is opgenomen in het ontwerp exploitatieplan, te algemeen en te onduidelijk is, wordt bestreden. De Kwaliteitsomschrijving is normerend voor het beoogde doel: het toetsen van bestekken aan een Kwaliteitseisenpakket. Dat daarin soms keuzemogelijkheden voor de wijze van</p>	<p>Bij de vaststelling van het exploitatieplan wordt uitgegaan van de inmiddels nader uitgewerkte en op onderdelen aangescherpte Kwaliteitsomschrijving, dit middels gewijzigde vaststelling van bijlage 9b (Kwaliteitsdocument Leidraad inrichting openbare ruimte).</p>

		<p>uitvoering zijn vervat maakt niet dat daarmee sprake is van een te algemeen of onduidelijk kader, maar maakt dat het flexibel in de wijze van toepassing en toetsing.</p> <p>Daarbij wordt opgemerkt dat ook de tijdsperiode in relatie tot het tempo van ontwikkelen een factor van belang is. Naarmate de tijdsperiode van de planvoorbereiding verstrijkt zal periodieke aanpassing en aanscherping van de kwaliteitsomschrijving plaatsvinden. Zulks is inherent aan het ontwikkelproces van een dergelijke grootschalige en langjarige gefaseerde gebiedsontwikkeling. Inmiddels heeft reeds een nadere kwalitatieve aanscherping plaatsgevonden van de Kwaliteitsomschrijving zoals deze in het ontwerp exploitatieplan is opgenomen. Bij de vaststelling van het exploitatieplan wordt voorgesteld uit te gaan van deze inmiddels nader uitgewerkte en op onderdelen aangescherpte Kwaliteitsomschrijving, dit middels gewijzigde vaststelling van bijlage 9b (Kwaliteitsdocument Leidraad inrichting openbare ruimte).</p>	
36	Indieners geven aan zich niet te kunnen verenigen met de inhoud van artikel 6 van de regels van het ontwerp exploitatieplan. In genoemd artikel is bepaald dat voorafgaande aan de werken en	<p>Ten aanzien van deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt.</p> <p><i>ad a. schaalniveau bestekken.</i></p>	-

	<p>werkzaamheden inzake bouwrijp maken van uitgeefbaar gebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte een bestek wordt opgesteld, dat voldoet aan de Kwaliteitsomschrijving en waarmee gedeputeerde staten vervolgens dienen in te stemmen. Indieners kunnen zich niet met artikel 6 van de regels verenigen om de volgende redenen:</p> <p>a. Ingevolge artikel 6.1 van de regels dient een bestek steeds betrekking te hebben op een deelgebied. Dit is de schaal van een ontwikkelveld. Hiermee wordt de eigenaar van een gedeelte van gronden van een ontwikkelveld de voet dwars gezet om te komen tot zelfrealisatie van zijn gronden. In het ontwerp exploitatieplan wordt niet onderbouwd waarom dit noodzakelijk zou zijn. Voorzover door gedeputeerde staten de regie wordt gewenst op de uitvoering van werken en werkzaamheden inzake bouwrijp maken van uitgeefbaar gebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte heeft zij die regie door middel van onder meer de instemmingsvereiste inzake die bestekken.</p> <p>b. Voorts leidt deze regel ertoe dat indieners ook voor het bouwrijp maken van het uitgeefbaar gebied , ook als dit eigendom is van private eigenaren, de instemming van gedeputeerde staten nodig hebben op een bestek. Deze regel is naar de opvatting van indieners onredelijk bezwarend en laat ook volstrekt geen ruimte tot het toepassen van innovatieve technieken en/of het inspelen op specifieke wensen vanuit de markt.</p>	<p>De in het ontwerp exploitatieplan opgenomen regel dat een bestek voor werken en werkzaamheden inzake het bouwrijp maken van uitgeefbaar gebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van openbare ruimte, steeds betrekking moet hebben op het schaalniveau van een deelgebied is opgenomen vanwege het belang, dat steeds duidelijke afstemming nodig is tussen werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken etc voor een gedeelte van een deelgebied (bijvoorbeeld een eigendom) en het totale deelgebied, waarbinnen dat eigendom is gelegen. Ten aanzien van het vast te stellen exploitatieplan wordt overigens voorgesteld het begrip “bestek” in de regels te vervangen door het begrip “werkomschrijving”, om daarmee meer ruimte te bieden aan een initiatiefnemer tot aanleg van werken voor de wijze waarop de beschrijving van werken plaatsvindt. Voorzover indieners bedoelen te stellen dat de eis tot gevolg heeft dat het bouwrijpmaken van uitgeefbaar gebied van een gedeelte van een ontwikkelveld niet meer mogelijk is, als gevolg van de toepassing van artikel 6, dan is die stelling onjuist. . Wat wel van belang is en blijft dat op voorhand duidelijk is op welke wijze</p>	
--	--	--	--

	<p>c. Indieners achten het onaanvaardbaar en in strijd met het gelijkheidsbeginsel dat de instemmingsvereiste niet geldt, indien de bestekken door of namens de provincie (bijvoorbeeld door het Havenschap Moerdijk) worden gemaakt. Hiermee bevoordeelt de provincie zichzelf.</p>	<p>kwaliteitseisen voor een gedeelte van een ontwikkelveld zich verhouden met de rest van dat ontwikkelveld. Zo is sprake van de eis van ophogen en, wat betreft openbare ruimte, voorbelasten, waarbij uit wordt gegaan van een uitvoering in 4 fasen/deelplannen. Het inzicht in de werkomschrijvingseisen (in het ontwerp exploitatieplan lees: bestekseisen) voor ophogen/voorbelasten voor een specifiek ontwikkelveld is voor elke deeleigenaar binnen dat ontwikkelveld van belang; waarbij ook uitdrukkelijk sprake is van afstemming van werken tussen eigendommen in een ontwikkelveld. Dit geldt eveneens voor de aan te leggen openbare ruimte in een ontwikkelveld (lees: deelgebied). Een werkomschrijving (lees: bestek) dat slechts betrekking zou hebben op een stukje van een aan te leggen openbare weg, als onderdeel van de totale openbare infrastructuur, in plaats van op een geheel ontwikkelveld zou leiden tot een fragmentarische ongestructureerde aanpak met veel kansen op fouten en afstemmingsproblemen. Dat is niet in het publieke belang en rechtvaardigt de noodzaak tot het stellen van deze regel in de onderhavige situatie .</p> <p>Van het “dwars zetten van particuliere eigenaren om te komen tot zelfrealisatie” is</p>	
--	--	--	--

		<p>geenszins sprake. Iets anders is dat ingeval van zelfrealisatie rekening moet worden gehouden met de vanuit het publiek belang gestelde eisen en voorwaarden . Tot die eisen en voorwaarden behoort dat een werkomschrijving (lees: bestek) steeds dient te worden opgemaakt op het schaalniveau van een deelgebied.</p> <p><u><i>ad b. Instemmingsvereiste bij werken voor uitgeefbaar gebied particuliere eigendommen</i></u></p> <p>De stelling dat de instemmingsvereiste op een bestek onredelijk bezwarend is waar het gaat om werkzaamheden inzake bouwrijp maken van uitgeefbaar gebied op particuliere eigendommen wordt bestreden om de volgende reden.</p> <p>In paragraaf 4.1 van het ontwerp exploitatieplan is omschreven welke werken en werkzaamheden onderdeel uitmaken van de categorie “werken en werkzaamheden bouwrijp maken van het uitgeefbaar gebied”. Daaruit wordt duidelijk dat daaronder onder meer worden gerekend het opsporen en verwijderen van explosieven en het ophogen van het uitgeefbaar terrein. Zoals aangegeven onder ad a bij dit onderdeel betreft het hier werken en werkzaamheden waarvan het</p>	
--	--	---	--

		<p>noodzakelijk is dat uitvoering geschiedt in nauwe afstemming met de resterende gronden in het betreffende ontwikkelveld. Of het nu gaat uitgeefbaar gebied van een provincie of van een particuliere eigenaar maakt daarbij geen verschil. In artikel 6.13 lid 2 onder b Wro is voorts een expliciete wettelijke basis aanwezig voor het stellen van kwaliteitseisen ten aanzien van het bouwrijp maken.</p> <p>De stelling dat de regel in het ontwerp exploitatieplan geen ruimte laat voor het toepassen van innovatieve technieken/of het inspelen op specifieke wensen vanuit de markt wordt niet begrepen. Zoals aangegeven is het voornemen om het in de regels gehanteerde begrip “bestek” te verruimen naar “werkomschrijving”.</p> <p>Ingevolge artikel 6.1 van de regels van het ontwerp exploitatieplan wordt de instemming aan een werkomschrijving (lees: bestek) geweigerd indien sprake is van strijd met de Kwaliteitsomschrijving. Ten aanzien van die Kwaliteitsomschrijving zijn indieners juist van opvatting dat deze te algemeen van aard is. Daarmee maakt dat de Kwaliteitsomschrijving juist ruimte laat voor door de indiener van werkomschrijvingen/bestekken te maken keuzen bij de wijze van uitvoering van de werken en werkzaamheden.</p>	
--	--	--	--

		<p><u>ad c.</u></p> <p>De stelling van indieners, inhoudende dat, doordat uit de regels volgt dat de instemmingsvereiste van gedeputeerde staten niet geldt voor bestekken die door of namens de provincie worden gemaakt, sprake is van bevoordeling van de provincie en daarmee van strijd met het gelijkheidsbeginsel, wordt bestreden. Dit om de volgende reden.</p> <p>De eis dat een bestek dient te voldoen aan de Kwaliteitsomschrijving, zoals dat voortvloeit uit de toepassing van artikel 6.1 van de regels van het ontwerp exploitatieplan, geldt voor eenieder die voornemens is werken en werkzaamheden inzake het bouwrijp maken van uitgeefbaar gebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van openbare ruimte uit te voeren, dus ook voor de provincie.</p> <p>De hoofdregel is dat een bestek voor schriftelijke instemming aan gedeputeerde staten wordt voorgelegd. De instemming wordt niet verleend indien het bestek niet voldoet aan de Kwaliteitsomschrijving. In artikel 6.4 van de regels is bepaald dat geen expliciet instemmingsbesluit van gedeputeerde staten is vereist indien een bestek door of namens de provincie wordt opgesteld, met de toevoeging “ met dien verstande dat het bepaalde in artikel 6.1.</p>	
--	--	--	--

		<p>tweede en derde lid volzin van overeenkomstige toepassing is op een bestek dat door of namens de provincie is opgesteld.” Uit de aangehaalde tekst volgt dat een door of namens de provincie opgesteld bestek moet voldoen aan de eis van de Kwaliteitsomschrijving.</p> <p>Louter uit efficiency-oogpunt is bepaald dat in zo'n geval geen expliciet instemmingsbesluit is vereist. Daarmee is geenszins sprake van bevoordeling van de provincie en/of van strijd met het gelijkheidsbeginsel. Indien door of namens de provincie werken en werkzaamheden worden uitgevoerd volgens een bestek dat niet voldoet aan de Kwaliteitsomschrijving, wordt gehandeld in strijd met artikel 6 van de regels van het ontwerp exploitatieplan.</p>	
37	<p>Indieners geven aan dat uit artikel 7 van de regels van het ontwerp exploitatieplan volgt dat op de aanbesteding van werken en werkzaamheden binnen het exploitatiegebied inzake de inrichting van de openbare ruimte de Europese en nationale regels omtrent aanbestedingen van overheidsopdrachten van toepassing zijn. Voor zover deze regels niet van toepassing zijn, is het Aanbestedingskader van toepassing. Dit Aanbestedingskader betreft het Inkoopbeleid 2013 van de provincie, dat als bijlage 10 bij het ontwerp exploitatieplan is opgenomen. Uit paragraaf 3.7 van het ontwerp exploitatieplan volgt dat alleen hoofdstuk 3 van het Aanbestedingskader een bindend karakter heeft. Uit artikel 7.1 van de</p>	<p>Ten aanzien van deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt.</p> <p>De opvatting van indieners wordt gedeeld dat er geen onduidelijkheid mag ontstaan over welk gedeelte van het document Inkoopbeleid 2013, dat als bijlage 10 bij het ontwerp exploitatieplan is gevoegd, een bindend karakter heeft. In artikel 1.2 sub b van de Regels is het begrip Aanbestedingskader gedefinieerd, waarbij de bindende werking is beperkt tot een hoofdstuk van het document Inkoopbeleid 2013. Nadere controle leert dat voor de bindende werking abusievelijk is verwezen</p>	<p>Zoals aangegeven in onze reactie wordt het ontwerp exploitatieplan aangepast naar aanleiding van deze zienswijze.</p> <p>In artikel 1.2 sub b van de Regels is het begrip Aanbestedingskader gedefinieerd, waarbij de bindende werking is beperkt tot een hoofdstuk van het document Inkoopbeleid 2013. Daarbij is voor de bindende werking abusievelijk is verwezen naar hoofdstuk 6 van het Inkoopbeleid</p>

	regels van het ontwerp exploitatieplan zou kunnen worden afgeleid dat het gehele Inkoopbeleid 2013 een bindend karakter heeft. Verzocht wordt om artikel 7.1. van de regels hierop aan te passen.	naar hoofdstuk 6 van het Inkoopbeleid 2013. Dit moet zijn hoofdstuk 3. De zienswijze is in zoverre gegrond. Een en ander zal bij de gewijzigde vaststelling van het Exploitatieplan worden hersteld.	2013. Dit moet zijn hoofdstuk 3.
38	Indieners stellen voorts dat bij een taalkundige lezing van artikel 7.1 van de regels van het ontwerp exploitatieplan de conclusie zou kunnen worden getrokken dat, indien de Europese en nationale aanbestedingsregels niet gelden, dat dan het Aanbestedingskader van toepassing is, wat tot gevolg zou kunnen hebben dat het Aanbestedingskader dan van toepassing is werken en werkzaamheden die geen betrekking hebben op de inrichting van de openbare ruimte.	Ten aanzien van deze zienswijze wordt opgemerkt dat uit artikel 7 genoegzaam blijkt dat de aanbestedingsregels alleen maar zien op de uitvoering van werken en werkzaamheden inzake de inrichting van de openbare ruimte. Ook de toelichting op artikel 7, zoals opgenomen in paragraaf 3.7 maakt dit duidelijk. Dit volgt voorts uit artikel 7.2 waarin is bepaald dat een bij gedeputeerde staten in te dienen aanbestedingsprotocol betrekking heeft op de in artikel 7.1 bedoelde werken en werkzaamheden (i.c. de inrichting van de openbare ruimte) , en dat zo'n protocol dan wordt getoetst aan het Aanbestedingskader. Omwille van de duidelijkheid zal in de slotzin van artikel 7.1 van de regels expliciet worden toegevoegd dat het in die situatie ook gaat om werken en werkzaamheden inzake de inrichting van de openbare ruimte.	Zoals aangegeven in onze reactie op deze zienswijze zal omwille van de duidelijkheid in de slotzin van artikel 7.1 van de regels expliciet worden toegevoegd dat het in die situatie ook gaat om werken en werkzaamheden inzake de inrichting van de openbare ruimte.
39	Indieners zijn van opvatting dat, indien zou uit worden gegaan van uitsluitende de bindende werking van hoofdstuk 3 van het document Inkoopbeleid 2013, een aantal daarin opgenomen paragrafen buiten toepassing dient te worden verklaard, aangezien de toepassing van die paragrafen niet	Ten aanzien van deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt. De in artikel 7 van het ontwerp exploitatieplan opgenomen regels inzake aanbesteding hebben tot doel te bewerkstelligen dat, ingeval een particuliere exploitant geldt als	Het ontwerp exploitatieplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze aangepast, waarbij het Aanbestedingskader, zoals benoemd in artikel 1.2 sub b van de regels van het exploitatieplan,

	<p>noodzakelijk en onredelijk bezwarend wordt geacht. Indieners wijzen op:</p> <p>a. paragraaf 3.4. Externe arbeidscapaciteit wordt door de provincie ingehuurd via e-Marktplaats. Indieners zien geen noodzaak een dergelijke plicht door te leggen naar particuliere exploitanten.</p> <p>b. paragraaf 3.6. In het Inkoopbeleid 2013 worden de algemene inkoopvoorwaarden van de provincie van toepassing verklaard op door de provincie te verstrekken opdrachten. Indieners achten het onredelijk bezwarend dat deze algemene inkoopvoorwaarden op hen van toepassing worden verklaard, nu zij op de inhoud geen invloed hebben kunnen uitoefenen.</p> <p>c. paragraaf 3.7. In het Inkoopbeleid 2013 is beleid vastgelegd voor afwijkingen van voorgeschreven procedures ingeval van opdrachten onder het Europese drempelbedrag. Indieners gaan ervan uit dat dit een beleid is dat vooral van interne orde binnen de organisatie van de provincie geldt. De toepassing naar particuliere exploitanten is naar de opvatting van indieners niet noodzakelijk en onredelijk bezwarend.</p>	<p>opdrachtgever voor de werken en werkzaamheden inzake de inrichting van de openbare ruimte, in dat geval wordt geborgd dat naleving plaatsvindt van de geldende aanbestedingsregels. Uit de toelichting op artikel 7 van de regels van het ontwerp exploitatieplan (zie paragraaf 3.7 ontwerp exploitatieplan) dat het bindende karakter beperkt is tot hoofdstuk 3 van het document Inkoopbeleid 2013. Naar aanleiding van de door indieners in dit kader ingediende zienswijze is het ten behoeve van de genoemde doelstelling niet noodzakelijk, dat aan de inhoud van de paragrafen 3.4 , 3.6 en 3.7 een bindend karakter wordt toegekend. Het gaat hier om beleidsuitgangspunten, die van belang zijn indien de provincie zelve als opdrachtgever fungeert. De zienswijze is voor dit onderdeel gegrond te achten. Het ontwerp exploitatieplan zal in dit kader worden gewijzigd, waarbij het Aanbestedingskader, zoals benoemd in artikel 1.2 sub b van de regels van het exploitatieplan, wordt beperkt tot het normenkader zoals dat is opgenomen in hoofdstuk 3 van het Inkoopbeleid 2013, uitgezonderd de paragrafen 3.4, 3.6 en 3.7.</p>	<p>wordt beperkt tot het normenkader zoals dat is opgenomen in hoofdstuk 3 van het Inkoopbeleid 2013, uitgezonderd de paragrafen 3.4, 3.6 en 3.7</p>
40	<p>Indieners geven aan de instemmingsvereiste, zoals die in de regels van het ontwerp exploitatieplan is opgenomen voor respectievelijk het aanbestedingsprotocol (artikel 7.2) en het</p>	<p>De stelling dat de in artikel 7 opgenomen instemmingsvereiste ten aanzien van het aanbestedingsprotocol en het aanbestedingsverslag (inclusief een</p>	-

	<p>aanbestedingsverslag, met inbegrip van het voorgenomen besluit tot gunning (artikel 7.4), als onevenredig bezwarend aan te merken.</p> <p>Met name de regel dat de gunning de instemming behoeft van gedeputeerde staten wordt onevenredig bezwarend geacht om redenen dat, indien tevoren door gedeputeerde staten reeds is ingestemd met de aanbestedingswijze, daarmee geborgd is dat de toepassing van artikel 7.1 door de private aanbesteder is nagekomen. Tegen het besluit tot gunning staat, aldus indieners, rechtsbescherming open.</p>	<p>voorgenomen besluit tot gunning) onevenredig bezwarend is, wordt bestreden. Toepassing van de instemmingsvereiste aan het aanbestedingsprotocol heeft tot doel te bewerkstelligen dat de aanbestedingsprocedure niet kan worden gestart, dan nadat door de particuliere initiatiefnemer een aanbestedingsprotocol is opgemaakt en ter instemming aan gedeputeerde staten is voorgelegd. In dit protocol is de voorgenomen wijze van opdrachtverlening/aanbesteding beschreven. Dit protocol wordt daarmee vooraf getoetst aan het Aanbestedingskader.</p> <p>Indien en nadat instemming is verleend aan het aanbestedingsprotocol kan de aanbestedingsprocedure starten. Vastgelegd is dat voordat de particuliere aanbesteder dan besluit tot gunning het verslag van de doorlopen aanbesteding inclusief het voorgenomen besluit tot gunning ter instemming aan gedeputeerde staten dient te worden voorgelegd. De instemming wordt geweigerd indien de gevolgde aanbestedingsprocedure en/of het voorgenomen besluit tot gunning in strijd zijn met het aanbestedingsprotocol, waarmee eerder is ingestemd. De stelling van indieners dat, indien</p>	
--	---	---	--

		<p>eenmaal is ingestemd met een aanbestedingsprotocol, daarmee de juiste toepassing van de aanbestedingsregels in artikel 7.1 is geborgd, is niet juist. Indien door de particuliere aanbesteder niet conform het aanbestedingsprotocol wordt gehandeld is van borging geen sprake. Om die reden is de instemmingsvereiste aangaande het aanbestedingsverslag inclusief voorgenomen besluit tot gunning opgenomen.</p> <p>Dat tegen een besluit tot gunning rechtsbescherming open staat is daarbij van geen belang. Die rechtsbeschermings-procedure is pas aan de orde na een eenmaal genomen besluit tot gunning.</p>	
41	<p>Indieners achten de regels met betrekking tot de instemmingsvereisten, zoals opgenomen in artikel 7.2 en 7.4 van het ontwerp exploitatieplan, voorts onnodig vertragend omdat de beslistermijn maar liefst zestien weken kan bedragen. Voorts is niet geborgd dat gedeputeerde staten ook daadwerkelijk binnen die termijn een besluit tot instemming nemen. Indieners geven aan dat op zijn minst dan een “ silencio positivo-regeling” zou moeten worden opgenomen: indien gedeputeerde staten niet binnen 8 weken een besluit nemen, wordt geacht door hen te zijn ingestemd.</p>	<p>De stelling dat de in artikel 7 opgenomen instemmingsvereiste ten aanzien van het aanbestedingsprotocol en het aanbestedingsverslag (inclusief een voorgenomen besluit tot gunning) onnodig vertragend werkt, wordt bestreden. Zoals aangegeven in het ontwerp exploitatieplan als in de reactie op de zienswijze bij onderdeel 17 is sprake van een publiekrechtelijke noodzaak tot het opnemen van deze regels. Daarmee is een vertraging, indien die al zou ontstaan, niet als onnodig aan te merken. De gehanteerde termijn van 8 weken, waarbij is voorzien van een eenmalige mogelijkheid de termijn</p>	-

		<p>te verlengen met 8 weken, is aan te merken als passend, dit gezien de aard van de uit te voeren controle en het benodigde besluitvormingsproces.</p> <p>De stelling dat niet is geborgd dat gedeputeerde staten ook daadwerkelijk binnen de opgenomen termijnen een besluit zullen nemen is onjuist, nu in deze de algemene regels omtrent de beslissing inzake besluiten, zoals opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht, van toepassing zijn. Het toepassen van een “silencio-positivo-regeling” wordt afgewezen, nu dit zou neerkomen op een fictieve instemming. Gezien de aard en het belang van het vraagstuk waarvoor steeds de instemming is vereist, is een regeling van fictieve instemming uitdrukkelijk ongewenst te achten.</p>	
42	<p>Indieners geven aan dat de provincie zichzelf ten opzichte van particuliere aanbesteders bevoordeelt, nu in artikel 7.6 van de regels van het ontwerp exploitatieplan is bepaald dat er ten aanzien van het aanbestedingsverslag inclusief het voorgenomen besluit tot gunning geen instemming van gedeputeerde staten is benodigd. Niet valt in te zien waarom particuliere aanbesteders in deze zwaarder procedureel worden belast.</p>	<p>De stelling van indieners dat sprake is van bevoordeling van de provincie en daarmee van een zwaardere procedurele belasting van particuliere aanbesteders, wordt bestreden. Dit om de volgende reden.</p> <p>De eis dat een aanbestedingsverslag met voorgenomen besluit tot gunning dient te voldoen aan een aanbestedingsprotocol, geldt voor eenieder die voornemens is</p>	-

		<p>werken en werkzaamheden inzake de inrichting van openbare ruimte uit te voeren, dus ook voor de provincie.</p> <p>De hoofdregel is dat een aanbestedingsverslag met voorgenomen besluit tot gunning voor schriftelijke instemming aan gedeputeerde staten wordt voorgelegd. De instemming wordt niet verleend indien het aanbestedingsverslag met voorgenomen besluit tot gunning niet voldoet aan het aanbestedingsprotocol, waarmee eerder door gedeputeerde staten is ingestemd. In artikel 7.6 van de regels is bepaald dat geen expliciet instemmingsbesluit van gedeputeerde staten is vereist met betrekking tot een aanbestedingsverslag met voorgenomen besluit tot gunning indien de provincie geldt als opdrachtgever voor de betreffende werken, met de toevoeging “ met dien verstande dat het bepaalde in artikel 7.1, 7.2 tweede volzin, 7.4 tweede en derde volzin van overeenkomstige toepassing is indien de provincie geldt als opdrachtgever...” Uit de aangehaalde tekst volgt dat een door de provincie opgesteld aanbestedingsverslag met voorgenomen besluit tot gunning moet voldoen aan het aanbestedingsprotocol. Het aanbestedingsprotocol moet op zijn beurt voldoen aan het aanbestedingskader. Louter uit efficiency-oogpunt is bepaald dat</p>	
--	--	---	--

		<p>in zo'n geval geen expliciet instemmingsbesluit is vereist. Daarmee is geenszins sprake van bevoordeling van de provincie .Indien door de provincie opdrachten worden verleend met betrekking tot werken en werkzaamheden inzake de inrichting van de openbare ruimte in strijd met het aanbestedingskader, wordt gehandeld in strijd met artikel 7 van de regels van het ontwerp exploitatieplan.</p>	
43	<p>Indieners geven aan dat in artikel 8.1 van de regels van het ontwerp exploitatieplan is bepaald dat gedeputeerde staten kunnen inspecteren of de Kwaliteitsomschrijving in acht is genomen. Uit artikel 8.3 van de regels volgt dat de personen, belast met de inspectie, te allen tijde vrije toegang hebben tot het exploitatieplangebied. Indieners zijn van mening dat een inspectie ten minste vooraf moet worden gegaan door een aankondiging van inspectie, voordat toegang wordt gegeven door de eigenaar van het betreffende particuliere gedeelte van het exploitatieplangebied.</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt. In hoofdstuk 7 van de Wet ruimtelijke ordening zijn regels opgenomen terzake de bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving van het bepaalde bij of krachtens de Wet ruimtelijke ordening. In artikel 7.1 derde lid Wro is bepaald dat de regels inzake handhaving, zoals opgenomen in de artikelen 5.3 tot en met 5.25 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van overeenkomstige toepassing zijn. De bevoegdheden inzake uitvoering van (tussentijdse) inspecties vinden plaats met het oog op deze handhavingstaakstelling. De uitvoering van die inspecties vindt plaats overeenkomstig de algemene regels die ter zake handhaving, en in dit geval meer in het bijzonder inzake toetreding van eigendommen, zijn gesteld. Er is geen</p>	-

		noodzaak tot het opnemen van bijzondere bepalingen in het besluit inzake de uitvoering van de inspectie-taakstelling.	
44	Indieners geven aan dat de in artikel 9 van de regels van het ontwerp exploitatieplan opgenomen bindende verkaveling is ingestoken om indieners als zelfrealisatoren de pas af te snijden. Het gevolg van de voor ontwikkelveld 1 opgenomen bindende verkaveling, in combinatie met de minimale kavelgrootte van 5 ha per bedrijf, heeft tot gevolg dat geen enkele van de 6 in ontwikkelveld 1 aangewezen kavels in aanmerking komt voor zelfrealisatie.	<p>De stelling van indieners, inhoudende dat de opgenomen bindende verkavelingsregeling voor ontwikkelveld 1 is ingestoken vanuit een belang om zelfrealisatoren de pas af te snijden, is onjuist en wordt bestreden.</p> <p>De toepassing van de bindende verkavelingsregeling is in het ontwerp exploitatieplan gekoppeld aan ontwikkelveld 1, i.c. het ontwikkelveld dat ingevolge de faseringsregeling direct na inwerkingtreding van het inpassingsplan en exploitatieplan aan snee is.</p> <p>Uit het ontwerp-inpassingsplan volgt dat voor Bedrijventerrein aangewezen gronden bestemd zijn voor Value Added Logistics-bedrijven waarbij geldt dat per bedrijf de kavel tenminste 5 ha bedraagt. Eveneens in het ontwerp-inpassingsplan is voorzien in een bindende regeling voor de aanleg van openbare binnenstraten binnen ontwikkelvelden.</p> <p>In het ontwerp exploitatieplan is uitvoering gegeven aan de regels uit het ontwerp-inpassingsplan. Voor ontwikkelveld 1 valt, zo volgt uit de eigendommenkaart zoals die</p>	-

		<p>als bijlage 5 bij het ontwerp exploitatieplan is opgenomen, dat sprake is van een versnipperde eigendomssituatie. Die versnipperde eigendomssituatie heeft tot gevolg dat, indien een eigendom mogelijk al een oppervlakte heeft van 5ha aaneengesloten uitgeefbaar terrein, het aanmerken van die toevallige eigendomspositie als een kavel, daarmee direct tot gevolg zou hebben dat naastgelegen gronden van andere eigenaren dan niet meer kunnen worden ontwikkeld en bebouwd, omdat voor die gronden dan niet meer aan de 5ha-eis kan worden voldaan danwel een ondoelmatige en ongewenste indeling van kavels gaat ontstaan. Dit is een volstrekt ongewenste situatie voor het provinciebestuur. Reden om daarom voor ontwikkelveld een bindende verkavelingsstructuur vast te leggen, waarin voorzien is in 6 kavels van tenminste 5 ha.</p> <p>Een exploitatieplan heeft niet tot doel de vraag te beantwoorden of particuliere eigenaren in staat zijn tot zelfrealisatie. Dat is een vraag die ingeval van een onteigening aan de orde komt. Ingevolge artikel 6.13 lid 2 sub a Wro kunnen in een exploitatieplan regels worden opgenomen inzake het voorgenomen ruimtegebruik. In dit geval is het belang en de noodzaak om</p>	
--	--	--	--

		dergelijke regels op te nemen inzake een voor fase 1 benodigde bindende verkaveling, dringend aanwezig.	
45	Indieners geven aan dat de gehanteerde bindende verkavelingsstructuur voor ontwikkelde 1 ten koste gaat van voor de inrichting van het Logistiek Park van belang zijnde flexibiliteit om de kavels afhankelijk van de marktvraag in te richten en te delen.	Deze zienswijze van indieners betekent een herhaling van hetgeen in de zienswijze onder punt 32 is verwoord. Verwezen wordt naar de reactie die dienaangaande eveneens in onderdeel 32 is opgenomen.	-
46	Indieners geven aan dat, gezien de door hen eerder in de zienswijze gestelde gehanteerde foutieve oppervlakten, dit ook gevolgen heeft voor de bindende verkaveling.	Zoals is overwogen in onderdeel 33 van de reactie op de zienswijze is geen sprake van een het hanteren van foutieve oppervlaktegegevens inzake het ruimtegebruik. De gehanteerde bindende verkaveling behoeft dan ook geen aanpassing in relatie tot oppervlaktegegevens.	-
47	Indieners geven aan dat in de exploitatieopzet van het ontwerp exploitatieplan als rekentechnisch uitgangspunt een rentevoet is gehanteerd van 4,5% per jaar. Dit resulteert aldus indieners, in een bedrag van € 144.371.095,- aan toekomstige rentelasten. Indieners geven aan dat het genoemde bedrag aan rentelasten berust op een grote rekenfout. Op basis van de overeenkomstig het Ontwerp-exploitatieopzet te verhalen nominale kosten van € 153.515.706,- is het rekenkundig, zelfs met het hoge percentage van 4,5%, niet mogelijk om uit te komen op het genoemde bedrag aan rentelasten. Indieners verwijzen naar de als bijlage 3 bij de zienswijze ingediende berekening van toekomstige rentelasten, die resulteert in een bedrag van € 44.037.784,- aan toekomstige rentelasten.	In reactie op deze zienswijze wordt opgemerkt dat in de exploitatieopzet van het ontwerp exploitatieplan geen sprake is van een foutieve raming van rentelasten. Het op pagina 30 van het ontwerp exploitatieplan genoemde bedrag aan rentelasten ad € 141.371.095,- betreft de rentekosten over uitsluitend de kosten/investeringen, berekend naar eindwaarde per 31 december 2030. De rentebaten over uitsluitend de uitgifteopbrengsten, eveneens berekend naar eindwaarde per 31 december 2030, komen uit op € 100.345.079,-. Het saldo van rentelasten en -baten op eindwaarde komt daarmee uit op € 44.026.216,-.	-

		De door indieners in bijlage 3 bij de zienswijze opgenomen berekening van de rente-effecten, betreft eveneens een saldo van rentelasten en –baten op eindwaarde, wat in die bijlage uitkomt op € 44.036.784,--. De verschillen zijn, in relatie tot de uitgevoerde vermenigvuldigingen en daarbij gehanteerde afrondingen, verwaarloosbaar te noemen.	
48	Indieners geven aan dat de gehanteerde rentevoet van 4,5% per jaar onevenredig hoog is te noemen. Zij geven aan dat particulier eigenaren die een exploitatiebijdrage dienen te betalen, bij een rentevoet van 4,5% in wezen de aanleg van voorzieningen financieren. De provincie is, aldus indieners, in staat voor een aanzienlijk lager percentage dan 4,5% te financieren. Door de extreem lange doorlooptijd en een voorinvestering in openbaar toegankelijke infrastructuur, vormt dit een onevenredige belasting voor de eigenaren van gronden in het exploitatieplangebied die een exploitatiebijdrage dienen te betalen.	De stellingname van indieners is onjuist te achten. De provincie is, voor de toepassing van de financiering van haar kapitaaluitgaven, aangewezen op een juiste toepassing van de regels, zoals die in de Wet financiering decentrale overheden en de daarop gebaseerde uitvoeringsregels zijn opgenomen. Kenmerk van deze wettelijke regeling is dat voor een decentrale overheid dient te worden uitgegaan van een stelsel van centrale financiering gebaseerd op alle kapitaaluitgaven en –inkomsten van de betreffende decentrale overheid. Taakonderdelen van die decentrale overheden zijn, voor de financiering van hun financieringsbehoefte, aangewezen op een stelsel van centrale financiering van in dit geval de provincie. Individuele taakonderdelen hebben daarmee geen rechtstreekse toegang tot de kapitaalmarkt. Ingevolge het Beheerstatuut Ontwikkelbedrijf Noord-Brabant is het	-

		<p>provinciale ontwikkelbedrijf een rente aan de algemene dienst van de provincie verschuldigd gebaseerd op het gemiddelde van de provinciale rekenrente op jaarbasis van de afgelopen 20 jaren. Bij de aanvang van elke bestuursperiode wordt dit gemiddelde opnieuw vastgesteld. De renteparameter is het laatst vastgesteld in de eerste voortgangsrapportage 2014 van het Ontwikkelbedrijf provincie Noord-Brabant, welke voortgangsrapportage door gedeputeerde staten is vastgesteld op 18 maart 2014. Deze bedraagt daarmee thans 4,5% per jaar.</p> <p>Het standpunt van indieners, dat sprake is van een onevenredige hoge rente, is voorts onbegrijpelijk te noemen. De exploitatiebijdrage, zoals die voortvloeit uit het ontwerp exploitatieplan, is per datum 1 januari 2014 de contante waarde van de gemaakte en nog te maken verhaalbare kosten in verband met de grondexploitatie. Het merendeel van de verhaalbare kosten betreft in de toekomst nog te maken kosten. De toepassing van de contante waarde betekent dat die toekomstige investeringen naar 1 januari 2014 contant worden gemaakt. Dit resulteert in een totaalbedrag aan verhaalbare kosten per netto contante waarde op 1 januari 2014 van € 141.401.354,-- bij een rentevoet van</p>	
--	--	--	--

		<p>4,5% per jaar (zie paragraaf 5.7 ontwerp exploitatieplan).</p> <p>Zou, zoals door indieners wordt bedoeld, een lagere rente worden gehanteerd, dan zou deze netto-contante waarde per 1 januari 2014 beduidend hoger uitvallen, hetgeen leidt tot een verhoging van de door een exploitant verschuldigde exploitatiebijdrage, ten opzichte van het bedrag aan verhaalbare kosten dat thans in het ontwerp exploitatieplan is opgenomen.</p>	
49	<p>Indieners geven aan dat betwijfeld wordt of de in de exploitatieopzet van het ontwerp exploitatieplan gehanteerde oppervlakten voor het ruimtegebruik juist zijn. Indieners verwijzen hierbij naar hetgeen op blz 16 van hun zienswijze ten aanzien van de geconstateerde verschillen in oppervlakten is opgemerkt.</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt opgemerkt dat, zoals volgt uit hetgeen in onderdeel 33 is overwogen, er geen sprake is van foutieve oppervlakgegevens inzake het ruimtegebruik.</p>	-
50	<p>Indieners geven aan dat op pagina 29 van het ontwerp exploitatieplan de oppervlakten van verschillende uitgiftecategorieën (zoals "zichtlocatie") worden genoemd. Nu eerder door indieners is gesteld dat gehanteerde oppervlakgegevens onjuist zijn, brengt dit met zich mee dat ook het overzicht op pagina 29 van het ontwerp exploitatieplan onjuist is. Dit heeft (grote) gevolgen voor de exploitatiebijdrage per eigendom.</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt opgemerkt dat, zoals volgt uit hetgeen in onderdeel 33 is overwogen, er geen sprake is van foutieve oppervlakgegevens inzake het ruimtegebruik.</p> <p>Zoals eveneens is aangegeven in onderdeel 33, leert nadere controle dat in het overzicht van de gewogen eenheden per eigendom (bijlage 21 van het ontwerp exploitatieplan) abusievelijk bij twee eigendommen is uitgegaan van weliswaar de juiste oppervlakte, maar dat het uitgeefbaar terrein daar deels in een onjuiste uitgiftecategorie is vermeld. Het</p>	<p>Zoals al gemotiveerd in onze reactie op zienswijze 33 wordt het ontwerp exploitatieplan aangepast zoals toegelicht.</p>

		<p>gaat hier om eigendom 17.2 (eigendom van Hebema II b.v.) en eigendom 26.0. In beide gevallen is uitgegaan van de uitgiftecategorie "grootschalige VAL-zichtlocatie". Dit had moeten zijn "Grootschalige VAL". Voor dit onderdeel zal het ontwerp exploitatieplan worden gewijzigd .</p>	
51	<p>Indieners geven aan dat ten aanzien van de inbrengwaarde van de gronden in het exploitatieplangebied is uitgegaan van een complexprijs van € 28,- per m2, gebaseerd op een taxatierapport van Kendes Rentmeesters & Adviseurs. Indieners kunnen zich niet verenigen met deze raming van de inbrengwaarde, zij menen dat sprake is van aanzienlijk hogere inbrengwaarde. Zij verwijzen naar het onafhankelijke taxatierapport van Hopman & Schreuder Taxaties en Consultancy B.V. en Fakton B.V. dat als bijlage 4 bij de zienswijze is gevoegd. De taxateurs komen uit op een complexprijs van € 42,- tot € 45,- per m2.</p>	<p>Ingevolge de constante jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State dient de inbrengwaarde, op te nemen in de exploitatieopzet, te worden bepaald op basis van de uitkomst van een taxatie, uitgevoerd door een onafhankelijk taxateur. De grondslag voor de uit te voeren taxatie is vastgelegd in artikel 6.13 lid 5 Wro. In reactie op de zienswijze inzake het onderdeel " inbrengwaarde" is door gedeputeerde staten om een reactie gevraagd van de onafhankelijk taxateur (Kendes) welke als bijlage 3 bij de zienswijzenota is opgenomen. Deze reactie dient hierbij als ingehaald en ingelast te worden aangemerkt. In deze reactie wordt door de taxateur gemotiveerd ingegaan op de zienswijze. Wat betreft deze zienswijze wordt door Kendes opgemerkt</p> <p>dat de zienswijze geen aanleiding geeft tot aanpassing van de getaxeerde inbrengwaarde. Samenvattend voert Kendes daarbij het volgende aan:</p>	-

		<p>a. het door indieners overgelegde taxatierapport, dat bij de zienswijze is gevoegd, ziet uitsluitend op de waardering van ruwe bouwgrond. Ten aanzien van gebouwde objecten hebben de taxateurs zich geen zelfstandig oordeel gevormd maar volstaan met te verwijzen naar het taxatierapport van Kendes. De taxateur hebben zich hiermee niet een zelfstandig oordeel gevormd over de inbrengwaarde van het gehele exploitatieplangebied;</p> <p>b. Kendes stelt vast dat in het bij de zienswijze overgelegde taxatierapport volgt dat als taxatiemethode is uitgegaan van de vergelijkingsmethode en de residuele waardemethode. Kendes merkt op dat uit de vakliteratuur en onteigeningsjurisprudentie volgt dat er de nodige kanttekeningen gesteld kunnen worden bij het gebruik van de residuele waardemethode. Kendes geeft aan om die reden haar taxatie te hebben gebaseerd op de vergelijkingsmethode, temeer nu er voldoende vergelijkingstransacties beschikbaar zijn. Kendes wijst erop dat in het door indieners overgelegde taxatierapport ingevolge de gehanteerde residuele waardemethode financiële uitgangspunten in afwijking van het ontwerp exploitatieplan zijn gehanteerd, wat tot gevolg heeft dat, door middel van de methode residuele waarde, dan ook</p>	
--	--	--	--

		<p>rekenkundige afwijkingen in de waardering gaan ontstaan. Dit bevestigt de kritiek op het gebruik van de residuele waarde-methode;</p> <p>c. Kendes geeft aan dat, op grond van verschillende motieven, een aantal van de in het taxatierapport genoemde transacties buiten het exploitatieplangebied niet kan gelden als vergelijkingstransactie;</p> <p>d. Kendes geeft aan dat de in het taxatierapport genoemde transactie binnen het exploitatieplangebied, waarbij het gaat om de grondtransacties van indiener(s) zelf, niet kunnen gelden als vergelijkingstransacties, nu de door indieners feitelijk betaalde prijzen niet representatief zijn voor de werkelijke waarde van ruwe bouwgrond in het onderhavige exploitatiegebied. Daarbij geldt dat die transacties dateren van vóór de economische crisis en voorts zijn aangegaan onder het regime van de WRO (vóór 1 juli 2008) waarbij het thans geldende verbeterde kostenverhaalsinstrumentarium niet gold.</p> <p>e. Kendens geeft aan het niet eens te zijn met de in het taxatierapport ingenomen stelling, inhoudende dat de transactie tussen provincie Noord-Brabant en Havenschap Moerdijk niet kan dienen als een vergelijkingstransactie. Er zijn geen regels in het onteigeningsrecht die het</p>	
--	--	---	--

		<p>gebruik van transacties tussen overheden onderling uitsluiten. Er is voorts geen reden om aan te nemen dat provincie en Havenschap Moerdijk niet marktconform zouden hebben gehandeld.</p> <p>Voor een nadere toelichting wordt verder verwezen naar de bijlage bij deze zienswijzennota.</p>	
52	<p>Indieners geven aan dat sprake is van een discrepantie tussen de bepaling van de inbrengwaarde zoals opgenomen in tabel 5 van het taxatierapport van Kendes en het overzicht Inbrengwaarden per eigendom, dat als bijlage 14b bij het ontwerp exploitatieplan is gevoegd. In het taxatierapport wordt uitgegaan van een bedrag aan bijkomende schaden van € 395.000,--; in bijlage 14b van een aanzienlijk hoger bedrag.</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt opgemerkt dat de totale getaxeerde inbrengwaarde volgens het als bijlage 14a bij het ontwerp exploitatieplan gevoegde taxatierapport uitkomt op € 64.587.634,12. Dit is een bedrag inclusief bijkomende schaden en exclusief sloopkosten van niet te handhaven opstallen. Uit het als bijlage 14b opgenomen samenvattende overzicht is uitgegaan van een inbrengwaarde van € 65.371.376,-- waarin een bedrag van € 783.742,-- is opgenomen aan sloopkosten. Wordt uitgegaan van de inbrengwaarde exclusief sloopkosten, dan komt het overzicht in bijlage 14b uit op een totale inbrengwaarde van € 64.587.634,--. Op het niveau van de totale raming van de inbrengwaarde is er daarmee geen sprake van verschillen tussen de beide bijlagen. In de specificatie naar de categorieën “vermogensschade grond en opstal” , “financieringsschade” en “bijkomende schade” is sprake van een verschil naar categorie-indeling, vergeleken met de</p>	<p>Bijlage 14b van het Ontwerp exploitatieplan wordt aangepast zoals nader toegelicht in onze reactie.</p>

		<p>categorie-indeling zoals gehanteerd in bijlage 14b</p> <p>In reactie op de zienswijze inzake het onderdeel “ inbrengwaarde” is door gedeputeerde staten om een reactie gevraagd van de onafhankelijk taxateur (Kendes) welke als bijlage 3 bij de zienswijzenota is opgenomen. Deze reactie dient hierbij als ingehaald en ingelast te worden aangemerkt.</p> <p>Kendes geeft aan dat er geen sprake is van een discrepantie in de totaalstelling tussen de taxatie (bijlage 14a) en het samenvattende overzicht van bijlage 14b bij het ontwerp exploitatieplan, maar dat in bijlage 14b sprake is van een onjuiste verdeling van het totaal naar categorieen. De taxateur geeft het advies bijlage 14b dienovereenkomstig aan te passen. De zienswijze is voor dit onderdeel gegrond. Voor dit onderdeel zal bijlage 14b van het ontwerp exploitatieplan worden aangepast .</p>	
53	<p>Indieners geven aan dat ingevolge artikel 6.13 lid 5 Wro voor gronden welke onteigend zijn of waarvoor een onteigeningsbesluit is genomen, of welke op onteigeningsbasis zijn of worden verworven, de inbrengwaarde gelijk is aan de (volledige) schadeloosstelling ingevolge de onteigeningswet. Uit het taxatierapport bij het ontwerp exploitatieplan volgt dat voor alle verworven en nog te verwerven bebouwde gronden is uitgegaan van een</p>	<p>In reactie op de zienswijze inzake het onderdeel “ inbrengwaarde” is door gedeputeerde staten om een reactie gevraagd van de onafhankelijk taxateur (Kendes) welke als bijlage 3 bij de zienswijzenota is opgenomen. Deze reactie dient hierbij als ingehaald en ingelast te worden aangemerkt.</p> <p>Kendes geeft aan dat ten aanzien van de</p>	-

	<p>inbrengwaarde op basis van volledige schadeloosstelling. De raming van deze inbrengwaarde is naar de opvatting van indieners in strijd met artikel 6.13 lid 5 Wro. In paragraaf 3.3. van het taxatierapport wordt slechts gesteld dat de provincie in onderhandeling is met rechthebbenden op basis van volledige schadeloosstelling. In paragraaf 4.3. van het taxatierapport wordt de keuze van volledige schadeloosstelling beargumenteerd door het nut en de noodzaak om te komen tot realisatie van het Logistieke Park Moerdijk en dat de onderhandelingen met de rechthebbenden in een vergevorderd stadium zijn.</p> <p>Op pagina 43 van het ontwerp exploitatieplan is aangegeven dat niet is uitgesloten dat voor de resterende gronden het instrument van onteigening moet worden ingezet, met dien verstande dat dit moment zich heeft voorgedaan voor die eigendommen die in paragraaf 5.5.1 zijn aangegeven. Indieners geven aan dat uit de parlementaire geschiedenis kan worden afgeleid dat voor het opnemen van volledige schadeloosstelling sprake dient te zijn van twee eisen: er dient toepassing te zijn gegeven aan artikel 17 onteigeningswet en de onteigening moet noodzakelijk en urgent zijn.</p>	<p>inmiddels minnelijk verworven bebouwde eigendommen sprake is van minnelijke verwerving op onteigeningsbasis, waarbij sprake is van betaling van de zogenaamde volledige schadeloosstelling. De taxateur geeft ten aanzien van nog te verwerven bebouwde eigendommen aan dat is gebleken dat de minnelijke verwerving erop is gericht te verwerven op onteigeningsbasis, i.c. tegen vergoeding van volledige schadeloosstelling. Daarnaast merkt de taxateur op dat zelfrealisatie van deze bebouwde eigendommen onmogelijk is vanwege de noodzakelijke sloop en de minimale kavelgrootte van 5 ha, zoals die uit het ontwerp-pip voortvloeit.</p> <p>De zienswijze is voor dit onderdeel ongegrond te achten.</p>	
54	<p>Indieners geven aan dat Kendes in het taxatierapport er zonder meer van uitgaat dat het complex in de zin van artikel 40d onteigeningswet zonder meer overeenkomt met het exploitatieplangebied. De taxateur laat na het complex zorgvuldig en gemotiveerd af te bakenen, hetgeen ingevolge de jurisprudentie wel is vereist.</p>	<p>In reactie op de zienswijze inzake het onderdeel “ inbrengwaarde” is door gedeputeerde staten om een reactie gevraagd van de onafhankelijk taxateur (Kendes) welke als bijlage 3 bij de zienswijzenota is opgenomen. Deze reactie dient hierbij als ingehaald en ingelast te</p>	-

		<p>worden aangemerkt.</p> <p>Kendes geeft aan dat deze zienswijze geen aanleiding geeft tot aanpassing van de uitgebrachte taxatie. Daartoe wordt samengevat opgemerkt dat, ingevolge de geldende criteria voor het afbakenen van een complex in de zin van artikel 40d onteigeningswet, het in het taxatierapport gehanteerde complex op een juiste wijze gelijk is gesteld aan het plangebied van het inpassingsplan. Voor een nadere toelichting wordt verder verwezen naar de bijlage bij deze zienswijzenota.</p> <p>Indieners geven aan dat, als zij het goed zien, ook reeds gerealiseerde openbare ruimte is meegenomen in de begrenzing van het exploitatieplangebied. Dit is onjuist, omdat reeds gerealiseerde bestemmingen niet in het exploitatieplan behoren te worden opgenomen.</p> <p>in de begrenzing van het exploitatieplangebied, zoals deze is opgenomen in de als bijlage 1 bij het ontwerp exploitatieplan behorende kaart, zijn de gronden die behoren tot de bestaande te handhaven openbare ruimte niet opgenomen. Zo is de bestaande te handhaven openbare weg de Lapdijk niet in het exploitatieplangebied betrokken.</p> <p>Gronden die behoren tot de bestaande</p>	
--	--	--	--

		<p>openbare ruimte, waar sprake is van ingrepen in de vorm van aanpassingen en/of uitbreidingen van die openbare ruimte in het kader van de realisatie van LPM, zijn wel en dienen ook in het exploitatieplangebied betrokken.</p> <p>Voor deze gronden geldt evenwel dat is uitgegaan van een inbrengwaarde tegen een proformawaarde van € 1,- per m² (zie paragraaf 4.7.3 van het taxatierapport). ;</p> <p>In reactie op de zienswijze inzake het onderdeel “ inbrengwaarde” is door gedeputeerde staten om een reactie gevraagd van de onafhankelijk taxateur (Kendes) welke als bijlage 3 bij de zienswijzenota is opgenomen. Deze reactie dient hierbij als ingehaald en ingelast te worden aangemerkt.</p> <p>Kendes geeft aan dat, wat betreft bestaande openbare ruimte, waar sprake is van ingrepen in de vorm van aanpassingen en/of uitbreidingen van die openbare ruimte, een inbrengwaarde dient te worden gehanteerd van een symbolisch bedrag van € 1,--per m². Voor een nadere toelichting wordt verder verwezen naar de bijlage bij deze zienswijzenota.</p>	
55	<p>Indieners geven aan dat Kendes in het taxatierapport stelt dat een redelijk handelend koper niet bereid is voor een zichtlocatie binnen LPM een hogere prijs te betalen. Ter onderbouwing hanteert de taxateur, aldus indieners, de in de literatuur zeer bekritiseerde</p>	<p>In reactie op de zienswijze inzake het onderdeel “ inbrengwaarde” is door gedeputeerde staten om een reactie gevraagd van de onafhankelijk taxateur (Kendes) welke als bijlage 3 bij de</p>	-

	<p>uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak RvS van 1 juni 2011. Deze uitspraak is bekritiseerd omdat de Afdeling daarin een uitgangspunt hanteert dat niet juist is, indien wordt uitgegaan van de onteigeningsjurisprudentie (HR 15 april 2011).</p>	<p>zienswijzennota is opgenomen. Deze reactie dient hierbij als ingehaald en ingelast te worden aangemerkt.</p> <p>Kendes geeft aan dat deze zienswijze geen aanleiding geeft tot aanpassing van de uitgebrachte taxatie. Samenvattend wordt daarbij aangevoerd dat Kendes zich heeft gebaseerd op de lijn zoals die voortvloeit uit de bestendige jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State. Het feit dat indieners het niet eens zijn met die uitspraak is naar de opvatting van Kendes niet relevant te achten. Voor een nadere toelichting wordt verder verwezen naar de bijlage bij deze zienswijzennota.</p>	
56	<p>Indieners geven aan dat Kendes in het taxatierapport bij de analyse van vergelijkingstransacties veel waarde toekent aan transacties waarbij de provincie zelf koper was. Aan transacties waarbij de overheid partij was, mag naar de opvatting van indieners geen doorslaggevende betekenis worden gegeven. Dat geldt in het bijzonder voor de transactie van 13 februari 2012, waarbij zowel de verkoper (De Staat) als de koper (de provincie) overheidspartijen waren. Indieners geven aan dat het taxatierapport de betekenis miskent van transacties waarbij indieners koper waren en welke dateren van vóór het intreden van de economische crisis. Ten aanzien van die transacties geldt namelijk dat de planvorming thans in een (veel) verder gevorderd stadium is dan destijds, hetgeen eerder een hogere prijs zou</p>	<p>In reactie op de zienswijze inzake het onderdeel “ inbrengwaarde” is door gedeputeerde staten om een reactie gevraagd van de onafhankelijk taxateur (Kendes) welke als bijlage 3 bij de zienswijzennota is opgenomen. Deze reactie dient hierbij als ingehaald en ingelast te worden aangemerkt.</p> <p>Kendes geeft aan dat deze zienswijze geen aanleiding geeft tot aanpassing van de uitgebrachte taxatie. Samenvattend wordt daarbij aangevoerd dat, voor wat betreft:</p> <p>a. het gebruik van de kooptransacties waarbij indiener als koper is betrokken, deze transacties niet als representatief zijn aan te merken.</p>	-

	<p>rechtvaardigen.</p> <p>Indieners geven aan dat de transacties waarbij zij betrokken waren als speculatief zijn aangemerkt, wat naar hun opvatting volstrekt onjuist is. Indieners wijzen er op dat, ook al zouden deze transacties speculatief zijn (hetgeen indieners uitdrukkelijk ontkennen) deze ook dienen te worden meegewogen bij de bepaling van de complexprijs.</p>	<p>b. het gebruik van de kooptransactie waarbij de provincie is betrokken, er geen regels in het onteigeningsrecht zijn die het gebruik van transacties tussen overheden onderling uitsluiten</p> <p>Zie hiervoor ook onderdeel 51 van deze zienswijzennota. Voorts wordt verwezen naar de bijlage bij deze zienswijzennota.</p>	
57	<p>Indieners geven aan zich niet te kunnen verenigen met de hoogte van de kosten zoals die is opgenomen in de tabel op blz 30 van het ontwerp exploitatieplan. Indieners geven aan dat in algemene zin wordt gesteld dat wordt voldaan aan de in artikel 6.13 lid Wro genoemde criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit. Bij veel kostensoorten wordt nagelaten dit te motiveren. Hierdoor is het ontwerp exploitatieplan in strijd met artikel 6.13 lid 6 Wro.</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt.</p> <p>In paragraaf 5.5. van het ontwerp exploitatieplan is bij de kosten, zoals opgenomen in de op blz 30 opgenomen tabel, toegelicht dat voor alle in de tabel genoemde kosten geldt het exploitatieplangebied of een gedeelte daarvan profijt heeft van de werken, werkzaamheden en voorzieningen, er voorts sprake is van een causaal verband tussen de te maken kosten en de realisatie van het plan, en de mate van toerekening is afgestemd op het proportionele aandeel in het profijt dat de locatieontwikkeling heeft. Hiermee is voldaan aan de eisen, die daartoe in artikel 6.13 lid 6 Wro zijn opgenomen.</p> <p>Indieners geven aan dat nagelaten wordt dit voor veel kostensoorten te motiveren. Dit standpunt is, zonder nadere motivering, onbegrijpelijk te noemen. Zo is voor elk van de kostensoorten, zoals die in de tabel</p>	-

		van blz 30 zijn benoemd, in de paragrafen 5.5.1 tot en met 5.5.11 een toelichting geven. Waar sprake is van een proportioneel aandeel in het profijt lager dan 100%, is dit ook bij de betreffende kostenpost toegelicht (zie onder meer par 5.5.1 inbrengwaarden, 5.5.2 onderzoekskosten, 5.5.3 voorzieningen binnen het exploitatieplangebied, 5.5.4 kosten van maatregelen cs, 5.5.6 kosten voor toekomstige grondexploitaties, 5.5.7 plankosten en VTU).	
58	<p>Indieners geven aan dat de ingevolge het ontwerp exploitatieplan te verhalen kosten aanmerkelijk hoger zijn dan de kosten die het Havenschap op basis van eigen berekeningen aan indieners in de anterieure fase heeft voorgesteld. Er is sprake van substantiele verschillen inzake de onderdelen bodemsanering en grondwerken, bouw- en woonrijp maken, de aanleg van de interne baan en onderzoekskosten. Indieners overleggen een offerte van een aannemersbedrijf, als bijlage 4 bij hun zienswijze. Indieners geven aan dat nu de directe bouwkosten in de cijfers die gebruikt zijn voor het overleg in de anterieure fase, de bij de zienswijze opgenomen offerte en de ramingen in het ontwerp exploitatieplan nagenoeg gelijk zijn, dit betekent dat in het ontwerp exploitatieplan oneigenlijke opslagen zijn opgevoerd. Indieners achten dit onaanvaardbaar en in strijd met artikel 6.13 lid 6 Wro.</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt.</p> <p>a. <u>Vergelijking cijfers civieltechnische kosten anterieure onderzoeksfase en ontwerp exploitatieplan</u></p> <p>De in de anterieure fase uitgevoerde verkenningen naar de omvang van civieltechnische kosten zijn niet vergelijkbaar met de raming van de civieltechnische kosten, zoals die thans in de exploitatieopzet van het ontwerp exploitatieplan is opgenomen.</p> <p>De in de anterieure fase uitgevoerde financiële verkenningen hadden het karakter van een haalbaarheidsonderzoek, gericht op de vraag of tot een voor indieners en het Havenschap Moerdijk aanvaardbare taakstellende financiële-businesscase van de grondexploitatie kon</p>	-

		<p>worden gekomen. Met “taakstellend” wordt hier bedoeld dat in die onderzoeksfase als uitgangspunt werd gehanteerd dat er een samenwerkingsentiteit zou ontstaan in de vorm van een gemeenschappelijke exploitatiemaatschappij, waarbinnen de deelnemende partijen taakstellende afspraken zouden vastleggen over onder meer de verdeling van grondexploitatie risico's. Een dergelijke verkenning heeft dan het uitdrukkelijke doel tot een soort van maximaal en taakstellend budget te komen, waarbinnen de aan te leggen werken en werkzaamheden van bouwrijp maken, aanleg nutsvoorzieningen en inrichting openbare ruimte dan op voorhand dient te geschieden. In deze verkenningsfase worden daarmee ook inschattingen gemaakt ten aanzien van aanbestedingsvoor- en nadelen etc. In deze verkenningsfase gaat het dan ook om de vraag wat de omvang is van het risicoaandeel van deelnemende partijen. Dit is volstrekt wat anders dan de functie van een exploitatieopzet in het ontwerp exploitatieplan. Hierbij gaat het om een raming van de totale te verwachten grondexploitatiekosten, zonder dat sprake is van enige vorm van risicodeling met andere partijen en zonder dat sprake is van contractuele afspraken. Het gaat om een</p>	
--	--	---	--

		<p>publiekrechtelijke relatie in het kostenverhaal, waarbij dan de provincie te maken heeft met 61 eigendommen van derden en van een in de tijd gespreide ontwikkeling. Het is de provincie die als enige partij hierin voor de toepassing van het kostenverhaal het grondexploitatie risico heeft.</p> <p>De civieltechnische raming zoals die onderdeel uitmaakt van de exploitatieopzet van het ontwerp exploitatieplan is opgesteld als een SSK-raming (opgesteld volgens de Standaard Systematiek voor Kostenramingen). Deze raming, opgesteld door bureau Witteveen en Bos, is als bijlage 11B bij het ontwerp exploitatieplan gevoegd.</p> <p>Deze SSK-raming is gebaseerd op de uitgangspunten, zoals die vanuit de huidige stand van het voorbereidingsproces van de gebiedsontwikkeling bekend zijn en worden gehanteerd. Daarbij geldt als belangrijk uitgangspunt het Voorlopig Ontwerp Plus (versie 3.0), dat als bijlage 9a bij het ontwerp exploitatieplan is gevoegd. Hierbij gaat het om een voorlopig ontwerp. De SSK-raming van de civieltechnische kosten is daarmee op dit voorlopig ontwerp gebaseerd. Een en ander maakt dat er nog diverse zaken nader dienen te worden uitgewerkt en te worden uitgedetailleerd.</p>	
--	--	---	--

		<p>Een en ander maakt dat in de SSK-raming daarmee rekening is gehouden met een stelpost voor “nader te detailleren bouwkosten” van 15% en een post voor niet benoemde objectrisico’s voor bouwkosten van 10%. Het hanteren van deze beide opslagen, in deze fase van de planvoorbereiding, is gebruikelijk te noemen. Naarmate de daadwerkelijke fase van realisatie dichterbij, zullen de ontwerpen meer gedetailleerd worden, en wordt de hoogte van deze beide opslagen bijgesteld. Van “oneigenlijke” opslagen, zoals door indieners wordt betoogd, is dan ook geenszins sprake</p> <p><u>b. Vergelijking cijfers civieltechnische kosten raming offerte als onderdeel zienswijze en ontwerp exploitatieplan</u></p> <p>Door indieners is voorts de SSK-raming van de exploitatieopzet van het ontwerp exploitatieplan vergeleken met een raming, zoals die is opgenomen in een offerte van een aannemer en onderdeel uitmaakt van de zienswijze. Ook hier is sprake van volstrekt onvergelykbare zaken.</p> <p>In dit stadium van de planvoorbereiding kan weinig betekenis worden toegekend aan de realiteitswaarde van een aanbiedingsraming van een aannemer. Daarvoor zou het in ieder geval nodig zijn dat er sprake is van nadere uitwerking en detaillering van ontwerpen naar het</p>	
--	--	---	--

		<p>stadium van een definitief ontwerp, alsmede dat wordt beschikt over onderliggende bestekken en technische omschrijvingen. Voorts zullen de werken en werkzaamheden inzake de inrichting van de openbare ruimte, gefaseerd worden aangelegd en zal er steeds voor de betreffende werken sprake zijn van een verplichting tot aanbesteding.</p> <p>Algemene constatering uit een vergelijking van de offerte met de civieltechnische raming in de exploitatieopzet, welke raming het karakter heeft van een budgetraming, van het ontwerp exploitatieplan leert voorts dat diverse werken en werkzaamheden in de offerte niet (volledig) zijn opgenomen. Zonder volledig te zijn kunnen worden genoemd:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De aanbiederingsraming van de aannemer gaat uit van prijspeil 1-1-2012 zonder indexering. In de raming zoals opgenomen in het ontwerp exploitatieplan is een prijspeil voor de budgetraming gehanteerd van 1-1-2014. 2. Geen of onvoldoende rekening gehouden met werkzaamheden inzake afvoer van teerhoudend asfalt; 3. Geen of onvoldoende rekening gehouden met het aanbrengen en verwijderen watertransportleiding en 380K-leiding; 4. Geen of onvoldoende rekening gehouden met kosten van gemalen van 	
--	--	--	--

		<p>hemelwater en vuilwaterafvoer;</p> <p>5. Geen of onvoldoende rekening gehouden met aanleg kruisingen en verharding voor vrachtverkeer;</p> <p>6. Geen of onvoldoende rekening gehouden met ophogen gebied;</p> <p>7. Geen of onvoldoende rekening gehouden met aanleg hedrofytenvijvers en ecozone</p> <p>8. Geen rekening is gehouden met opslagen voor nader te detailleren/uit te werken zaken en voor dekking van niet-benoemde objectrisico's voor bouwkosten.</p> <p>9. Er is in de offerte gerekend met eenheidsprijzen, waarbij rekening lijkt te zijn gehouden met aanbestedingsvoordelen</p> <p>10. Geen rekening is gehouden met ontwerpkosten om het voorlopig ontwerp om te zetten naar toekomstige definitieve ontwerpen etc;</p> <p>11. Geen rekening is gehouden met objectoverstijgende risico's en niet-benoemde objectrisico's.</p> <p>De zienswijze is voor dit onderdeel gezien het vorenstaande ongegrond te achten.</p>	
59	Indieners geven aan dat uit het ontwerp exploitatieplan volgt dat de kosten van aanleg van de interne baan voor 96% worden toegerekend aan het exploitatieplangebied. Voor de kosten in verband met	In reactie op deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt. De aanleg van de interne baan is een voorwaarde om te kunnen komen tot de	Zoals nader gemotiveerd in onze reactie, zien wij ten dele in deze zienswijze aanleiding om het ontwerp exploitatieplan aan te

	<p>de aansluitingen op de A16 en A17 wordt uitgegaan van percentages van respectievelijk 33% en 45%. Ten aanzien van de interne baan wijzen indieners op pagina 12 van de toelichting op het ontwerp exploitatieplan, waar is vermeld dat de interne baan ook een functie heeft naar een eventueel in de toekomst op het industrie- en haventerrein te realiseren railservicecentrum. In het ontwerp exploitatieplan worden de kosten van aanleg van de interne baan nagenoeg volledig aan LPM toegerekend. Het ontwerp exploitatieplan is op dit onderdeel innerlijk tegenstrijdig.</p>	<p>ontwikkeling van LPM. Zie onder meer de toelichting op het ontwerp inpassingsplan, paragraaf 2.2.1. Hiermee is sprake van toerekenbaarheid, zoals bedoeld in artikel 6.13 lid 6 Wro. De interne baan zorgt voor een directe verbinding van het bedrijventerrein LPM naar het bestaande industrieterrein Moerdijk, inclusief de daarbij behorende haven. Hiermee is sprake van profijt van de interne baan voor de gronden binnen LPM. Het proportionaliteitsaandeel is bepaald op 96%, zijnde de verhouding in de verkeersintensiteit van/naar LPM ten opzichte van de totale verkeersintensiteit. Verwezen wordt naar bijlage 16b behorende bij het ontwerp exploitatieplan waarin dit nader wordt toegelicht. In deze vergelijking voor het proportionaliteitsaandeel is geen rekening gehouden met de vestiging van een railservicecentrum. Reden is dat de plannen voor een dergelijk centrum op dit moment nog vaag en onzeker zijn. Dit betekent overigens niet, indien wel rekening zou worden gehouden met de verkeersintensiteit in relatie tot een railservicecentrum, dat in dat geval het proportionaliteitsaandeel zou dalen. Eerder zal sprake zijn van een verdere stijging. Indien tot de vestiging van een railservicecentrum wordt overgegaan komt</p>	<p>passen.</p>
--	--	---	----------------

		<p>dit in elk geval te liggen aan de westzijde van de A17, nabij de entree (nabij de ingang van het bestaande bedrijventerrein Moerdijk, afslag 26). Indien dan bedrijven binnen LPM gebruik gaan maken van het railservicentrum zullen zij de interne baan gaan gebruiken. Dit zal leiden tot een verdere toename van het gebruik van de interne baan vanuit de bedrijven binnen LPM. Hierbij dient in ogenschouw te worden gehouden dat de interne baan niet gebruikt kan worden voor verkeer, afkomstig uit de regio of van buiten LPM, om naar de westzijde van de A17 te gaan en te komen. Het gaat om een interne bedrijfsweg, louter bestemd voor de bedrijven gevestigd op LPM. Of deze nu de haven gebruiken als vervoersmodaliteit of een railservicentrum is daarmee van geen belang. Het gaat om het proportionele profijt van de interne baan als zodanig.</p> <p>Omwille van de duidelijkheid is bijlage 16B, waarin de onderbouwing van de mate van toerekening van de interne baan aan het exploitatieplangebied is opgenomen, nader verduidelijkt. Voorts is in de te wijzigen bijlage 16B voor de toepassing van de verkeerssinteseanalyse gebruik gemaakt van de verkeersmodelberekening met het verfijnde NRM Zuid 2014, wat tot gevolg heeft dat het proportionaliteitsaandeel van de genoemde werken wordt aangepast.</p>	
--	--	---	--

		Voor dit onderdeel zal het exploitatieplan gewijzigd worden vastgesteld. De zienswijze is op dit onderdeel ongegrond te achten.	
60	<p>Indieners geven aan dat in het ontwerp exploitatieplan, ter onderbouwing van de gehanteerde percentages van toerekening van de kosten van aanleg van de interne baan en de aanpassingen van de aansluitingen op de A16 en A17, verwezen wordt naar een notitie van Witteveen en Bos, die als bijlage 16B bij het ontwerp exploitatieplan is opgenomen. Indieners achten deze notitie summier en daarin wordt niet ingegaan op de betekenis die de interne baan heeft voor toekomstige grondexploitaties. Bovendien wordt niet ingegaan op de toepassing van de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit zoals bedoeld in artikel 6.13 lid 6 Wro. Nu op pagina 32 van het ontwerp exploitatieplan evenmin niet of nauwelijks op deze criteria wordt ingegaan is de toerekening van deze kosten in strijd met laatstgenoemd wetsartikel. Dit nog los van de vraag of zij vanwege de vereiste functionele en ruimtelijke samenhang wel terecht onderdeel uitmaken van het exploitatieplangebied.</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt. In paragraaf 4.6. van de toelichting op het ontwerp inpassingsplan is uitgebreid ingegaan op de noodzaak en het belang van de aanleg van de interne baan alsmede het doorvoeren van aanpassingen aan de aansluitingen van/naar de A16 en A17 in verband met de ontwikkeling van LPM. Uit die noodzaak en het belang volgt dat sprake is van ruimtelijke en functionele samenhang tussen de interne baan, de aanpassing aansluiting A16, de aanpassing van de aansluiting A17 enerzijds en de ontwikkeling van het logistiek park anderzijds. Hiermee is tevens voldaan aan het in artikel 6.13 lid 6 Wro opgenomen vereiste van toerekenbaarheid (causaliteit tussen de aanleg van interne baan, aanpassingen aansluiting A16 en A17 in relatie tot de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk).</p> <p>Omwille van de bereikbaarheid van het bedrijvenpark en het kunnen ontsluiten van logistieke functies is een directe aansluiting op de rijkswegen A16 en A17 van direct profijt voor de kavels binnen Logistiek Park</p>	Zoals aangegeven in onderdeel 59, zal bijlage 16B gewijzigd worden vastgesteld, waarbij voor de berekening van de verkeersintensiteitsverhouding gebruik is gemaakt van het verkeersmodel NRM Zuid 2014.

		<p>Moerdijk. De mate van profijt (oftewel het proportionaliteitspercentage zoals dat voortvloeit uit artikel 6.13 lid 6 Wro) is bepaald op basis van de uitkomsten van de verhouding in de verkeersbelasting van interne baan, aansluiting A16 respectievelijk A17 van/naar LPM en van/naar totaal. Dit komt, op basis van de bij het ontwerp exploitatieplan gehanteerde verkeersmodelberekening, uit op proportionaliteitsaandelen van 96% (interne baan), 33% (aansluiting A16) en 45% (aansluiting A17). De resultaten van dit onderzoek naar de te verwachten verkeersbelasting zijn samengevat weergegeven in bijlage 16B zoals dat bij het ontwerp exploitatieplan is opgenomen. Hiermee is naar onze opvatting op een juiste wijze toepassing gegeven aan de criteria, zoals opgenomen in artikel 6.13 lid 6 Wro. De zienswijze is om deze reden ongegrond te achten.</p> <p>Zoals aangegeven in onderdeel 59, zal bijlage 16B gewijzigd worden vastgesteld, waarbij voor de berekening van de verkeersintensiteitsverhouding gebruik is gemaakt van het verkeersmodel NRM Zuid 2014.</p>	
61	<p>Indieners geven aan dat de kosten van de deellocatie Appenzak volledig ten laste van het exploitatieplangebied zijn gebracht. Indieners geven aan dat uit het Mitigatie- en compensatieplan, zoals</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt.</p> <p>In het ontwerp exploitatieplan is rekening gehouden met de uitvoering van</p>	-

	<p>dat als bijlage bij het ontwerp exploitatieplan is opgenomen, wordt gesproken van een verplichte compensatieopgave van 3,2ha maar dat dit getal gebaseerd is op de onjuiste aanname dat de Boswet van toepassing is op de houtopstanden in het exploitatieplangebied. In het Mitigatie- en compensatieplan wordt, aldus indieners, de stelling ingenomen dat nu sprake is van de rechtsfiguur van een inpassingsplan de Boswet wel van toepassing is, terwijl dit ingeval van toepassing van een bestemmingsplan niet het geval zou zijn geweest. Voorts verkleint het daarmee het risico op juridische vragen en beperkingen voor compensatie. Deze uitleg van de Boswet komt indieners onjuist voor. Indieners zijn van opvatting dat voor de toepassing van Boswet een inpassingsplan gelijk is te stellen aan een bestemmingsplan.</p> <p>Indieners zijn voorts van opvatting dat ten onrechte op de compensatieopgave niet in mindering is gebracht het areaal bomen dat in de landschappelijke inpassingszone wordt geplant. Als indieners het goed begrijpen wordt dit gemotiveerd met aan te geven dat de bomen tevens de functie zullen hebben van vleermuisfoerageergebied. Deze motivering is voor de compensatieplicht op grond van de Boswet niet relevant, aldus indieners.</p> <p>Indieners geven aan het voorts onduidelijk te vinden wat nu de precieze omvang is van het compensatiegebied, en daarmee van de te verhalen kosten voor compensatie. Indieners wijzen erop dat naar hun mening slechts de kosten van de verplichte</p>	<p>mitigerende en compenserende maatregelen in het gebied ten noorden van de A17 (deellocatie Appelzak). Het gaat hier om de compensatieopgave zoals die voortvloeit uit de toepassing van de Boswet en de aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur. In totaal bedragen de kosten € 1.463.326,-- bestaande uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. kosten verwerving/inbreng gronden: 4,8 ha a € 28,-- per m²= € 1.344.000,-- b. Kosten inrichting Appelzak (ruig grasland, struweel en bosland)=€ 49.232,-- c. Kosten vides huismussen/vleermuis kasten etc: € 14.800,-- d. bijkomende kosten en kosten voorbereiding, toezicht uitvoering: € 55.294,-- <p>De onderbouwing en toelichting van de omvang van de mitigerende en compenserende maatregelen is vastgelegd in het als bijlage 11D bij het ontwerp exploitatieplan behorende mitigatie- en compensatieplan. Daaruit volgt dat de compensatie ten behoeve van de EHS 1,6 ha bedraagt. De compensatie Boswet bedraagt 3,2 ha. In totaal derhalve 4,8 ha. Er is derhalve geen sprake van een compensatieomvang van 8,4 ha, zoals door indieners wordt verondersteld.</p>	
--	---	--	--

	<p>compensatie op grond van (in dit geval) EHS en Flora- en Faunawet mogen worden verhaald, en niet de kosten van de totale op blz 15 van het Mitigatie- en compensatieplan genoemde 8,4 ha.</p>	<p>Indieners stellen dat de compensatieopgave van 3,2ha vanuit de Boswet gebaseerd is op een onjuiste aanname dat de Boswet van toepassing is op houtopstanden in het exploitatieplangebied. Indieners zijn van opvatting dat voor de toepassing ten onrechte het uitgangspunt is gehanteerd dat een inpassingsplan wat anders is als een bestemmingsplan.</p> <p>Dit standpunt van indieners is naar onze opvatting onjuist. In de Boswet ontbreekt een expliciete wetsduiding inhoudende dat voor de toepassing van de Boswet een inpassingsplan moet worden aangemerkt als een bestemmingsplan. De stelling van indieners dat in de Wro een inpassingsplan nadrukkelijk gelijk is gesteld aan een bestemmingsplan doet daaraan niets af. Deze gelijkstelling is het gevolg van een expliciete wetsduiding (zie bijvoorbeeld artikel 3.26 Wro) en maakt daarmee zichtbaar dat zonder die expliciete wetsduiding die gelijkstelling niet mag worden aangenomen. Zou het standpunt van indieners juist zijn, dan zou ook het bepaalde in artikel 6.25 Wro, waarin wordt bepaald dat de verplichting een exploitatieplan vast te stellen ook geldt ingeval sprake is van een inpassingsplan, overbodig zijn. Ook hieruit volgt dat een expliciete wetsduiding een relevante</p>	
--	--	--	--

		<p>voorwaarde is. Daarvoor is temeer reden nu ten tijde van de totstandkoming van de Boswet de rechtsfiguur van een inpassingsplan niet bestond.</p> <p>De stelling van indieners, inhoudende dat ten onrechte op de compensatieopgave niet het areaal bomen dat wordt geplant, in mindering is gebracht, is eveneens onjuist te achten. Het gebied van de natuurcompensatie zal ook een functie krijgen als vleermuisfoerageergebied, dit als compensatiegebied voor vleermuizen in het kader van de Flora- en faunawet. Ten behoeve van de functie van foerageergebied is van belang dat het gebied zo groot mogelijk en zo min mogelijk versnipperd dient te zijn. Het situeren van de gehele Boswetcompensatie in de Appelzak draagt hieraan bij.</p>	
62	<p>Indieners wijzen erop dat de toeslag bij de compensatie van het EHS-natuurbeheertype Vochtig Bos met produktie 1/3 van het te compenseren areaal bedraagt plus de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer op grond van de Verordening ruimte 2014. In het Mitigatie- en compensatieplan wordt in plaats van 1/3 (33%) ten onrechte gesproken van 35%. Dit is daarmee onjuist te achten.</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt. In paragraaf 2.4.2 van het Mitigatie- en compensatieplan, zoals dat als bijlage 11d bij het ontwerp exploitatieplan is opgenomen, wordt gesproken van een toeslag van 35%. Controle leert dat het hier dient te gaan om 33,3%. Er is echter sprake van een verschrijving in de tekst, waarbij echter de omvang van de toeslag in de verdere berekening van de kosten juist</p>	-

		is gehanteerd op 33,3%. De zienswijze is gegrond te achten, evenwel leidt de verschrijving in de tekst daarmee niet tot een aanpassing van de omvang van de compensatiemaatregelen.	
63	<p>Indieners geven aan dat ten aanzien van de kosten van voorbereiding, toezicht en uitvoering (VTU) sprake is van een dubbeltelling. Op pagina 33 van het ontwerp exploitatieplan wordt opgemerkt dat in de toepassing van de zogenaamde plankostenscan, geen rekening is gehouden met de kosten van VTU op de werken sloopwerkzaamheden, bodemsanering en voorbelasten/ophogen. Volgens bijlage 8, behorende bij het ontwerp exploitatieplan, is bij de plankostenscan wel degelijk rekening gehouden met sloopkosten en met kosten in verband met voorbelasten/ophogen. Dat de VTU kosten voor deze onderdelen apart onder de post plankosten zijn opgenomen wordt door Indieners daarmee onjuist geacht.</p>	<p>Nadere controle leert dat bij de toepassing van de plankostenscan in voldoende mate rekening is gehouden met de kosten van VTU voor het onderdeel sloopkosten. Een en ander heeft tot gevolg dat in de kostenpost Plankosten en VTU een bedrag van VTU over de sloopkosten, ter grootte van € 117.581,-- op nominale waarde, te veel is opgenomen. De zienswijze is op dit onderdeel gegrond te achten. Dit bedrag zal worden gecorrigeerd bij gewijzigde vaststelling van het exploitatieplan.</p> <p>Nadere controle leert dat bij de toepassing van de plankostenscan geen rekening is gehouden met de kosten van VTU over kosten van bodemsanering. Gezien deze situatie is de raming van VTU gekoppeld aan de uitvoering van bodemsanering juist opgenomen.</p> <p>Wat betreft de kosten van VTU over de werken en werkzaamheden inzake voorbelasten/ophogen van de ontwikkelvelden leidt een ongewijzigde toepassing van de plankostenscan tot een bedrag van VTU ter grootte van €</p>	<p>Zoals nader gemotiveerd in onze reactie wordt het ontwerp exploitatieplan op twee onderdelen aangepast naar aanleiding van deze zienswijze.</p>

		<p>594.201,-- (netto-contante waarde), dit gekoppeld aan een investeringsniveau van € 15.175.967,-- (nominale waarde). De omvang van de aldus berekende VTU over een investeringsniveau van € 15.175.967,-- , zijnde 3,9%, is naar onze opvatting volstrekt niet realistisch te noemen. Er is sprake van een oppervlakte van 191ha, die in 4 deelfasen wordt opgehoogd met (gemiddeld) 0,5m1. In het ontwerp exploitatieplan is beoogd voor de kosten van VTU, verbonden aan voorbelasten/ophogen van de deelgebieden uit te gaan van in totaal 15% van de kosten, wat neerkomt op € 2.276.395,-- (nominale waarde) en € 1.987.506,-- (nettocontante waarde). Abusievelijk is in het ontwerp exploitatieplan uitgegaan van een bedrag aan VTU over de werken inzake voorbelasten/ophogen van € 2.581.707,-- (nettocontante waarde). Een bedrag van € 594.201,-- zal worden gecorrigeerd bij gewijzigde vaststelling van het exploitatieplan.</p>	
64	<p>Indieners geven aan dat de vaststelling van de maximaal verhaalbare kosten, zoals opgenomen in paragraaf 5.7 van het ontwerp exploitatieplan onjuist is, door een onjuiste toepassing van de macro-aftoppingsregeling zoals opgenomen in artikel 6.16 Wro. Deze onjuistheid wordt gevormd door uit te gaan van een te lage inbrengwaarde, dit gezien de zienswijze van indieners zoals hiervoor onder punt</p>	<p>Deze zienswijze van indieners is onjuist te achten, omdat, zoals is betoogd in onderdeel 51, niet is uitgegaan van een te lage inbrengwaarde maar van een juist vastgestelde inbrengwaarde.</p> <p>Wat betreft de door indieners veronderstelde invloed van de rentekosten</p>	-

	<p>28. Wordt uitgegaan van de door indieners aangegeven inbrengwaarde van € 42,- dan zullen de kosten in ruime mate de opbrengsten overstijgen. Daar komt bij, aldus indieners, dat in het geval de rentelasten ad € 144.371.095,- worden verhaald, ook dan de kosten in ruime mate de opbrengsten zullen overstijgen.</p>	<p>wordt verwezen naar hetgeen hiervoor bij onderdeel 47 is opgenomen. Bij de toepassing van de regeling van de macro-aftopping dient te worden uitgegaan van een vergelijking van grondexploitatiekosten en grondexploitatieopbrengsten op basis van netto-contante waarde, wat wil zeggen dat de toekomstige kosten en opbrengsten gecorrigeerd worden voor rentelasten. De stelling van indieners is dan ook methodisch onjuist te noemen.</p>	
65	<p>Indieners geven aan dat uit het ontwerp exploitatieplan sprake is van een exploitatietekort op eindwaarde. Indieners geven aan dat de totale kosten op eindwaarde uitkomen op € 303.183.846,- terwijl de opbrengsten uitkomen op € 212.084.687,- met een opbrengstenstijging van € 13.269.927,- wat neerkomt op een tekort van circa € 80 mln.</p>	<p>Deze zienswijze is onjuist te achten en berust op een methodische onjuistheid. Voor het bepalen van het exploitatiesaldo op eindwaarde is van belang dat de grondexploitatiekosten en de grondexploitatieopbrengsten beiden op eindwaarde worden bepaald. Voor de grondexploitatiekosten gaat het dan om in tijd gefaseerde investeringen, verhoogd met een kostenindexering en met rente. Hetzelfde geldt voor de opbrengsten. De grondexploitatiekosten op eindwaarde bedragen € 306.285.137,- (zie de tabel op blz 30 van het ontwerp exploitatieplan). De grondexploitatieopbrengsten op eindwaarde bedragen € 311.543.166,-. Op de eindwaardedatum van 31 december 20130 is daarmee sprake van een positief grondexploitatiesaldo.</p>	-
66	<p>Indieners geven aan dat de op pagina 36 van het ontwerp exploitatieplan opgenomen berekende</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt. Zoals aangegeven in</p>	<p>Zoals nader gemotiveerd zien ten dele in deze zienswijze aan</p>

	<p>exploitatiebijdrage per eenheid niet juist is. Dit als gevolg van de eerder door indieners geconstateerde foutieve oppervlakgegevens. Voorts geldt, aldus indieners, dat de uitgiftebare oppervlakte per uitgiftecategorie niet juist is opgenomen.</p>	<p>onderdeel 33 is geen sprake van onjuiste oppervlakgegevens in relatie tot het ruimtegebruik. Wel is bij nadere controle gebleken dat in het overzicht van de gewogen eenheden per eigendom (bijlage 21 van het ontwerp exploitatieplan) abusievelijk bij twee eigendommen is uitgegaan van weliswaar de juiste oppervlakte, maar dat het uitgiftebaar terrein daar deels in een onjuiste uitgiftecategorie is vermeld. Het gaat hier om eigendom 17.2 (eigendom van Hebema II b.v.) en eigendom 26.0. In beide gevallen is uitgegaan van de uitgiftecategorie "grootschalige VAL-zichtlocatie". Dit had moeten zijn "Grootschalige VAL". Voor dit onderdeel zal het ontwerp exploitatieplan worden gewijzigd .</p>	<p>aanleiding tot aanpassing van het ontwerp exploitatieplan. Het exploitatieplan wordt aangepast zoals aangegeven.</p>
67	<p>Indieners verzoeken primair het ertoe te leiden dat op korte termijn de onderhandelingen met Havenschap Moerdijk worden hervat.</p>	<p>In reactie op deze zienswijze wordt opgemerkt dat deze ongegrond moet worden verklaard doordat zij zich niet richt tegen de inhoud van het ontwerp exploitatieplan. Voorts spreken indieners in deze over onderhandelingen, wat daar ook van zij, met Havenschap Moerdijk. Dat is daarmee geen aangelegenheid voor het provinciebestuur.</p>	-
68	<p>Indieners verzoeken in dit kader voorts af te zien van de vaststelling van een exploitatieplan.</p>	<p>De vaststelling van een exploitatieplan berust op de uitvoering van een wettelijke verplichting, een en ander zoals vastgelegd in afdeling 6.4 Wro. Buiten de grondpositie</p>	-

		van indieners is sprake van een groot aantal andere particuliere eigenaren. Het is niet aannemelijk dat voorafgaande aan de vaststelling van het inpassingsplan al deze gronden van derden door of namens het provinciebestuur zijn verworven dan met voor deze eigenaren zogenaamde anterieure overeenkomsten zullen worden gesloten. Mitsdien blijft de plicht aanwezig tot vaststelling van een exploitatieplan.	
<p>Het ontwerp exploitatieplan wordt op onderdelen aangepast naar aanleiding van de op dit plan ingediende zienswijzen door indieners. Hierboven is gemotiveerd welke zienswijzen al dan niet ten dele gegrond zijn verklaard en waarop het ontwerp exploitatieplan wordt aangepast. Voor het overige geven de zienswijzen ons geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp exploitatieplan.</p>			

Tabel 1: Overzicht horende bij zienswijze 33 van indiener 14.

Ontwikkel- veld	Oppervlakte uitgifbaar deel ontwikkelveld volgens opgave indieners	Oppervlakte uitgifbaar deel ontwikkelveld volgens ontwerp exploitatieplan	Vershil in m2
1	334.246	334.267	+ 21
2	413.529	415.763	+ 2.234
3	285.512	285.523	+ 11
4	344.565	344.565	0
Totaal:	1.377.852	1.380.118	+ 2.266

Indiener 15 : Stichting Gezond Moerdijk			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Indiener vraagt aandacht voor kwaliteit van leven en psychisch welbevinden voor inwoners van het dorp Moerdijk.	Voor zover mogelijk en redelijkerwijs uitvoer in het kader van de voorbereiding van het inpassingsplan voor Logistiek Park Moerdijk is er onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de omgeving. Daarbij hebben geen overwegende bezwaren geconstateerd om af te zien van de ontwikkeling van het bedrijventerrein.	-
2	Indiener verzoek om de locatie Moerdijk-West te heroverwegen of om te kiezen voor een kleinere variant rondom de infrastructuur van de A16.	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-
3	Indiener stelt voor om de fasering te starten met de strook langs de A16 en daarbij tevens aan weerszijden van stationsgebied Lage Zwaluwe de grond te benutten. Eventueel kan volgens indiener nog gedacht worden aan de infrastructurele restruimte tussen spoor en A16 ten noorden van het stationsgebied. Hierdoor blijft het dorp Moerdijk vrij te liggen, waardoor psychisch welbevinden en kwaliteit van leven/leefomgeving beter geborgd kan worden.	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-
4	Indiener geeft aan dat huidige leefbaarheid sterk onder druk door de stank en gevaarlijke vluchtige (PAK) stoffen problematiek vanaf huidige industrieterrein. Dit zou eerst onderzocht moeten worden, om toekomstige stapeffecten verder te voorkomen en leefbaarheid te herstellen.	Het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk is wat betreft de categorieën van bedrijven en aard van milieubelasting niet te vergelijken met Logistiek Park Moerdijk. Van de genoemde stapeffecten ten aanzien van stank en gevaarlijke vluchtige stoffen zal ten gevolge	--

		van Logistiek Park Moerdijk geen sprake zijn. Overigens is bij de milieuonderzoek die zijn uitgevoerd voor Logistiek Park Moerdijk ook gekeken naar cumulatieve effecten.	
5	Indiener geeft aan dat de te verwachten toename sluipverkeer in de fase dat er geen interne baan is gerealiseerd verder onderzocht moet worden in verband met het grote gezondheidseffect op de omwonenden.	Zie voor onze reactie op deze zienswijze de inleiding in paragraaf 1.1.	-
6	Indiener geeft aan dat er een doorgaande route gegarandeerd moet worden, gezien de huidige afsluitingen van het bestaande industrieterrein, waar bewoners al veel last van hebben.	In het voorlopig civieltechnisch ontwerp is voorzien in afsluitbare hekken op de directe toegangswegen van en naar LPM. De nieuwe kruispunten ter hoogte van de op en afritten naar de A17 worden door deze hekken niet afgesloten (zie tekening HT331.21.1561 van de Ontwerprapportage VO+ 3.0, bijlage 9A exploitatieplan). Dit betekent dat de rechtstreekse verbinding van het dorp Moerdijk via LPM inderdaad gesloten kan worden. De langere route naar Zevenbergsche Hoek via de Steenweg en Binnenmoerdijksebaan blijft evenwel open. Overigens verwachten wij gezien de aard van het bedrijventerrein (logistieke bedrijven) niet dat de hekken in het weekend gesloten zullen worden.	-
7	Indiener geeft aan dat een intensivering van het gebruik van de huidige goederenspoorlijn niet acceptabel is en dat ook daar in het PIP/MER een	Ten gevolge van LPM zal het goederenvervoer per trein toenemen met ongeveer 2 goederentreinbewegingen per	-

	oplossing voor opgenomen moet worden. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het huidige spoorlijntje vormt nu al een groot gezondheidsrisico bij calamiteiten en heeft nu al effect op psychisch welbevinden, kwaliteit van leven en leefbaarheid in Moerdijk dorp.	etmaal van en naar Moerdijk. Daarbij zal gezien de beoogde doelgroep geen sprake zijn van het vervoer van gevaarlijke stoffen ten gevolge van LPM. Derhalve zien wij in het kader van de huidige planvorming geen aanleiding tot het treffen van maatregelen aan de spoorlijn.	
Wij zien in de zienswijzen van indiener geen aanleiding tot aanpassing van de plannen.			

Indiener 16 : Den Hollander Advocaten namens VOF Van Beek			
Zienswijzen gericht op het ontwerp provinciaal inpassingsplan voor LPM.			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Het nieuwe LPM trekt een zodanig forse wissel op het landbouwbedrijf dat cliënten exploiteren, dat zij primair van oordeel zijn dat de plannen voor dit bedrijfsterrein geschrapt moeten worden. Als gevolg van het inpassingsplan gaat in totaal 16,7 hectare agrarische grond verloren voor de agrarische bedrijfsvoering. Op het totale grondareaal van bijna 63 hectare is een dergelijke oppervlakte voor indiener substantieel. Het verlies van grond is dermate groot dat daardoor de rentabiliteit in het gedrang komt en als gevolg daarvan ook de continuïteit in ernstige mate zal worden aangetast.	De belangen die gediend zijn met de voorgenomen realisatie van het bedrijventerrein LPM, zijn beschreven in de toelichting op het ontwerp inpassingsplan. De stellingname van indiener dat de plannen voor de ontwikkeling van LPM een zodanige wissel op het door indiener geëxploiteerde landbouwbedrijf zouden trekken dat de plannen voor LPM geschrapt zouden moeten worden, is niet onderbouwd en is om die reden reeds ongegrond te achten. De constatering dat 16,7 ha van het blijkbaar binnen het landbouwbedrijf beschikbare totale grondareaal van bijna 63 ha binnen het ontwerp inpassingsplan is gelegen, leidt er volgens indiener toe dat de rentabiliteit van het bedrijf in gedrang	-

		<p>komt en als gevolg daarvan de continuïteit in ernstige mate zal worden aangetast. Zoals aangegeven, is deze stellingname zonder enige nadere onderbouwing onbegrijpelijk en mitsdien ongegrond te achten.</p>	
2	<p>Het voortbestaan van het bedrijf kan volgens indiener alleen worden gegarandeerd bij verplaatsing van het bedrijf naar een andere (nieuwe of bestaande) locatie. Daarbij speelt ook de lage inbrengwaarde waarmee in het exploitatieplan wordt gerekend, een belangrijke rol. Bij een inbrengwaarde die wordt gehanteerd door de ontwikkelaars die gronden in het LPM hebben verworven, zou indiener in staat zijn het eigen bedrijf te verplaatsen naar een locatie waar, anders dan aan de Lapdijk, wél voldoende zicht op continuïteit in de bedrijfsvoering bestaat.</p>	<p>De stellingname dat het voortbestaan van het bedrijf van indiener alleen kan worden gegarandeerd bij verplaatsing naar een andere (nieuwe of bestaande) locatie, mist onderbouwing en is om die reden inhoudelijk niet te beoordelen.</p> <p>Wat betreft de gehanteerde inbrengwaarde zoals die is opgenomen voor de gronden in het exploitatieplangebied, waartoe ook de gronden van indiener behoren, is uitvoering gegeven aan de wettelijke voorschriften inzake de uit te voeren taxatie en de daarmee te hanteren waardegrondslag. Ingevolge artikel 6.13 lid 5 Wro is voor de raming van de inbrengwaarde uitgegaan van de waarde, zoals die voortvloeit uit overeenkomstige toepassing van de artikelen 40b-40f onteigeningswet. De verwijzing naar de inbrengwaarde die gehanteerd wordt door ontwikkelaars die in het gebied van Logistiek Park Moerdijk gronden hebben verworven, mist hier relevantie, nu het gaat om de toepassing van de wettelijke regels over de vaststelling van een exploitatieplan, zoals bedoeld in artikel 6.12 Wro.</p>	-

3	<p>Indiener stelt dat niet is voldaan aan de SER-ladder voor duurzame verstedelijking.</p>	<p>In de toelichting bij het inpassingsplan en de bijbehorende onderliggende onderzoeken is uitvoerig ingegaan op de 'Ladder van Duurzame verstedelijking' (ook wel SER-ladder genoemd). Wij verwijzen hier naar paragraaf 2.3.4 van de toelichting en het rapport 'Onderzoek marktvaart Logistiek Park Moerdijk' dat als bijlage 9 bij de toelichting is gevoegd. Een motivering van het gestelde ontbreekt. Derhalve kunnen wij ook niet beoordelen op welke onderdelen indiener van mening is dat niet voldaan is aan de SER-ladder.</p>	-
4	<p>Indiener betwist dat er behoefte bestaat aan bedrijfsterrein voor de logistieke bedrijven waarop het LPM zich gericht. Dat zou blijken uit de second opinion die een onafhankelijke commissie heeft uitgebracht (door indiener aangeduid als commissie-De Langen, verwijzend naar de voorzitter van deze commissie, prof. Dr. Peter de Langen).</p>	<p>Het nut en de noodzaak is belangrijk bij een grootschalige ontwikkeling als LPM. Aan een gedegen onderbouwing van het nut en de noodzaak hechten wij dan ook grote waarde. Een reden voor ons om bij deze belangrijke onderbouwing van LPM 'de vinger aan de pols' te houden en het onderzoek naar de marktvaart voor LPM de afgelopen jaren steeds opnieuw te actualiseren. Op grond van de uitgevoerde onderzoeken hebben wij geen reden om te twifelen aan het nut ende noodzaak van LPM.</p> <p>Ter verificatie van het nut en de noodzaak van LPM hebben wij, op aangeven van Provinciale Staten, genoemde second opinion uit laten voeren. Met de planontwikkeling is rekening gehouden met</p>	-

		de conclusies uit de second opinion. In paragraaf 2.3.5 en 2.3.6 van de toelichting op het inpassingsplan zijn wij daar nader op ingegaan.	
5	Door indiener is aangegeven dat de commissie-De Langen zeer sceptisch is over de behoefte aan een nieuw bedrijfsterrein voor de (zeer) specifieke doelgroep waarvoor het LPM wordt ontwikkeld. Indiener stelt vervolgens dat, nu een commissie die uit louter deskundigen op dit gebied bestaat, tot een dergelijke conclusie komt, in redelijkheid niet gesteld kan worden dat de behoefte als bedoeld in de eerste trede van de SER-ladder is aangetoond.	Voor een reactie op deze zienswijze verwijzen wij naar onze reactie op de voorgaande zienswijzen 3 en 4. Nu niet nader is gemotiveerd waarom indiener van mening is dat niet aan de eerste trede van de SER-ladder is voldaan, volstaan wij hier met deze verwijzing.	-
6	Indiener stelt dat het scenario, waarbij de regionale vraag naar bedrijventerrein voor grote logistieke bedrijven en de bovenregionale vraag worden opgeteld en wat resulteert in een behoefte van 105 tot 135 hectare in de periode tot 2025 onwaarschijnlijk is. De commissie-De Langen zou deze conclusie op een gedegen wijze onderbouwd hebben door te stellen dat de ramingen voor het berekenen van de regionale vraag gebaseerd zijn op het zogeheten Transatlantic Market Scenario. Dat zou volgens indiener leiden tot een te hoge uitbreidingsvraag, onder meer omdat in de jaren tot 2020 met een gemiddelde economische groei van 1,9 procent wordt gerekend. Een aanname die volgens indiener nogal optimistisch is.	De marktvoor Logistiek Park Moerdijk is uitvoerig onderzocht. Het betreffende rapport van dit onderzoek is als bijlage 9 bij de toelichting op het inpassingsplan gevoegd. Het onderzoek is uitgevoerd op basis van gangbare rekenmethodes en prognoses in de Bedrijfslocatiemonitor (BLM). Voor de regionale marktvoor is daarbij het TM scenario gehanteerd. Dit scenario is het meest realistisch voor het ramen van de uitbreidingsvraag op de langere termijn. Niet alleen wij maar ook het Rijk gaan hiervan uit, zoals beschreven in het Convenant Bedrijventerreinen 201-2020. Binnen het TM scenario wordt uitgegaan van een constante economische groei, waarin rekening wordt gehouden met pieken en dalen in deze groei. Aanvullend	-

		<p>daarop is de financiële en economische crisis betrokken bij het ramen van de marktvrage (de geprognoseerde vrage tussen 2009 en 2012 verminderd met de gerealiseerd uitgifte in die periode is beschouwd als 'verloren'). Naar het oordeel van de commissie is dit terecht zo gedaan. In hoeverre nu nog sprake is van de door indiener gestelde nogal optimistische aanname, kunnen wij niet afleiden uit de zienswijze.</p>	
7	<p>Indiener geeft aan dat door de commissie-De langen het volgende is gesteld: <i>“De commissie stelt vraagtekens bij het toevoegen van de bovenregionale vrage, die is gebaseerd op beleid uit het verleden en die is ingeschat op basis van extrapolatie van de historische trend. Dat is problematisch, omdat daarmee actuele trends in de markt worden miskend. De commissie wijst hier op de ontwikkeling naar meer decentrale voorraden en naar de trend dat locaties meer in de nabijheid van afzetmarkten worden gesitueerd. Het is zodoende maar de vrage of er behoefte is aan grote terreinen voor VAL-bedrijven én het is maar de vrage of de locatie bij Moerdijk zo aantrekkelijk is als in het Stec-rapport wordt gesteld.”</i></p>	<p>Het marktrapport is opgesteld op basis van gangbare rekenmethodes en prognoses in de Bedrijfslocatiemonitor (BLM); bijgesteld ten opzichte van analyses in 2006 en 2010 en uitgaand van een lager groeiscenario vanwege de impact van de langdurige economische crisis. De modellen en prognoses waarop de rapportage is opgesteld, worden ook gehanteerd door Rijk, provincie en regio, en zijn tot op heden de meest betrouwbare gebleken (over een langere periode wordt immers rekening gehouden met hogere en lagere groeicijfers voor de economie). Uit de analyses blijkt dat de vrage vanuit de logistieke sector relatief constant is tijdens zowel economische groei als krimp. Juist de afgelopen jaren waarin veel bedrijven een rem zetten op plannen voor uitbreiding zien we dat de logistiek dynamiek blijft vertonen. Wat daarbij</p>	-

		opvalt is dat het type activiteit verandert, van alleen opslag naar het logistieke dienstverlening en VAL (het toevoegen van waarde). En ook worden blijken logistieke centra aanmerkelijk groter te worden. Hetgeen door indiener wordt gesteld herkennen wij dan ook niet. Daarbij ligt Logistiek Park Moerdijk gunstig voor logistieke bedrijvigheid met marktgebied Nederland of Benelux/Noord-Fankrijk.	
8	Indiener geeft aan dat door de commissie-De langen het volgende is gesteld: <i>“Daar komt nog bij dat een analyse ontbreekt van de oorzaken waarom bedrijven in de VAL-sector die nu nog op het bestaande bedrijfsterrein bij Moerdijk zijn gevestigd, zijn vertrokken of daartoe een besluit hebben genomen.”</i>	Ter onderbouwing van het nut en de noodzaak van Logistiek Park Moerdijk is de marktvrage uitvoerig onderzocht. De betreffende rapporten (onderzoek marktvrage en de bijbehorende concurrentieanalyse) zijn als bijlage 9 bij de toelichting op het inpassingsplan gevoegd. Het bestaande industrieterrein Moerdijk is daarbij betrokken, waarbij er is gekeken in hoeverre er mogelijkheden tot vestiging zijn voor de doelgroep van Logistiek Park Moerdijk. In paragraaf 1.1 van deze nota zijn we daarop ook ingegaan. Wij zijn van mening dat daarmee het bestaande industrieterrein voldoende is betrokken bij het onderzoek naar de marktvrage voor Logistiek Park Moerdijk.	-
9	Volgens de toelichting op het ontwerp inpassingsplan kan op maximaal 50 hectare van de bestaande bedrijfsterreinen voorzien worden in de zeer specifieke doelgroep voor LPM. Indiener deelt deze conclusie niet. Gesteld wordt dat in West- en Midden-	Indiener deelt de conclusie niet dat maximaal ongeveer 50 hectare van de bestaande bedrijfsterreinen kunnen voorzien in de zeer specifieke doelgroep voor LPM. Daarbij wordt door indiener	-

	<p>Brabant in verschillende gemeenten bedrijfsterreinen beschikbaar zijn die in ieder geval voor een relevant gedeelte in de behoefte aan terrein voor grootschalige logistieke bedrijven kunnen voorzien. Indiener wijst hier op terreinen in Bergen op Zoom, Roosendaal, Oosterhout en Tilburg. Indiener geeft aan dat ook voor deze terreinen de logistieke bedrijven nadrukkelijk de doelgroep zijn. Het is ook niet aannemelijk dat deze alternatieven uitgegeven zijn voordat het LPM wordt ontwikkeld of dat het ruimtelijke ordeningsbeleid de uitgifte zal blokkeren, zodat met deze locaties in betekenende mate rekening gehouden had moeten worden. Volgens indiener is ook niet onbelangrijk dat de grondprijzen voor deze terreinen lager zijn dan in het LPM. Indiener geeft aan dat de commissie concludeert dat in het onderzoek dat aan het ontwerp inpassingsplan ten grondslag ligt, is onderschat in welke mate de bestaande terreinen aan de specifieke doelgroep een alternatief kunnen bieden.</p>	<p>verwezen naar terreinen in Bergen op Zoom, Roosendaal, Oosterhout en Tilburg. Deze gemeenten en ook nog andere gemeenten zijn door ons betrokken in het onderzoek naar de marktvrage voor Logistiek Park Moerdijk. Wij wijzen hier naar het rapport 'Onderzoek marktvrage Logistiek Park Moerdijk' en in het bijzonder het bijlagerapport over de concurrentie-analyse. Beide rapporten zijn als bijlage 9 gevoegd bij de toelichting op het inpassingsplan. Andere bedrijventerreinen mogen dan wel de mogelijkheid bieden voor de vestiging van logistieke bedrijven. Het aanbod op bestaande en nieuwe bedrijventerreinen is slechts deels geschikt beschikbaar te maken voor de specifieke doelgroep voor Logistiek Park Moerdijk. Namelijk grootschalige VAL-bedrijven, groter dan 5 hectare, nabij snelweg en water net met voldoende ruimte bebouwingsmogelijkheden. Hiermee rekening houdend zijn wij tot onze conclusie gekomen dat maximaal ongeveer 50 hectare van doelgroep voor Logistiek Park Moerdijk zich elders in West- en Midden-Brabant kan vestigen. Wat betreft de grondprijzen merken wij op dat deze tot stand is gekomen door gebruik te maken van de residuele grondprijsmethodiek. Hierbij is gekeken naar realistische prijzen op basis van huurprijzen</p>	
--	--	--	--

		<p>en bouwkosten. De uitkomst is een prijs die marktconform is. Daarbij is de grondprijs zeker niet het enige vestigingsargument. De ideale locatie wordt niet bepaald door simpelweg de grondprijs te vergelijken. Immers, de grondprijs is slechts een beperkt onderdeel van de totale kosten voor een logistiek bedrijf. De locatiekeuze wordt uiteindelijk gemaakt op basis van de kosten van het totale logistieke proces. Gezien de voordelen die Logistiek Park Moerdijk ebben wij geen reden om te twijfelen aan de gehanteerde grondprijzen.</p>	
10	<p>Indiener geeft aan dat door de commissie-De langen het volgende is gesteld: <i>"De commissie wijst verder op terreinen die zich expliciet op grootschalige logistieke bedrijven richten maar die buiten Noord-Brabant zijn gelegen. Een voorbeeld daarvan is het Freshpark bij Venlo. Op de uitgifte van deze terreinen heeft u geen enkele invloed, omdat zij onder het bestuur van een andere provincie vallen. Bovendien zijn de uitgifteprijzen ook hier lager dan in het LPM. Een locatie als Venlo bijvoorbeeld wordt als een toplocatie beschouwd, vooral vanwege de ligging ten opzichte van de afzetmarkt (vooral Duitsland)."</i></p>	<p>Voor zover in deze zienswijze buiten Noord-Brabant het buitenland bedoeld wordt, verwijzen wij naar onze reactie op uw zienswijze 11.</p> <p>In aanvulling daarop merken wij op dat in de praktijk de concurrentie met de regio Venlo, Duitsland of andere regio's nabij de grens of richting Oost-Europa slechts beperkt zichtbaar. Uit meerjarig onderzoek naar dynamiek onder logistieke bedrijvigheid van Stec Groep blijkt dat vanuit een distributiemodel gekeken wordt naar de ideale vestigingsregio en daarna naar de meest geschikte locatie. Uit dit onderzoek komt ook naar voren dat de regio Venlo en West-Brabant nauwelijks met elkaar concurreren en eerder complementair aan elkaar zijn. West-Brabant scoort wat dit betreft veel beter</p>	-

		voor bedrijven die een (sterke) link hebben met de havens van Rotterdam en Antwerpen (extended gate). Juist voor het versterken van de logistieke positie van Nederland is het goed om in beide regio's sterke locaties voor logistiek te ontwikkelen (uit oogpunt van complementariteit en het kunnen faciliteren van de totale topsector logistiek).	
11	Indiener geeft aan dat niet alleen het regionale en het bovenregionale aanbod aanzienlijk is, maar dat datzelfde ook geldt voor het aanbod in het buitenland. Dat is relevant, omdat in regio's als Antwerpen, Gent, Luik, Genk en Düsseldorf ook logistieke bedrijfscentra zijn en worden ontwikkeld. Hier is volgens indiener maar in beperkte mate aandacht aan besteed.	In het onderzoek naar de marktvraag voor Logistiek Park Moerdijk is een afgewogen analyse gemaakt van – in potentie – concurrerende locaties. Daarbij is ook het buitenland meegenomen. Wij verwijzen hier naar het betreffende rapport over het onderzoek naar de marktvraag en de bijbehorende concurrentieanalyse die als bijlage 9 bij de toelichting op het inpassingsplan zijn gevoegd. Uit de zienswijze kunnen wij niet opmaken in hoeverre het onderzoek op dit punt niet zou volstaan.	-
12	Indiener kan zich niet verenigen met de bestemming 'bedrijventerrein', omdat daardoor de gebruiksmogelijkheden van het toekomstige LPM onnodig worden beperkt. Een oppervlaktemaat van 5 hectare als ondergrens is te hoog. Een gedegen analyse waarom deze maat moet worden aangehouden, ontbreekt.	Met het specificeren van de doelgroep Value Added Logistics (VAL) groter dan 5 hectare wordt recht gedaan aan een goede ruimtelijke ordening. En wel in die zin door zich te richten op grotere internationale spelers die elders in Nederland niet of nauwelijks te accommoderen zijn. Deze doelgroep keuze sluit aan bij de Provinciale Staten uitgangspunten zoals bekrachtigd in het Publiek Programma van Eisen (PPvE),	-

		<p>behorende bij de bestuursovereenkomst 'Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk'.</p> <p>Door VAL-bedrijven en Value Added Services (VAS) toe te staan op het Logistiek Park Moerdijk wordt een onderscheidend terrein gerealiseerd. Andere grootschalige logistieke zijn inderdaad niet toegestaan. Juist door de specifieke doelgroep VAL/VAS aan te spreken is het mogelijk om een duurzaam gebruik van de gronden te realiseren waarbij de ontwikkelcellen efficiënt worden ingedeeld. De afmetingen van de ontwikkelcellen zijn namelijk afgestemd op de VAL/VAS doelgroep die behoefte hebben aan grote bedrijfspercelen. Een gedegen analyse van deze doelgroep is opgenomen in de toelichting, de rapporten van de Stec Groep en in het Ruimtelijk Ontwerp Logistiek Park Moerdijk. Deze rapporten hebben als bijlage bij de toelichting ter inzage gelegen.</p>	
13	De voorwaarde dat louter en alleen VAL-bedrijven zich op het LPM mogen vestigen, gaat voor indiener te ver gaat. Ook andere grootschalige logistieke bedrijven zouden toegelaten moeten worden.	Voor een reactie op deze zienswijze zie onze reactie op voorgaande zienswijze nummer 12.	-
14	Indiener betwijfelt of het gedetailleerde onderscheid dat in de planregels wordt gemaakt, zich wel verdraagt met het beginsel van een goede ruimtelijke ordening in de zin van artikel 3.1 Wro. Een bestemming moet te objectiveren moet zijn. Indiener	In artikel 1.56 is het begrip van Value Added Logistics bedrijven opgenomen. Hiermee wordt deze doelgroep objectief begrensd. Het verschil is dat VAL bedrijven zich - naast transport en opslag van	-

	zien nog niet hoe bij de toetsing van een omgevingsvergunning eenduidig kan worden vastgesteld of een bedrijf de voorgeschreven toegevoegde waarde daadwerkelijk zal realiseren.	goederen – ook richten op een toegevoegde waarde aan een product. Met deze doelgroep anticipeert het Logistiek Park Moerdijk op efficiëntere organisatie met andere logistieke ketens dan enkel de opslag van goederen. Logistiek Park Moerdijk wil een bepaald hoogwaardig type distributiecentra ondersteunen die zich richt op een logistieke keten waar diverse activiteiten plaatsvinden. Van transport, op- en overslag, tot assemblage, retourhandelingen en ketenregie. Bij de toetsing van de omgevingsvergunning zal aan deze definitie worden getoetst.	
15	Indiener heeft bezwaren tegen de afwijkingsbevoegdheid in artikel 4.6.2 van de planregels. Indiener ziet niet in waarom bedrijven waarmee synergievoordelen worden behaald, niet bij recht toegelaten zouden mogen worden. De aanbevelingen uit het rapport van de commissie-De Langen zouden juist wijzen op de noodzaak deze bedrijven toe te staan. Daarbij komt volgens indiener nog dat de afwijkingsbevoegdheid zo is geformuleerd dat een kleiner bedrijf alleen is toegestaan zolang het grotere VAL-bedrijf op het LPM gevestigd is. Verdwijnt het bedrijf om wat voor reden dan ook, dan is gebruik van grond en gebouwen door het kleinere bedrijven niet langer toegelaten.	Bedrijven waarmee synergievoordelen kunnen worden behaald zijn niet direct opgenomen omdat de ontwikkelcellen in hoofdzaak beschikbaar zijn VAL bedrijven op robuuste kavels. Omdat bedrijven met synergievoordelen en kleiner dan 5 ha beperkingen kunnen opleveren voor een efficiënte indeling van de ontwikkelcellen is gekozen voor een afwijkingsbevoegdheid. Voor bedrijven met synergievoordelen geldt de bepaling niet dat bij vertrek van het 'moeder' VAL-bedrijf ook het bedrijf met synergievoordelen moet vertrekken. Dit is wel van toepassing bij VAL-ketenbedrijven.	-
Wij zien in de zienswijzen van indiener op het ontwerp inpassingsplan geen aanleiding tot aanpassing van dit plan.			

Hierna volgen de zienswijzen op het ontwerp exploitatieplan.

Ontvankelijkheid wat betreft het ontwerp exploitatieplan:

De heer G.W.C.H. van Beek (hierna aan te duiden als: G. van Beek) geldt als juridisch eigenaar van gronden, gelegen in het gebied van het exploitatieplan. Ingevolge artikel 8.2 lid 5 Wro geldt hij daarmee als belanghebbende bij de indiening van zienswijzen tegen het ontwerp exploitatieplan Logistiek Park Moerdijk (hierna: het Ontwerp exploitatieplan). De heer G.W.C.H. van Beek in zijn hoedanigheid van eigenaar van de gronden, wordt hierna aangemerkt als G. van Beek

De zienswijze is eveneens ingediend namens Vof Van Beek, en de vennoten in de vennootschap onder firma, i.c. mevrouw J.P.H. van Beek en de heer G.W.C.H. van Beek. In de zienswijze wordt nagelaten te onderbouwen in welke hoedanigheid Vof Van Beek, respectievelijk haar afzonderlijke vennoten, hebben te gelden als belanghebbende bij het ontwerp exploitatieplan. Zo is niet duidelijk of de genoemde Vof beschikt over het economisch eigendom van gronden, die gelegen zijn in het ontwerp exploitatieplan. Om die reden wordt de zienswijze, voorzover deze is ingediend namens de Vof Van Beek, respectievelijk namens de (individuele) vennoten van genoemde vennootschap onder firma, niet ontvankelijk verklaard.

Het ontwerp exploitatieplan heeft ter inzage gelegen van 12 juni tot en met 23 juli 2014. De namens de heer G. van Beek ingediende zienswijze is gedateerd op 22 juli 2014, en op 23 juli 2014 ontvangen. De namens G. van Beek ingediende zienswijze is mitsdien tijdig ingediend.

De heer G. van Beek is mitsdien ontvankelijk ten aanzien van de namens hem ingediende zienswijze.

16	G. van Beek verwijst voor de inhoud van zijn zienswijze naar de door Hebema II B.V., Hebema IV B.V. en ProDelta Distripark Moerdijk B.V. ingediende zienswijze. Hij conformeert zich aan de namens Hebema II B.V. cs ingediende zienswijze.	G. van Beek verwijst voor de inhoud van zijn zienswijze naar de door Hebema II B.V., Hebema IV B.V. en ProDelta Distripark Moerdijk B.V. ingediende zienswijze. Hij conformeert zich aan de namens Hebema II B.V. cs ingediende zienswijze. Gezien het feit dat G. van Beek verwijst naar de separaat door Hebema II B.V., Hebema IV B.V. en ProDelta Distripark Moerdijk B.V. ingediende zienswijzen, wordt verwezen naar de reacties op	-
----	---	--	---

		<p>laatstgenoemde zienswijzen, zoals die bij indiener 14 in deze nota zijn opgenomen (zie bladzijde 82 en verder), dit met inachtneming van het volgende.</p> <p>De namens G. van Beek ingediende zienswijzen, zijn, in afwijking dan wel aanvulling op de hier ingehaalde reacties op de namens Hebema II B.V. cs ingediende zienswijzen voorts ongegrond te achten, voorzover die ziet op de onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Onderhandelingen anterieure fase (onderdeel 2 reactie zienswijze Hebema) b. Exploitatieplan als oneigenlijk breekmiddel (onderdeel 3 en 4 reactie zienswijze Hebema); c. Afrondende opmerkingen, hervatten onderhandelingen (onderdeel 47 en 48 reactie zienswijzen Hebema) <p>Reden is dat de zienswijze voor de onder a tot en met c genoemde onderdelen feitelijke grondslag mist, nu door of namens de provincie geen overleg met G. van Beek, in de zin zoals wordt beschreven in de zienswijze, heeft plaatsgevonden.</p> <p>De namens G. van Beek ingediende zienswijzen zijn, voorzover deze betrekking hebben op de gronden binnen het ontwerp exploitatieplan zijn als aangeduid als eigendom 5.2 op de als bijlage 5 bij het ontwerp exploitatieplan opgenomen</p>	
--	--	---	--

		<p>eigendommenkaart, in afwijking danwel aanvulling op de hier ingehaalde reacties op de namens Hebema II B.V. cs ingediende zienswijzen voorts ongegrond te achten, voorzover die zienswijzen zien op het onderdeel Exploitatieopzet (i.c. de onderdelen 24 tot en met 46 van de reacties op de zienswijzen Hebema).</p> <p>Reden is dat de eigendom 5.2 van G. van Beek ingevolge het ontwerp inpassingsplan de bestemming Groen-1 verkrijgen, wat tot gevolg dat op de gronden van indieners geen bouwplannen, zoals bedoeld in artikel 6.12 Wro kunnen worden opgericht. Dit blijkt voorts uit de ruimtegebruikskaart, zoals die als bijlage 3 bij het ontwerp exploitatieplan is opgenomen, alsmede uit bijlage 22 van het ontwerp exploitatieplan, waaruit volgt dat voor eigendom 5.2 geen sprake is van een toe te rekenen exploitatiebijdrage.</p> <p>Gezien deze situatie kan G. van Beek, ter uitvoering van het ontwerp exploitatieplan, waar het gaat om eigendom 5.2 binnen het ontwerp exploitatieplan, dan ook niet worden geconfronteerd met de toepassing van kostenverhaal zoals bedoeld in afdeling 6.4 Wro. Voor zover de zienswijze zich richt tegen de hoogte van de in het ontwerp exploitatieplan opgenomen inbrengwaarde voor eigendom 5.2, is de zienswijze</p>	
--	--	--	--

		<p>eveneens ongegrond te achten. De in een exploitatieplan op te nemen inbrengwaarde heeft louter een functie voor de toepassing van het publiekrechtelijke kostenverhaal, zoals dat voortvloeit uit de toepassing van een exploitatieplan.</p>	
17	<p>G. van Beek voert in aanvulling op de namens Hebema II B.V. cs ingediende zienswijze aan dat in het ontwerp exploitatieplan een faseringsregeling is opgenomen. Ingevolge die faseringsregeling kunnen zijn gronden pas in de laatste fase ontwikkeld worden. Daarmee wordt G. van Beek, en daarmee ook de ontwikkelaar met wie G. van Beek in onderhandeling is over verkoop van zijn gronden, fors benadeeld. Daarentegen wordt de provincie in aanzienlijke mate bevoordeeld, omdat de gronden die eigendom van de overheid zijn, ofwel in de eerste of in de tweede fase zijn gelegen.</p> <p>De heer G. van Beek acht de gekozen faseringsregeling in strijd met de door de Afdeling bestuursrechtspraak RvS in diens uitspraak van 9 februari 2011 aangelegde maatstaf, inhoudende dat dient te worden gemotiveerd waarom voor de gehanteerde faseringsregeling is gekozen. Daarbij komt aan het bestuursorgaan een ruime mate van beleidsvrijheid toe, maar die vrijheid kan niet zo ver gaan dat een fasering wordt vastgesteld, enkel met de bedoeling een overheidsorgaan te bevoordelen. De gekozen faseringsregeling voldoet aldus de heer G. van Beek niet aan deze maatstaf. Vanwege dit motiveringsgebrek is het exploitatieplan in strijd met de wet.</p>	<p>De inhoud van deze zienswijze komt overeen met de zienswijze van Hebema II B.V. cs, zoals opgenomen op blz 13/14 van de door laatstgenoemde indiener ingediende zienswijze. Verwezen wordt naar de reactie op deze zienswijze, zoals ten aanzien van laatstgenoemde zienswijze is opgenomen in onderdeel 5 in de reactie op de zienswijze van Hebema II B.V. cs. van deze nota.</p> <p>De stelling van G. van Beek dat diens gronden zijn gelegen in de laatste fase is gedeeltelijk onjuist te achten. De eigendommen van G. van Beek, in het ontwerp exploitatieplan aangemerkt als eigendom 5.2., zijn gelegen in fase 2 en niet fase 4 (laatste fase). Voorts is een groot deel van de gronden van eigendom 5.1. eveneens gelegen in fase 2.</p>	-

18	G. van Beek voert voorts in aanvulling op de namens Hebema II B.V. c.s. ingediende zienswijze aan dat de in de exploitatieopzet van het ontwerp exploitatieplan opgenomen inbrengwaarde onrechtmatig is vastgesteld. G. van Beek geeft aan dat uit de exploitatieopzet volgt dat de provincie van plan is tot onteigening over te gaan voor de gronden van derden die bebouwd zijn. G. van Beek geeft aan dat het enkele voornemen om tot onteigening over te gaan ingevolge jurisprudentie niet volstaat om voor die gronden dan uit te gaan van raming van een inbrengwaarde op basis van volledige schadeloosstelling. Er dient rekening te worden gehouden met grondeigenaren die tot zelfrealisatie willen overgaan.	De inhoud van deze zienswijze komt overeen met de zienswijze van Hebema II B.V. cs, zoals opgenomen op blz 27/28 van de door laatstgenoemde indiener ingediende zienswijze. Verwezen wordt naar de reactie op deze zienswijze, zoals ten aanzien van laatstgenoemde zienswijze is opgenomen in onderdeel 30 van de zienswijzenota.	-
Het ontwerp exploitatieplan wordt op onderdelen aangepast zoals nader gemotiveerd in reactie op de zienswijzen van indiener 14. Voor het overige geven de zienswijzen op het ontwerp exploitatieplan ons geen aanleiding tot aanpassing van dit plan.			

Indiener 17 : Next advocaten namens Swing Fuel Stations BV			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Indien in het ontwerp inpassingsplan voor LPM geen rekening is gehouden met de vestiging van een motorbrandstoffenverkooppunt overeenkomstig het bestemmingsplan Buitengebied 3e herziening van de gemeente Moerdijk, dan kan indiener zich daar niet mee verenigen. Het inpassingsplan dient naar het oordeel van indiener de vestiging/exploitatie van een door indiener beoogd verkooppunt voor	In het ontwerp inpassingsplan is geen rekening gehouden met de mogelijkheid van realisatie van het door indiener genoemde verkooppunt voor brandstoffen zonder LPG. In het bestemmingsplan Buitengebied 3e herziening was door de raad van de gemeente Moerdijk deze bouwmogelijkheid opgenomen. Door ons	De mogelijkheid van realisatie van een benzineverkooppunt zonder LPG op de gronden van indiener wordt mogelijk gemaakt in het vast te stellen inpassingsplan voor LPM overeenkomstig de 3 ^e herziening bestemmingsplan buitengebied.

	<p>motorbrandstoffen voor personen-, bestelauto's en busjes mogelijk te maken. Verzocht wordt om de verbeelding en de planregels daarop aan te passen.</p>	<p>college is bij besluit van 4 juni 2013 een reactieve aanwijzing gegeven, met de strekking dat onder meer deze bouwmogelijkheid geen onderdeel blijft uitmaken van het genoemde bestemmingsplan.</p> <p>Bij besluit van 1 september 2014 hebben wij besloten het reactieve aanwijzingsbesluit gedeeltelijk in te trekken, in die zin dat daardoor de vaststelling van het genoemde bestemmingsplan voor de gronden van indiener alsnog in stand is gebleven. Gezien deze gewijzigde omstandigheden wordt voorgesteld het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen, in die zin dat de in het bestemmingsplan Buitengebied 3e herziening opgenomen bouwmogelijkheid van een verkooppunt voor brandstoffen zonder LPG ongewijzigd zal worden overgenomen in het inpassingsplan.</p>	<p>Het exploitatieplan wordt ook overeenkomstig aangepast.</p>
<p>Naar aanleiding van de zienswijze van indiener zijn de plannen aangepast zoals aangegeven.</p>			

Indiener 18 : De heer Willem van Dalen			
Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	De door indiener ingediende zienswijzen zijn gelijk aan de door indiener 2, Kernwaarde Moerdijk, ingediende zienswijzen.	Zie bij indiener 2.	Zie bij indiener 2.

Indiener 19 : Noordzij namens de heer en mevrouw Claassen**Ontvankelijkheid wat betreft het ontwerp exploitatieplan:**

Mevrouw M.F.J.G. Claassen en de heer P.C.M. Claassen gelden ieder/tezamen als juridisch eigenaar van gronden, gelegen in het gebied van het exploitatieplan. Ingevolge artikel 8.2 lid 5 Wro gelden zij daarmee als belanghebbende bij de indiening van zienswijzen tegen het ontwerp exploitatieplan Logistiek Park Moerdijk (hierna: het ontwerp exploitatieplan).

Het ontwerp exploitatieplan heeft ter inzage gelegen van 12 juni tot en met 23 juli 2014. De namens Claassen ingediende zienswijze . is gedateerd op 23 juli 2014, en eveneens op die datum ontvangen. De namens Claassen ingediende zienswijze is mitsdien tijdig ingediend.

Claassen is mitsdien ontvankelijk ten aanzien van de namens hen ingediende zienswijze.

Mevrouw M.F.J.G. Claassen en de heer P.C.M. Claassen worden hierna gezamenlijk aangeduid als 'indieners', en ieder afzonderlijk als 'indiener', tenzij daarvan expliciet wordt afgeweken.

Zienswijze	Inhoud	Reactie	Aanpassing
1	Indieners verwijzen wat betreft de inhoud van hun bezwaren naar de door indiener 14 ingediende zienswijzen.	Gezien het feit dat indieners volstaan met te verwijzen naar de separaat door Hebema II B.V., Hebema IV B.V. en ProDelta Distripark Moerdijk B.V. ingediende zienswijzen, dit zonder nadere aanvullende motivering, wordt verwezen naar de reactie op laatstgenoemde zienswijzen, zoals die als indiener 14 in deze nota zijn opgenomen (zie bladzijde 82 en verder), dit met inachtneming van het volgende. De namens indieners ingediende zienswijze, is, in afwijking dan wel aanvulling op de hier ingehaalde reactie op de namens Hebema II B.V. cs ingediende zienswijze voorts ongegrond te achten, voorzover die ziet op de onderdelen: a. Onderhandelingen anterieure fase	

		<p>(onderdeel 2 reactie zienswijze Hebema)</p> <p>b. Exploitatieplan als oneigenlijk breekmiddel (onderdeel 3 en 4 reactie zienswijzen Hebema);</p> <p>c. Afrondende opmerkingen, hervatten onderhandelingen (onderdeel 47 en 48 reactie zienswijzen Hebema).</p> <p>Reden is dat de zienswijze voor de onder a tot en met c genoemde onderdelen feitelijke grondslag mist, nu door of namens de provincie geen overleg met indiener, in de zin zoals wordt beschreven in de zienswijze, heeft plaatsgevonden.</p> <p>De namens indieners ingediende zienswijze is, in afwijking danwel aanvulling op de hier ingehaalde reactie op de namens Hebema II B.V. cs ingediende zienswijze voorts ongegrond te achten, voorzover die zienswijze ziet op het onderdeel Exploitatieopzet (i.c. de onderdelen 24 tot en met 46 van de reactie op de zienswijze Hebema cs). Reden is dat de gronden van indieners ingevolge het ontwerp inpassingsplan de bestemming Verkeer verkrijgen, wat tot gevolg dat op de gronden van indieners geen bouwplannen, zoals bedoeld in artikel 6.12 Wro kunnen worden opgericht. Dit blijkt voorts uit de ruimtegebruikkaart, zoals die als bijlage 3 bij het ontwerp exploitatieplan is</p>	
--	--	---	--

		<p>opgenomen, alsmede uit bijlage 22 van het ontwerp exploitatieplan, waaruit volgt dat voor het eigendom van indieners geen sprake is van een exploitatiebijdrage. Gezien deze situatie kan indiener, ter uitvoering van het ontwerp exploitatieplan, waar het gaat om diens gronden binnen het ontwerp exploitatieplan, dan ook niet worden geconfronteerd met de toepassing van kostenverhaal zoals bedoeld in afdeling 6.4 Wro. Voor zover de zienswijze zich richt tegen de hoogte van de in het ontwerp exploitatieplan opgenomen inbrengwaarde voor de gronden van indiener, is de zienswijze eveneens ongegrond te achten. De in een exploitatieplan op te nemen inbrengwaarde heeft louter een functie voor de toepassing van het publiekrechtelijke kostenverhaal, zoals dat voortvloeit uit de toepassing van een exploitatieplan.</p>	
<p>Het ontwerp exploitatieplan wordt op onderdelen aangepast zoals nader gemotiveerd in reactie op de zienswijzen van indiener 14. Voor het overige geven de zienswijzen op het ontwerp exploitatieplan ons geen aanleiding tot aanpassing van dit plan.</p>			

Indiener 20 : Noordzij namens mevrouw Ten Have Van der Lely

Ontvankelijkheid wat betreft het ontwerp exploitatieplan:

Mevrouw B. ten Have-van der Lely geldt als juridisch eigenaresse van gronden, gelegen in het gebied van het exploitatieplan. Ingevolge artikel 8.2 lid 5 Wro geldt zij daarmee als belanghebbende bij de indiening van zienswijzen tegen het ontwerp exploitatieplan Logistiek Park Moerdijk (hierna: het ontwerp exploitatieplan).

Het ontwerp exploitatieplan heeft ter inzage gelegen van 12 juni tot en met 23 juli 2014. De namens mevrouw Ten Have-van der Lely ingediende zienswijze is gedateerd op 23 juli 2014, en per e-mail door haar gemachtigde op 7 augustus 2014 ingediend en daarmee op laatstgenoemde datum ontvangen. De namens mevrouw Ten Have-van der Lely ingediende zienswijze is daarmee niet tijdig ingediend.

Wij zijn derhalve van mening dat mevrouw Ten Have-van der Lely niet ontvankelijk is wat betreft de namens haar ingediende zienswijze ten aanzien van het ontwerp exploitatieplan.

Ontvankelijkheid wat betreft het ontwerp inpassingsplan:

Zoals hiervoor aangegeven zijn de zienswijzen ingediend namens mevrouw Ten Have-Van der Lely per mail ontvangen op donderdag 7 augustus 2014. Derhalve is naar onze mening mevrouw Te Have-van der Lely ook niet ontvankelijk ten aanzien van de namens haar ingediende zienswijzen die zien op het inpassingslan.

1.3. Overzicht aanpassingen inpassingsplan

Bij de beantwoording van de ontvangen reacties is in een aparte kolom aangegeven of deze tot een aanpassing van het ontwerp inpassingsplan (regels, verbeelding en toelichting) leiden. De doorgevoerde wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan zijn hieronder samengevat.

Aanpassing van het verkeersonderzoek op basis van het NRM 0214.

Aanleiding wijziging:

Ter onderbouwing van het ontwerp inpassingsplan is in de verkeersonderzoeken uitgegaan van rekenmodel NROM 2013 van Rijkswaterstaat. Inmiddels is er een nieuw rekenmodel uitgebracht door Rijkswaterstaat, het NRM 2014.

Aanpassing inpassingsplan:

De verkeersmodelberekeningen zijn aangepast uitgaande van het NRM 2014. Dit heeft ook consequenties voor de onderzoeken die gebaseerd zijn op verkeersgegevens, zoals geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Deze onderzoeken zijn ook aangepast. De nieuwe resultaten van de aldus geactualiseerde onderzoeken zijn verwerkt in de toelichting bij het inpassingsplan. Voor de planregels en de verbeelding heeft deze actualisatie geen consequenties.

Toevoegen brandstofverkooppunt zonder LPG nabij de Gouden Leeuw

Aanleiding wijziging:

Intrekking reactieve aanwijzing inzake 3e herziening bestemmingsplan buitengebied Moerdijk.

Aanpassing inpassingsplan:

Uitgangspunt voor het opnemen van de locatie de Gouden Leeuw in het inpassingsplan is de vigerende planologische bestemming. Door het intrekken van de reactieve aanwijzing met betrekking tot bouwplanmogelijkheid voor een extra benzineverkooppunt en reclamemast bij de Gouden Leeuw, is ten aanzien van deze onderdelen weer sprake van een vigerende bestemming. Het inpassingsplan is overeenkomstig aangepast. Het extra benzineverkooppunt zonder LPG en de reclamemast is toegevoegd aan de planregels (artikel 5, Gemengd-1) en op de verbeelding.

Actualiseren lijst van bedrijfsactiviteiten (bijlage bij de planregels)

Aanleiding wijziging:

Er is een nieuwe, actuelere versie van de lijst van bedrijfsactiviteiten dan nu opgenomen als bijlage bij de planregels.

Aanpassing inpassingsplan

De bijlage bij de planregels is vervangen en de actuele lijst van bedrijfsactiviteiten is toegevoegd.

Voorkomen onaanvaardbare lichthinder interne baan

Aanleiding wijziging:

Vanuit de camping Lochtenburg zijn zorgen geuit over de mogelijke hinder die men kan ervaren van de koplampen van de vrachtwagens die over de interne baan rijden. Dit is nader onderzocht en er is bepaald met welke maatregelen onaanvaardbare hinder kan worden voorkomen.

Aanpassing inpassingsplan

Het uitvoeren van de maatregelen om onaanvaardbare hinder ten gevolge van koplampen te voorkomen zijn zeker gesteld in de planregels (artikel 19.4.2 onder d).

Opnemen juiste zoneringen Waterschap

Aanleiding wijziging:

Waterschap Brabantse Delta heeft erop gewezen dat ter hoogte van de natuurcompensatie Appelzak niet juiste zonering (waterkeringszone en beschermingszone) van de primaire waterkering is opgenomen op de verbeelding. Tevens is verzocht om zonering van de boezemkade en compartimenteringskering aan te passen.

Aanpassing inpassingsplan

Overeenkomstig de zienswijze van Waterschap Brabantse Delta zijn de zoneringen opgenomen op de verbeelding. In artikel 17.2 zijn regels toegevoegd ten aanzien van de 'vrijwaringszone-dijk'.

Paragraaf economische uitvoerbaarheid aangepast

Aanleiding wijziging:

De wijzigingen die zijn doorgevoerd in het definitieve inpassingsplan- en exploitatieplan ten opzichte van de ontwerp plannen die ter inzage hebben gelegen, resulteren in enige verzwaring van de lasten van de grondexploitatie.

Aanpassing inpassingsplan

Havenschap Moerdijk heeft kenbaar gemaakt dat ondanks de verzwaring van de lasten sprake blijft van een uitvoerbare business case. In paragraaf 6.1 over de economische uitvoerbaarheid is dit expliciet zo benoemd.

Afwijkingsbevoegdheid milieucategorie ketenbedrijven

Aan de planregels zal een afwijkingsbevoegdheid worden toegevoegd om VAL-ketenbedrijven toe te staan tot categorie 4.1

Tekstuele aanpassingen

Naast bovengenoemde aanpassingen zijn er in de toelichting en de planregels nog tekstuele aanpassingen doorgevoerd. Hiervoor is gekozen om de leesbaarheid te verbeteren, ter verduidelijking dan wel ter verbetering en hebben verder geen inhoudelijke consequenties.

1.4. Overzicht aanpassingen exploitatieplan

Onderstaand zijn de voornaamste wijzigingen beschreven die zijn doorgevoerd in het ontwerp exploitatieplan om tot het definitieve exploitatieplan voor Logistiek Park Moerdijk te komen.

Toevoegen brandstofverkooppunt zonder LPG nabij de Gouden Leeuw

Aanleiding wijziging:

Intrekking reactieve aanwijzing inzake 3e herziening bestemmingsplan buitengebied Moerdijk.

Aanpassing exploitatieplan:

Een en ander heeft tot gevolg dat eveneens wordt voorgesteld het exploitatieplan gewijzigd vast te stellen. De op te nemen bouwplanmogelijkheid voor een extra benzineverkooppunt heeft gevolg dat aan het grondstuk waarop dit verkooppunt kan worden gerealiseerd, ingevolge afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening, een evenredig deel van de grondexploitatiekosten dient te worden toegerekend.

Aanpassing ruimtegebruik o.b.v. nieuwe PIP kaart

Aanleiding wijziging:

De ruimtegebruikkaart (bijlage 3) is aangepast.

Aanpassing exploitatieplan:

De exploitatieopzet is aangepast op het nieuwe ruimtegebruik. De opbrengstpotentie van het plan wordt als gevolg van het neerwaarts bijstellen (ca. 1.900 m²) van de totale uitgeefbare meters verlaagd.

Actualisatie eigendomssituatie

Aanleiding wijziging:

De eigendomssituatie in het gebied is gewijzigd.

Aanpassing exploitatieplan:

De gewijzigde eigendomssituatie is doorgevoerd in het exploitatieplan. Dit leidt tot aanpassingen in de toedeling van de verhaalbare kosten naar eigendommen.

Aanpassing uitgiftecategorie eigendom 17.2 en 26.0

Aanleiding wijziging:

Nadere controle leert dat in het overzicht van de gewogen eenheden per eigendom abusievelijk bij 2 eigendommen is uitgegaan van weliswaar de juiste oppervlakte, maar dat het uitgeefbaar terrein daar deels in een onjuiste uitgifteklasse is vermeld. Het gaat hier om eigendom 17.2 en eigendom 26.0. In beide gevallen is uitgegaan van de uitgifteklasse "grootschalige VAL-zichtlocatie". Dit had moeten zijn "Grootschalige VAL".

Aanpassing exploitatieplan:

Het aanpassen van de uitgifteklasse heeft gevolg dat de totale opbrengstpotentie van het plan daalt. Omdat de verhaalbare kosten de opbrengstpotentie niet overstijgen, heeft deze wijziging geen gevolgen voor de hoogte van het totale kostenverhaal. Wel zal de toerekening per eigendom wijzigen.

Aanpassing uitgiftetempo en fasering

Aanleiding wijziging:

Er is aanvullende informatie beschikbaar inzake de fasering per eigendom in de uitgifte van bouwrijpe kavels. Daarnaast is de fasering van de interne baan in de fasering vervroegd van 2017 naar 2016.

Aanpassing exploitatieplan:

De fasering van de uitgifte gronden en de investeringen interne baan zijn aangepast op deze informatie. Dit leidt tot een aangepaste fasering en wijzigingen in de hoogte van de exploitatiebijdrage per eigendom.

Herziening berekening totstandkoming gewogen eenheden

Aanleiding wijziging:

In de totstandkoming van de berekening het aantal gewogen eenheden is abusievelijk de invloed van de opbrengstenstijging niet meegenomen.

Aanpassing exploitatieplan:

De berekening is aangepast. Het aantal gewogen eenheden op netto contante waarde per eigendom is hiermee veranderd. Dit leidt tot aanpassingen in de toedeling van verhaalbare kosten naar eigendommen. Het totaal aan verhaalbare kosten blijft door deze aanpassing ongewijzigd.

Wijziging toerekenbaarheid interne baan, A16 en A17

Aanleiding wijziging:

De toerekenbaarheid van de kosten aan LPM van de investeringen interne baan (van 96% naar 97%) en de aanpassingen van het viaduct A16 (van 33% naar 32%) en A17 (van 45% naar 49%) zijn geactualiseerd.

Aanpassing exploitatieplan:

Toepassing van de nieuwe percentages leidt tot een stijging van de verhaalbare kosten.

Opnemen extra kosten mitigerende maatregelen stikstofdepositie

Aanleiding wijziging:

Er dienen tot aan de vaststelling van de PAS extra mitigerende maatregelen te worden getroffen met betrekking tot stikstofdepositie.

Aanpassing exploitatieplan:

De verhaalbare kosten in het exploitatieplan zullen door deze aanpassing toenemen. Dit heeft gevolgen voor de hoogte van de exploitatiebijdragen.

Aanpassingen in plankostenscan

Aanleiding wijziging:

Indieners geven aan dat ten aanzien van de kosten van voorbereiding, toezicht en uitvoering (VTU) sprake is van een dubbeltelling.

Aanpassing exploitatieplan (1):

Nadere controle leert dat bij de toepassing van de plankostenscan in voldoende mate rekening is gehouden met de kosten van VTU voor het onderdeel sloopkosten. Een en ander heeft tot gevolg dat in de kostenpost Plankosten en VTU een bedrag van VTU over de sloopkosten te veel is opgenomen. Dit bedrag zal worden gecorrigeerd.

Aanpassing exploitatieplan (2):

In het ontwerp exploitatieplan is beoogd voor de kosten van VTU, verbonden aan voorbelasten/ophogen van de ontwikkelvelden uit te gaan van in totaal 15% van de kosten, wat neerkomt op € 2.304.834 (nominale waarde) en € 2.017.082 (nettocontante waarde). Abusievelijk is in het ontwerp exploitatieplan uitgegaan van een bedrag aan VTU over de werken inzake voorbelasten/ophogen van € 2.611.183 (nettocontante waarde).

Aanpassingen

Wijzigingen in het ruimtegebruik, de eigendommensituatie en de LIOR (Leidraad Inrichting Openbare Ruimte) leiden tot aanpassing van de plankostenscan.

Extra investeringen i.v.m. koplampfinger

Aanleiding wijziging:

Er dienen mogelijk investeringen gedaan te worden i.v.m. koplampfinger nabij camping Lichtenberg.

Aanpassing exploitatieplan:

De verhaalbare kosten in het exploitatieplan zullen, indien noodzakelijk, door deze aanpassing toenemen. Dit heeft gevolgen voor de hoogte van de exploitatiebijdragen.

2. Advisering commissie mer

2.1. Voorlopig toetsingsadvies

In haar rapport van 2 september 2014 heeft de Commissie voor de m.e.r. een voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport Logistiek Park Moerdijk afgegeven (rapportnummer 2328-82). Daarin stelt de Commissie vast dat het MER een aantal tekortkomingen bevat en geeft op basis daarvan de volgende adviezen:

1. De Commissie adviseert in de samenvatting een effectscoretabel van de verschillende alternatieven en de referentiesituatie op te nemen, vandaar uit de selectie van het voorkeursalternatief te motiveren en de effecten daarvan eveneens in de tabel te vermelden.
2. Verkeersberekeningen:
 - a. De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de verkeersproductiecijfers voor het LPM aan te passen uitgaande van de meest recente CROW-cijfers.
 - b. Geef inzicht in de mogelijke bandbreedte in de verkeersproductie en wat dit betekent voor de verkeersafwikkeling op het bedrijventerrein, (de aansluitingen van) de omliggende rijkswegen en op de interne baan. Onduidelijk is of en zo ja waar en in hoeverre er sprake is van dubbeltellingen.
 - c. De in het MER gehanteerde uitgangspunten over gebruik van de interne baan door vrachtverkeer (33%) zijn onduidelijk.
 - d. Pas de gevolgen voor de natuur, luchtkwaliteit geluidhinder en de (externe) veiligheid aan als de verkeersproductie hoger of lager uitvalt dan waar in het MER van uit is gegaan.
3. De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER aan te geven of is onderzocht of via herverkaveling wel ruimte ontstaat voor windturbines, welk oppervlak door de veiligheidscontouren rond de windturbines vervalt voor verschillende type bedrijven (kwetsbaar /beperkt kwetsbaar) en of er, gegeven de gestelde uitgangspunten, wel mogelijkheden bestaan voor ruimtelijke inpassing van tussenklasse-turbines (van bijvoorbeeld 1,5-2.3 MW met relatief kleine rotordiameter).
4. De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER aannemelijk te maken dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden Biesbosch en Brabantse Wal niet worden aangetast of dat de ADC-toets met succes kan worden doorlopen.
5. De Commissie stelt ten aanzien van beschermde soorten vast dat:
 - a. De gevolgen voor de gunstige staat van instandhouding van vogels niet in beeld zijn gebracht op grond van de (onjuiste) motivatie dat vogelsoorten zonder vaste verblijfplaats alleen in het broedseizoen beschermd zijn,
 - b. De tekst t.a.v. de gevolgen voor niet-broedvogels in de Passende Beoordeling (pagina 24-25) summier en niet accuraat is,
 - c. Het belang voor andere zoogdieren dan vleermuizen slechts indicatief in beeld is gebracht.

2.2. Aanvulling op het MER

Op basis van dit voorlopig toetsingsadvies van de Commissie is een aanvulling op het MER opgesteld en voorgelegd aan de Commissie. Hieronder wordt aangegeven wat deze aanvulling inhoudt:

1. In de samenvatting van het MER is een overzichtstabel van de milieueffecten van de drie inrichtingsvarianten en die van het voorkeursalternatief opgenomen (tabel 2.1 op pagina 8).
2. Verkeersberekeningen:
 - a. In hoofdstuk 8 'Verkeer en vervoer' van het MER VKA is in paragraaf 8.4.1 op pagina 64 een aanvullende passage opgenomen. Er is o.a. een vergelijking gemaakt tussen de kencijfers uit de oude en nieuwe publicatie voor 3 type werkmilieus: gemengd terrein, hoogwaardig bedrijvenpark en distributierrein. Geconcludeerd wordt dat, rekening houdend met de nieuwe cijfers, in het MER wordt uitgegaan van een worst case situatie.
 - b. In paragraaf 8.4.1 (1^e alinea) is een korte aanvulling opgenomen en een verwijzing naar de verkeerstechnische rapportage (uitgangspunten verkeersmodelberekeningen).
 - c. In paragraaf 8.4.4. is onder afbeelding 8.5 een aanvullende toelichting opgenomen over de uitgangspunten die voor het toekomstig gebruik van het LPM zijn gehanteerd en hoe de verhouding van 33% versus 67% tot stand is gekomen.
 - d. Rekening houdend met de nieuwe verkeerscijfers, gaat het MER uit van een worst case situatie ten aanzien van de gevolgen voor de natuur, luchtkwaliteit geluidhinder en de (externe) veiligheid.
3. Er is een aanvullende toelichting geschreven m.b.t. inpasbaarheid van windturbines op LPM in relatie tot veiligheidscontouren en verkavelingsopties. Deze aanvulling is als bijlage opgenomen in Bijlage 1 "Energie" bij het rapport Milieueffecten Voorkeursalternatief LPM.
4. De Passende Beoordeling is ingrijpend gewijzigd:
 - a. De verkeersgegevens zijn geactualiseerd met een gewijzigd onderzoeksgebied en nieuwe depositieberekeningen als gevolg.
 - b. Er is gebruik gemaakt van recente versies van (concept) beheerplannen en (concept) PAS-gebiedsanalyses.
 - c. De Passende Beoordeling is aangepast aan de geactualiseerde informatie over de achtergronddepositie.
 - d. In de Passende Beoordeling wordt bij de effectbeoordeling niet meer uitgegaan van een verwachte daling van de achtergronddepositie in de autonome ontwikkeling.
 - e. De tekst ten aanzien van de specifieke kenmerken en milieuomstandigheden (Biesbosch) is aangepast. Bij de effectbeoordeling is uitgegaan van de concept PAS-gebiedsanalyse.
 - f. Effecten op leefgebieden van soorten (Biesbosch) zijn nu beschreven in Hoofdstuk 6.
 - g. Bij effecten op leefgebieden van soorten (Brabantse Wal) is de PAS-gebiedsanalyse betrokken. Daarnaast is de projectbijdrage van LPM opnieuw bepaald. De effectbeoordeling ten aanzien van boomleeuwerik, nachtzwaluw en zwarte specht is hierop aangepast.
 - h. Negatieve effecten van mogelijke cumulatie worden volledig gemitigeerd waardoor LPM ook in combinatie met andere projecten geen negatieve gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelen.

5. Gevolgen voor beschermde soorten:

- a. De gevolgen voor de gunstige staat van instandhouding van vogels zijn in beeld gebracht.
- b. De gevolgen voor niet-broedvogels in de Biesbosch en het Hollands Diep zijn in de Passende Beoordeling beschreven.
- c. De functie van het plangebied na inrichting voor andere zoogdieren dan vleermuizen is toegevoegd.

2.3. Definitief advies Commissie voor de m.e.r.

In haar toetsingsadvies geef de commissie mer aan dat de nieuw ontvangen informatie zeer uitgebreid is en een nieuwe Passende beoordeling bevat. Volgens de commissie lost de aanvulling een groot aantal tekortkomingen op. Op enkele punten blijven echter (deels) nog tekortkomingen bestaan. Deze zien op de samenvatting, de verkeersberekeningen, de Passende Beoordeling en de beschermde soorten.

De samenvatting

Constatering commissie mer

De samenvatting is sterkt verbeterd in de aanvulling. Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is in tegenstelling tot de andere alternatieven echter niet in de overzichtstabel opgenomen. De samenvatting is daardoor nog niet representatief voor de inhoud van het MER.

Reactie op dit eindoordeel

De effecten van het MMA zijn ook in het hoofdrapport MER Voorkeursalternatief niet gepresenteerd in tabelvorm. Wel is in het hoofdrapport 'MER Voorkeursalternatief' een kwalitatieve beschouwing opgenomen (in paragraaf 2.3), waarin het verschil tussen MMA en VKA is toegelicht en gemotiveerd. Om tegemoet te komen aan het toetsingsadvies van de commissie zal in de samenvatting van het MER nog een verwijzing worden opgenomen naar de betreffende paragraaf 2.3. van het 'Hoofdrapport MER Voorkeursalternatief'. Daarbij zal in de toelichting op de in de samenvatting gepresenteerde 'overzichtstabel milieueffecten alternatieven' (tabel 2.1) de conclusies van deze paragraaf nog kort worden samengevat. Zo geeft de samenvatting het gewenste totaalbeeld en is daarmee representatief voor de inhoud van het MER.

De verkeersberekeningen

Constatering commissie mer

De verkeersproductie is nu bepaald aan de hand van de juiste CROW-gegevens. De aannames van ten aanzien van de interne baan en de modal shift naar rail en scheepvaart zijn echter nog onvoldoende onderbouwd en zijn daardoor onzeker. Ook een beschouwing van de bandbreedte van de verkeerseffecten ontbreekt. Dit wordt versterkt door de onzekere aannames rond de interne baan.

Reactie ten aanzien van de modal shift en interne baan

Voor het Logistiek Park Moerdijk is op basis van statistieken uit jaarverslagen van het Havenschap Moerdijk en gegevens van het Havenbedrijf Rotterdam de modal split bepaald (zie bijlage X in verkeerstechnische rapportage). De verdeling over de diverse modaliteiten is:

- 62% wegvervoer;
- 36% scheepvaart (binnenvaart en zeevaart);
- 2% rail.

In overleg met verkeersdeskundigen van de provincie Noord-Brabant, gemeente Moerdijk en het Havenschap Moerdijk is bij wijze van expert judgement bepaald dat deze statistische gegevens geschikt zijn om toe te passen voor LPM. De hiervoor genoemde percentages zijn van toepassing in de situatie mét interne baan (realisatie van de interne baan is uitgangspunt van het plan). De interne baan is een directe, conflictvrije verbinding tussen het LPM en het bestaande industrieterrein Moerdijk, waardoor de goederen snel en efficiënt vervoerd kunnen worden om deze vervolgens over te slaan op schip of trein. Bovendien is de interne baan toekomstvast ontworpen, zodat op termijn de interne baan ook door innovatieve vervoersconcepten gebruikt kan worden.

De gehanteerde modal split bij de verkeersmodelberekeningen is 67% voor wegverkeer en 33% voor scheepvaart + rail. Uit de hierboven genoemde statistieken blijkt voor wegverkeer een relatief aandeel van 62%. Het gehanteerde aandeel wegvervoer in het verkeersmodel is daarmee 5% hoger dan volgt uit de genoemde statistische gegevens. Daarmee is de worst-case situatie in beeld gebracht.

Reactie ten aanzien van de bandbreedte

In het MER is niet gewerkt met een bandbreedte t.a.v. van de CROW aanbevolen waarden, zoals de Commissie adviseert. Voor het MER onderzoek is gekozen voor een aanpak waarin met verschillende verkeersdeskundigen de CROW kentallen uit publicatie 256 specifiek zijn gemaakt voor dit type bedrijfsterrein (VAL), door ook tellingen en gegevens van vergelijkbare bedrijventerreinen te betrekken. Dit is een gebruikelijke methode voor dergelijke grootschalige bedrijventerreinen. De CROW-kencijfers zijn voor dergelijke bedrijventerreinen vaak niet 1-op-1 toepasbaar.

De verkeersmodelberekeningen gebaseerd op een hoog economisch scenario (GE-scenario). Hierdoor wordt rekening gehouden met een grote groei van het verkeer.

Tijdens de uitvoering van de effectstudies voor het MER, is een nieuwe CROW-richtlijn (publicatie 317) beschikbaar gekomen. Benadrukt wordt dat deze publicatie nog steeds de mogelijkheid biedt de verkeersgeneratie per netto ha bedrijventerrein te berekenen, waardoor de benaderingswijze gelijk is aan publicatie 256. De kencijfers voor personenauto's in deze nieuwe CROW publicatie zijn vergelijkbaar met die uit de eerdere publicatie. Echter, voor vrachtverkeer zijn de nieuwe kencijfers circa 10% lager. Er is voor gekozen om geen aanpassingen te doen voor de nieuwe kencijfers voor het vrachtverkeer. Dit is feitelijk een versterking van de worst case aanpak.

De Passende Beoordeling

Constatering commissie mer

De Passende beoordeling is geheel aangepast en is op een groot aantal punten sterk verbeterd. Volgens de Commissie resteert er nog één tekortkoming: De beschreven noodzakelijke mitigerende maatregelen om de effecten van de extra stikstofdepositie teniet te doen zijn overgenomen uit de stukken voor de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS). De PAS is echter nog niet in werking en uit de aanvulling wordt niet duidelijk of deze maatregelen effectief zijn en of (en welke van) deze maatregelen exclusief kunnen worden ingezet voor het LPM. Zonder deze zekerheid is aantasting van natuurlijke kenmerken als gevolg van het voornemen niet uit te sluiten. Daardoor beschrijven op dit moment het MER noch de aanvulling een alternatief dat uitvoerbaar is binnen de kaders van de Natuurbeschermingswet (1998). Deze wet schrijft voor dat een plan of project alleen doorgang kan vinden als aantasting van natuurlijk kenmerken is uitgesloten, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen.

Reactie op dit eindoordeel

De Commissie acht de vraag relevant of de worst-case situatie correct in beeld is gebracht, in relatie tot de aanname dat er (deels met de interne baan) veel verkeer tussen Industrierrein en LPM wordt afgewikkeld. Dit is het gevolg van de gehanteerde modal shift. Uit de statistieken uit jaarverslagen van het Havenschap Moerdijk en gegevens van het Havenbedrijf Rotterdam blijkt voor scheepvaart en rail een relatief aandeel van 38% (= respectievelijk 36 + 2). De gehanteerde modal split bij de verkeersmodelberekeningen is 67% voor wegverkeer en 33% voor scheepvaart + rail. De aan de hand van statistieken bepaalde waarde voor scheepvaart + rail is dus 5% hoger dan de in de verkeersmodelberekeningen gehanteerde waarde van 33%. Daarmee is de worst-case situatie ten aanzien van het wegverkeer in beeld gebracht. De geprognosticeerde depositie ten gevolge van wegverkeer is dus voor alle Natura 2000-gebieden worst-case in beeld gebracht.

De effectiviteit van de maatregelen is onderbouwd in de PAS-gebiedsanalyses. De PAS-gebiedsanalyses maken op hun beurt daarvoor gebruik van de internationaal gereviewde definitieve herstelstrategieën per habitatype. In de PAS-gebiedsanalyses voor de betrokken gebieden is onderbouwd dat het voorgestelde maatregelenpakket tenminste leidt tot behoud van de staat van instandhouding van de instandhoudingsdoelen en dat eventuele uitbreiding of verbetering van de kwaliteit, indien dit in het instandhoudingsdoel is aangegeven, niet onmogelijk wordt gemaakt. In alle gevallen is het samenhangende maatregelenpakket in de gebiedsanalyses nodig vanwege het grote verschil tussen de Kritische Depositiewaarde van habitatypen en de achtergronddepositie. Dit verschil bedraagt orde grootte honderden mol/ha/jaar. De bijdrage van LPM aan deze depositie is zeer gering: tot enkele mol/ha/jaar, maar meestal ruim minder dan 0,5 mol/ha/jaar. De maatregelen die nodig zijn om de negatieve gevolgen van de kleine bijdrage van LPM aan de achtergronddepositie te mitigeren, kunnen daarom voor wat betreft omvang relatief (zeer) klein zijn in vergelijking tot het maatregelenpakket uit de gebiedsanalyses. Dit maakt duidelijk dat aantoonbaar effectieve maatregelen voor mitigatie van de gevolgen van LPM kunnen worden geformuleerd. Zoals eerder aangegeven zullen deze maatregelen in overleg met de terreinbeheerders worden uitgewerkt. Bij de (kwantitatieve) onderbouwing van de effectiviteit van gekozen maatregelen zal specifiek aandacht worden besteed aan de motivatie waarom de geselecteerde maatregel(en) op zichzelf, of in samenhang met andere te nemen maatregelen, voldoende zijn voor het mitigeren van de negatieve gevolgen van LPM. Het monitoren van de effectiviteit van de maatregelen en het zo nodig bijstellen van deze maatregelen zal na inwerkingtreding van de PAS onderdeel

vormen van de PAS-methodiek. Voor de tussenliggende periode voor de inwerkingintreding van de PAS wordt deze taak in het PS besluit expliciet opgedragen aan GS.

De Commissie signaleert dat bij de leefgebieden van soorten in twee gebieden geen concrete mitigerende maatregelen zijn genoemd waarmee voorkomen wordt dat de instandhoudingsdoelstelling door LPM verder buiten bereik komt. Dit betreft Drijvende waterweegbree in het gebied Kampina & Oisterwijkse Vennen en Boomleeuwerik in het gebied Brabantse Wal. Ten aanzien van de Drijvende waterweegbree wordt in de Passende Beoordeling aangegeven dat deze soort meelift met generieke maatregelen voor venbeheer. Deze maatregelen worden bij het habitatype Zwakgebufferde vennen nader uitgewerkt. Bij de onderbouwing van de effectiviteit van de uiteindelijk te kiezen maatregelen, zal specifiek aandacht worden besteed aan de effectiviteit van deze maatregelen voor Drijvende waterweegbree. Ten aanzien van de Boomleeuwerik is in de Passende Beoordeling aangegeven dat bij voortzetting van het (huidige) beheer stikstofdepositie het behalen van het instandhoudingsdoel niet in de weg lijkt te staan, waardoor de geringe extra depositie van het plan LPM geen effect heeft op het behalen van de instandhoudingsdoelen. Specifieke (aanvullende) beheermaatregelen zijn hier niet geformuleerd en ook niet nodig.

Op grond van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat in overleg met terreinbeheerders per gebied effectieve maatregelen kunnen worden geformuleerd die ervoor zorgen dat het behalen van de instandhoudingsdoelen door LPM niet verder buiten bereik komt.

Beschermde soorten

Constatering commissie mer

De gevolgen voor beschermde soorten acht de Commissie afdoende beschreven met uitzondering van de broedvogels. Ten onrechte is alleen gekeken naar de effecten op jaarrond beschermde nestlocaties. De effecten op (het leefgebied van) andere soorten door het verdwijnen van 150 ha habitat zijn onvoldoende beschreven. Daardoor komen ook de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen niet in beeld.

Reactie op dit eindoordeel

Conform het advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage (8 dec 2014) zullen in het voorjaar en de zomer van 2015 de aanwezige broedvogels in het gehele plangebied door middel van een kartering opnieuw in beeld worden gebracht. Uit dit veldonderzoek zal blijken of er nog bedreigde (rode lijst)broedvogels in het gebied aanwezig zijn, naast de recent vastgestelde huismussen. Het mitigatie- en compensatieplan ecologie LPM is naar aanleiding van het toetsingsadvies al wel aangepast. Het bevat nu ook maatregelen om te voorkomen dat de gunstige staat van instandhouding van de eerder aangetroffen, maar gelet op landelijke trends en het type gebied waarschijnlijk niet meer aanwezige broedvogelsoorten negatief wordt beïnvloed. In de Appelzak wordt 4,6 hectare kruidenrijk grasland in verschillende vormen ontwikkeld (bloemdijk, kruiden- en faunarijk grasland). Daarnaast zal in de overgangsfase van landbouw naar bedrijventerrein tijdelijk veel geschikt leefgebied ontstaan voor soorten als patrijs, kneu en graspieper. In hoofdstuk 8 van het mitigatie- en compensatieplan ecologie LPM wordt nader ingegaan op de inrichtings- en beheeraspecten die daarbij een rol kunnen spelen. Met deze maatregelen wordt een negatieve beïnvloeding van de gunstige staat van instandhouding van eventueel aan te treffen broedvogelsoorten voorkomen.

Bijlage 1

Toetsingsadvies commissie mer.

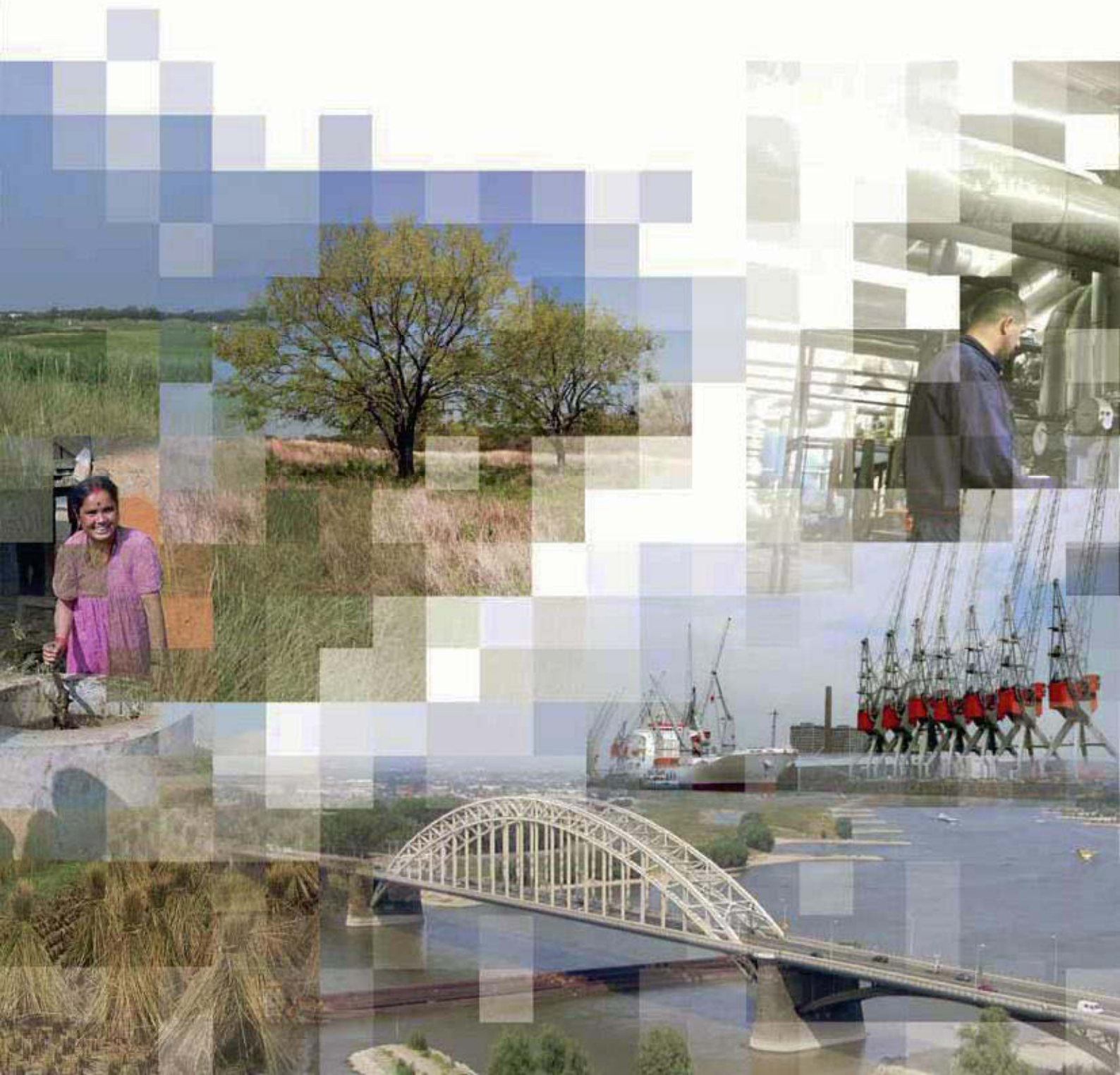


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Logistiek Park Moerdijk

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

8 december 2014 / rapportnummer 2328-90



1. Oordeel over het MER

De provincie Noord-Brabant wil een logistiek park realiseren in de oksel van de rijkswegen A16 en A17 bij Moerdijk (Logistiek Park Moerdijk, verder in dit advies LPM). Zij wil het plan-gebied voor LPM via een provinciaal inpassingsplan bestemmen als bedrijventerrein. Voor de besluitvorming over dit inpassingsplan is een Plan-milieueffectrapport (verder MER) opge-steld. Bevoegd gezag voor deze procedure zijn Provinciale Staten van Noord-Brabant. De ontwikkeling en het beheer van het bedrijventerrein LPM komen in handen van het Haven-schap Moerdijk, waarvan de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk het bestuur vormen.

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd het MER te toetsen. Aan het MER ontbrak naar oordeel van de Commissie¹ essentiële informatie om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de besluitvorming over het inpassingsplan. De tekortkomingen hadden betrekking op de samenvatting, de verkeersberekeningen, de natuureffecten en de inpasbaarheid van windturbines. De provincie heeft daarop aanvullende informatie aangeleverd. Deze nieuwe informatie is zeer uitgebreid en bevat een nieuwe Passende beoordeling. De aanvulling lost een groot aantal tekortkomin-gen op. Op enkele punten blijven echter (deels) nog tekortkomingen bestaan:

- **Samenvatting:**
 - De samenvatting is sterk verbeterd in de aanvulling.
 - Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is in tegenstelling tot de andere alter-natieven echter niet in de overzichtstabel opgenomen. De samenvatting is daardoor nog niet representatief voor de inhoud van het MER. Dit terwijl het MMA een aantal milieuvoordelen biedt ten opzichte van het voorkeursalternatief.
- **Verkeersberekeningen:**
 - De verkeersproductie is nu bepaald aan de hand van de actuele CROW-gegevens.
 - De aannames ten aanzien van de interne baan en de modal shift naar rail en sloop-vaart zijn echter nog onvoldoende onderbouwd en zijn daardoor onzeker.
 - Ook een beschouwing van de bandbreedte van de verkeerseffecten ontbreekt.
- **Natura 2000-gebieden:**
 - De Passende beoordeling is geheel aangepast en is op een groot aantal punten sterk ver-beterd. Volgens de Commissie resteert er nog één tekortkoming:
 - De beschreven noodzakelijke mitigerende maatregelen om de effecten van de extra stikstofdepositie teniet te doen zijn overgenomen uit de stukken voor de Program-matische Aanpak Stikstofdepositie (PAS). De PAS is echter nog niet in werking en uit de aanvulling wordt niet duidelijk of deze maatregelen effectief zijn en of (en welke van) deze maatregelen exclusief kunnen worden ingezet voor het LPM. Zonder deze zekerheid is aantasting van natuurlijke kenmerken als gevolg van het voornemen niet uit te sluiten. Daardoor beschrijven op dit moment het MER noch de aanvulling een alternatief dat uitvoerbaar is binnen de kaders van de Natuurbeschermingswet (1998). Deze wet schrijft voor dat een plan of project alleen doorgang kan vinden als

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bij-lage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekveld het projectnummer in te geven.

aantasting van natuurlijk kenmerken is uitgesloten, of de zogenaamde ADC-toets² met succes wordt doorlopen.

- Beschermde soorten:
 - De gevolgen voor beschermde soorten acht de Commissie afdoende beschreven met uitzondering van de broedvogels. Ten onrechte is alleen gekeken naar de effecten op jaarrond beschermde nestlocaties. De effecten op (het leefgebied van) andere soorten door het verdwijnen van 150 ha habitat zijn onvoldoende beschreven. Daardoor komen ook de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen niet in beeld.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht door eerst in te gaan op de inhoud van het MER en de tekortkomingen die daarin zijn geconstateerd (voorlopig oordeel MER), en vervolgens op de informatie uit de aanvulling en de dan nog resterende tekortkomingen (aanvulling).

In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject op het gebied van de ontsluitingsstructuur en veiligheid voor fietsers en de geluidbelasting van de containerafhandeling.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Samenvatting

Voorlopig oordeel MER

Het MER omvat afzonderlijke rapporten die elk een deel van de benodigde informatie bevatten. De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en daarom bijzondere aandacht verdient. Het document moet zelfstandig leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. De Commissie signaleert dat de huidige samenvatting geen overzicht geeft van de effectscores van de verschillende alternatieven. Een dergelijk overzicht acht zij van essentieel belang voor een goed overzicht van de milieu- en natuurconsequenties van gemaakte keuzes.

De Commissie adviseerde in de samenvatting een effectscoretabel van de verschillende alternatieven en de referentiesituatie op te nemen, vandaar uit de selectie van het voorkeursalternatief te motiveren en de effecten daarvan eveneens in de tabel te vermelden.

Aanvulling

In de samenvatting is nu een overzichtstabel opgenomen voor de drie alternatieven en het voorkeursalternatief. Opmerkelijk hierbij is dat het meest milieuvriendelijk alternatief ontbreekt in de overzichtstabel. Dit terwijl het meest milieuvriendelijk alternatief, dat voortbouwt

² Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

op het alternatief 'stapelen' met extra mitigerende maatregelen, ten opzichte van het voorkeursalternatief duidelijk milieuvordelen biedt op het gebied van landschap/cultuurhistorie, geluid en de inrichting met groen en water. Daarmee is de samenvatting niet representatief voor de inhoud van het MER en ontbreekt essentiële informatie voor de besluitvorming.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming het meest milieuvriendelijk alternatief op te nemen in de toelichting en de overzichtstabel van de samenvatting.

2.2 Verkeersberekeningen

Voorlopig oordeel MER

In het MER wordt bij de berekeningen van de verkeersproductie door het LPM uitgegaan van CROW-cijfers uit publicatie 256. De Commissie signaleert dat deze eind 2012 is vervangen door publicatie 317, omdat de oude cijfers niet bleken te kloppen. Afhankelijk van de functie en de locatie kunnen flinke verschillen optreden.³

In het MER zijn daarnaast de aannames voor de verkeersberekeningen en de mogelijke bandbreedte in verkeersproductie onvoldoende geëxpliciteerd. Hierdoor is onduidelijk wat de gevolgen van het voornemen zijn voor de verkeersafwikkeling en daarmee de risico's op congestie. Dit geldt zowel voor de interne verkeersstructuur als voor de aansluitingen op de rijkswegen aangezien de verkeersproductie van het LPM lijkt te zijn gesuperponeerd op de autonome groei zonder rekening te houden met de effecten van herverdeling. Onduidelijk is of en zo ja waar er sprake is van dubbeltellingen.

In het MER is onvoldoende helder gemaakt hoe de verkeersrelaties tussen het LPM en de haven worden afgewikkeld, met name waar het de verdeling van de verkeersstromen over de interne baan en de rijkswegen betreft. Er is van uitgegaan dat in de situatie met een interne baan 33% van het vrachtverkeer van en naar het LPM een relatie met de haven van Moerdijk heeft en van de geprojecteerde interne baan gebruik kan maken. Zonder de interne baan zou slechts een marginale hoeveelheid vrachtverkeer tussen LPM en haven rijden. Onduidelijk is hoe dit verschil te verklaren is in de wetenschap dat ook in de situatie met interne baan een aanzienlijke hoeveelheid vrachtverkeer gebruik zal maken van de rijkswegen om naar de haven te rijden. Ook hier is een beschouwing van de bandbreedte op zijn plaats.

De Commissie adviseerde in een aanvulling op het MER de verkeersproductiecijfers voor het LPM aan te passen uitgaande van de meeste recente CROW-cijfers en inzicht te geven in de bandbreedte in verkeersproductie. Ook adviseerde de Commissie om na te gaan hoe deze bandbreedte de effectbepaling voor de natuur, luchtkwaliteit, geluidhinder en de (externe) veiligheid beïnvloedt.

³ Aangezien publicatie 317 alleen nog maar uitgaat van de verkeersgeneratie gerelateerd aan het bruto vloeroppervlakte (bvo), is de omrekening via het aantal arbeidsplaatsen niet meer nodig. Tevens wijst de publicatie op een grote spreiding in de verkeersproductie. Een beschouwing over de bandbreedte is daarom wenselijk.

Aanvulling

CROW-gegevens

In de aanvulling is de verkeersproductie bepaald aan de hand van met de actuele CROW-gegevens. Dit leidt tot gemiddeld 10% minder vrachtverkeer dan in het MER. Deze afname is niet als uitgangspunt genomen⁴ voor de berekeningen in de aanvulling voor lucht, geluid en natuur. Deze zijn dus enigszins overschat. Dit compenseert in enige mate voor de onzekerheid in de CROW gegevens.

Aannames interne baan

De aannames over het effect van de interne baan zijn in de aanvulling niet nader onderbouwd. In het MER wordt aangenomen dat:

1. met de interne baan 33% van het verkeer dat van en naar LPM rijdt gericht is op de zee- en binnenvaarthaven en de railvoorzieningen van het Industrierrein Moerdijk;
2. zonder interne baan er vrijwel geen verkeer van en naar het Industrierrein Moerdijk zal rijden.

De aan- of afwezigheid van de interne baan lijkt dus tot twee varianten te leiden: (1) één met de aanname dat er een modal shift optreedt naar scheepvaart en/of rail in plaats van per vrachtauto en (2) één met de aanname dat dat niet gebeurt. De aanwezigheid van de interne baan wordt kennelijk als noodzakelijk voor het bereiken van de modal shift gezien. Dit wordt echter niet nader onderbouwd. Het vermelde percentage van 33% wordt ook niet inzichtelijk gemaakt. De informatie in bijlage X van de Technische rapportage verkeersmodellering is op dit punt onvoldoende. Als de aanname dat er met interne baan veel verkeer naar Industrierrein Moerdijk komt onterecht blijkt, zal er dus veel meer verkeer op het wegennet naar andere bestemmingen rijden. Een gevoeligheidsanalyse was hier op zijn plaats geweest.

De Commissie merkt hierbij op, dat uit het verkeersmodel blijkt dat de reistijd tussen LPM en Industrierrein Moerdijk voor circa 70% van het terrein sowieso al korter is via de A17 dan via de interne baan. Dit is ook logisch gezien de hogere toegestane snelheid op de A17. Daardoor is het niet aannemelijk dat er zonder interne baan vrijwel geen verkeer meer naar Industriegebied Moerdijk zou rijden. Immers, een acceptabele route is voor het meeste verkeer nog steeds beschikbaar. Deze route heeft een reistijd die in verhouding tot de totale reistijd van goederen – na een modal shift naar bijvoorbeeld rail of scheepvaart – nog altijd erg klein is.

Samenvattend betekent dit dat alle berekeningen die op basis van de verkeersintensiteiten (bijvoorbeeld lucht en geluid) zijn gemaakt, waarbij is uitgegaan van de aanwezigheid van de interne baan, een grote marge kennen. Hieraan wordt geen aandacht besteed in de aanvulling.

Bandbreedte

Een beschouwing over de effecten van een bandbreedte van de door CROW aanbevolen waarden, zoals door ons gevraagd in de voetnoot op pagina 4 van ons advies, ontbreekt in de aanvulling. Dit klemmt temeer, nu de aannames voor de interne baan niet duidelijk zijn onderbouwd. Hierdoor kan de bandbreedte van effecten namelijk nog aanmerkelijk groter worden.

⁴ De provincie geeft aan dat dit niet gedaan is omdat de oude CROW-gegevens gebiedspecifiek zijn gemaakt.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming inzicht te geven in de bandbreedte in verkeersproductie en na te gaan hoe deze bandbreedte de effectbepaling voor de natuur, luchtkwaliteit, geluidhinder en (externe) veiligheid beïnvloedt. Ga hierbij expliciet in op de effecten van de interne baan en de *modal shift* en onderbouw eventuele aannames die hierover zijn gedaan.

2.3 Natuureffecten

2.3.1 Gevolgen voor Natura 2000-gebieden

Voorlopig oordeel MER

Het MER bevat een Passende beoordeling waarin de gevolgen van het plan voor de Natura 2000-gebieden in de omgeving zijn beoordeeld. Significante negatieve gevolgen voor de Natura 2000-gebieden Biesbosch, Hollands Diep en Brabantse Wal door met name stikstofdepositie worden op voorhand niet uitgesloten en zijn daarom nader onderzocht.

Geconcludeerd wordt dat significante gevolgen voor Natura 2000-gebied Biesbosch door stikstofdepositie zijn uit te sluiten door de specifieke omstandigheden en milieukeurmerken (natuurlijke dynamiek, huidig en toekomstig beheer). Significante gevolgen voor het Hollands Diep worden uitgesloten omdat de habitattypen en leefgebieden van soorten niet stikstofgevoelig zijn. Significante gevolgen voor de Brabantse Wal worden uitgesloten omdat er in dit geval geen causaal verband tussen de leefgebieden van stikstofgevoelige soorten en stikstof wordt verondersteld en/of eventuele negatieve effecten van stikstofdepositie door gericht beheer gecompenseerd kunnen worden.

De Commissie kan op grond van de informatie in het MER niet onderschrijven dat significante negatieve gevolgen voor de Natura 2000-gebieden Biesbosch en Brabantse Wal ten gevolge van stikstofdepositie⁵ zijn uit te sluiten. Hierbij zijn de volgende aspecten van belang:

- *Aanpassingen achtergronddepositie*: in de Oplegnotitie planwijziging MER Logistiek Park Moerdijk (7 mei 2014) is aangegeven dat de geactualiseerde informatie over achtergronddepositie van stikstof mogelijk 'een onderscheidend effect heeft' op de in de Passende beoordeling beschreven gevolgen van het voorkeursalternatief voor Natura 2000-gebieden. De effectbeschrijving is evenwel nog niet aangepast.
- *Autonome ontwikkelingen en peiljaren*: bij de effectbepaling is aangegeven dat extra depositie ten gevolge van het plan teniet wordt gedaan door een verwachte daling van de achtergronddepositie in de autonome ontwikkeling. Die verwachting gaat gepaard met onzekerheden en kan daardoor niet dienen als uitgangspunt voor de effectbeoordeling. Aantasting van de natuurlijke kenmerken Van Natura 2000-gebieden moet immers met zekerheid worden uitgesloten. Die onzekerheden wordt bovendien groter naarmate de verdere invulling van LPM naar achteren schuift. De effectbepaling in de Passende beoordeling richt zich op 2018 (50% realisatie) en 2023

⁵ Maximale bijdrage van stikstofdepositie in Natura 2000-gebied Biesbosch is 4,45 mol N/ha/jaar.

(100% realisatie). In voornoemde Oplegnotitie wordt echter gesteld dat is aangenomen dat in 2018 het LPM volledig is ingevuld. De informatie hierover is dus niet consistent, althans verwarrend.

- *Specifieke kenmerken en milieuomstandigheden (Biesbosch)*: de conclusie dat significante gevolgen voor Natura 2000-gebied Biesbosch door stikstofdepositie zijn uit te sluiten door de specifieke omstandigheden en milieukenmerken strookt niet met de informatie over stikstofdepositie in de concept PAS-analyse herstelstrategieën voor *Biesbosch* (december 2013). Daarin is aangegeven dat een hoge stikstofdepositie leidt tot de aanvoer van voedingsstoffen, waardoor er een hogere gewasproductie ontstaat. Het habitatype in de vereiste conditie te houden vergt met additionele stikstofdepositie derhalve naar verwachting een hogere beheerinspanning dan zonder.
- *Leefgebieden van soorten (Biesbosch)*: in de Passende beoordeling wordt niet ingegaan op de gevolgen voor soorten die deel uitmaken van de instandhoudingsdoelstellingen, terwijl de KDW-waarden⁶ deels zijn overschreden (zie PAS-analyse).
- *Leefgebieden voor soorten (Brabantse Wal)*: de bijdrage van het plan bedraagt enkele molen stikstof in het centrale deel tot ca. 134 mol N/ha/jaar in het uiterste noorden, wat gevolgen kan hebben voor stikstofgevoelig leefgebied van drie broedvogelsoorten⁷. Voor het leefgebied van de Nachtzwaluw en Boomleeuwerik wordt gerefereerd aan een conclusie in Alterra-rapport 2359 waarin gesteld zou worden dat stikstofdepositie in dit gebied niet relevant zou zijn. Die bewering is in het betreffende rapport niet terug te vinden. Voor de Zwarte Specht wordt gesteld dat beheermaatregelen de eventuele negatieve effecten van stikstofdeposities compenseren. De Commissie vraagt zich af of geen aanvullende (beheer)maatregelen nodig zijn om nadelige gevolgen van het plan te mitigeren.⁸
- *Cumulatie*: in de Passende beoordeling wordt aangegeven dat cumulatie niet aan de orde is. Met name voor de *Brabantse Wal* acht de Commissie echter ook ontwikkelingen in de verschillende havengebieden (Rotterdam, Antwerpen, Gent) van belang. Ook emissies van bedrijven in het plangebied zijn ten onrechte niet verdisconteerd.

De Commissie adviseerde in een aanvulling op het MER aannemelijk te maken dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden *Biesbosch* en *Brabantse Wal* niet worden aangetaast of dat de ADC-toets met succes kan worden doorlopen.

Aanvulling

In de aanvulling is de Passende beoordeling geheel herzien. De informatie over de achtergronddepositie is geactualiseerd en gedetailleerder gepresenteerd. Ook met de referentiejaar en peiljaar wordt anders omgegaan. In de Passende beoordeling zijn de effecten van de volledige realisatie van LPM in 2035 afgezet tegen de feitelijke huidige situatie (2013). De specifieke kenmerken, milieuomstandigheden en de leefgebieden van soorten van Natura 2000-gebied *Biesbosch* zijn nu correct opgenomen. Ook de informatie over de leefgebieden van Natura 2000-gebied *Brabantse Wal* is nu correct weergegeven.

⁶ Bij Bruine Kiekendief (broedvogel) en Grutto (niet-broedvogel) geldt een KDW voor het leefgebied van 1400 mol N/ha/jaar.

⁷ Voor deze soorten zijn inmiddels ook KDW-en opgesteld die lager liggen dan habitatype 9160A, die in de Passende beoordeling als referentie gehanteerd wordt.

⁸ In dat kader verwijst de Commissie ook naar het Arrest van het Hof van Justitie EU van 15 mei 2014 inzake de verbreding A2 (C-521/12).

De Commissie heeft alleen opmerkingen over de gevolgen van stikstofdepositie. Naar haar oordeel zijn de andere (potentiële) effecten correct beschreven en beoordeeld.

Ten aanzien van de stikstofdepositie acht de Commissie in eerste aanleg de vraag relevant of de worst-case-situatie correct in beeld gebracht is. De berekeningen van de depositiebijdrage zijn (correct) bepaald voor het toegenomen weg-, scheepvaart- en treinverkeer alsook van het bedrijventerrein. Wel is de aanname gedaan dat er (deels met de interne baan) veel verkeer tussen Industrierrein Moerdijk en LPM wordt afgewikkeld (zie §2.2.). Als die aanname, gelet op de bandbreedte in de berekeningen van de verkeersproductie, te optimistisch blijkt, zal er meer verkeer op het wegennet naar andere bestemmingen rijden. De geprognosticeerde depositie ten gevolge van wegverkeer zou in sommige Natura 2000-gebieden dan iets hoger kunnen uitvallen.

Uit de nieuwe Passende beoordeling blijkt dat er een kleine toename van stikstofdepositie is op reeds overbelaste habitattypen en leefgebieden van soorten in elf daarvoor gevoelige gebieden. Iedere toename, hoe klein ook, kan in die situatie leiden tot aantasting van de natuurlijk kenmerken. Er worden daarom mitigerende maatregelen beschreven die de effecten van de extra stikstofdepositie teniet moeten doen. Deze maatregelen zijn ontwikkeld in het kader van de PAS en het LPM is als project ook aangemeld bij de PAS⁹. Hoewel de herstelmaatregelen zoals opgesteld voor de PAS een positief effect kunnen hebben op de habitattypen/leefgebieden van soorten is met het benoemen van deze maatregelen nog niet aangetoond dat deze maatregelen (voldoende) effectief zijn.

Daarnaast staan de herstelmaatregelen in de PAS niet los van de andere maatregelen uit de PAS zoals stikstofreductiemaatregelen, monitoring en evaluatie en maatregelen achter de hand. Bovendien is niet aannemelijk gemaakt dat deze maatregelen specifiek voor het LPM mogen worden aangewend. In de regio spelen daarnaast momenteel ook diverse andere plannen en projecten die (deels) dezelfde maatregelen willen benutten.¹⁰ Daarom is een beschouwing over de effectiviteit van de maatregelen nodig waarbij wordt meegenomen hoe vaak maatregelen toegepast kunnen worden en hoe nuttig dat is met het oog op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen.

De Passende beoordeling houdt rekening met die situatie dat de PAS nog niet in werking is getreden voor de besluitvorming over LPM. Indien dat niet het geval is dan dienen de mitigerende maatregelen (en het succes daarvan) in het kader van LPM geborgd te worden. De Passende beoordeling beschrijft dat deze maatregelen nog niet voldoende geborgd zijn (pag. 111). De Commissie signaleert dat per instandhoudingsdoelstelling in de regel één maatregel wordt genoemd, terwijl de PAS uitgaat van samenhangende maatregelen (bijvoorbeeld herstelbeheer in combinatie met hydrologie). Daarbij komt dat in de PAS monitoring en evaluatie

⁹ In de Passende beoordeling wordt ook gesproken over 'aanvullende maatregelen in het kader van LPM'. De Commissie begrijpt dat het gaat om de extra herstelmaatregelen die in het kader van de PAS zijn ontwikkeld en die (bij besluitvorming voordat of zonder dat de PAS in werking is getreden) in het kader van LPM getroffen en geborgd zullen worden.

¹⁰ Deze projecten proberen dat op dit moment nog buiten de PAS om te doen, maar ook als de PAS in werking is, zal deze afweging mogelijk nog gemaakt moeten worden. Voorbeelden hiervan zijn de verdieping van de Nieuwe Waterweg maar ook bedrijventerreinen zoals Dordtse Kil IV.

van de effectiviteit van de maatregelen is opgenomen en ook dat ontbreekt hier. Deze beperking is risicovol met het oog op voornoemde onzekerheid over het succes van beheermaatregelen.

Bij de leefgebieden van soorten signaleert de Commissie dat niet in alle gevallen concrete mitigerende maatregelen zijn genoemd waarmee voorkomen wordt dat de instandhoudingsdoelstelling door LPM verder buiten bereik komen¹¹. De Passende beoordeling bevat hier wel de inhoudelijke informatie die bij de besluitvorming kan worden betrokken.

Door al het bovenstaande is aantasting van natuurlijk kenmerken van Natura 2000-gebieden niet uitgesloten voor geen van de alternatieven. Daardoor bevat het MER op dit moment geen alternatief dat uitvoerbaar is binnen de kaders van de Natuurbeschermingswet (1998). De Passende beoordeling bevat wel al/de informatie ('de bouwstenen') over effectgerichte maatregelen om, al dan niet in samenhang met voornoemde brongerichte maatregelen en monitoring/evaluatie te kunnen komen tot een uitvoerbaar alternatief. De Commissie wijst er hierbij op dat de zekerheid dat aantasting van natuurlijke kenmerken is uit te sluiten pas geboden kan worden wanneer deze mitigerende maatregelen vóór het besluit over het inpassingsplan met de terreinbeheerders en het waterschap vastgelegd zijn.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming de effectiviteit van de mitigerende maatregelen voor tijdelijke en permanente effecten van het LPM kwantitatief aan te tonen. Houd daarbij naast effectgerichte maatregelen ook rekening met brongerichte maatregelen. Geef daarbij ook aan hoe kan worden verzekerd dat deze maatregelen specifiek voor het LPM worden aangewend en hoe wordt omgegaan met de onzekerheid in de effectiviteit van (beheer)maatregelen.

2.3.2 Gevolgen voor soorten

Voorlopig oordeel MER

In het MER wordt aangegeven dat in augustus 2009 een flora- en faunascan heeft plaats gevonden, aangevuld met een inventarisatie in juni/juli 2010, gericht op vissen, amfibieën, leefgebied huismus en vleermuizen. De Commissie stelt vast dat:

- is aangegeven dat de gevolgen voor niet-broedvogels in de Passende beoordeling worden beschreven. De tekst aldaar (p. 24-25) is summier en niet accuraat.¹²
- het belang voor andere zoogdieren dan vleermuizen indicatief in beeld is gebracht.

¹¹ In Natura 2000-gebied Kampina & Oisterwijkse Vennen wordt een verband tussen stikstofdepositie en de ongunstige stand van Drijvende waterweegbree niet uitgesloten. Bij de mitigerende maatregelen (pagina 112-115 Passende beoordeling) wordt hier niet op aangehaakt in de verwachting dat (generieke) maatregelen in venbeheer en hydrologie leiden tot uitbreidings- en verbetermogelijkheden. In Natura 2000-gebied Brabantse Wal worden voor de Boomleeuwerik beheermaatregelen genoemd die het behalen van de doelen ondanks de LPM-bijdrage niet in de weg staan. Bij de mitigerende maatregelen (pagina 112) wordt hier echter niet op ingegaan.

¹² Gesteld wordt dat het plangebied geen foerageergebied is voor overwinterende ganzen. In het gebied verblijven echter soms groepen Grauwe ganzen (maximaal 850 exemplaren in de winter van 2009/10). Het gebied direct ten noorden van het plangebied is van belang voor overwinterende Kolganzen en Grauwe ganzen. Verstoring door externe werking kan daardoor aan de orde zijn. Bron: Netwerk Ecologische Monitoring.

- de gevolgen voor de gunstige staat van instandhouding van vogels ten onrechte niet in beeld zijn gebracht op grond van de (onjuiste) motivatie dat vogelsoorten zonder vaste verblijfplaats alleen in het broedseizoen beschermd zijn.¹³

Daarmee is geen volledig beeld gegeven van de gevolgen van het plan voor de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten.

De Commissie adviseerde alsnog in deze informatie te voorzien en na te gaan of de voorgestelde (mitigerende) maatregelen aanpassing behoeven.

Aanvulling

In de aanvulling zijn de gevolgen voor zoogdieren (anders dan vleermuizen) en niet-broedvogels voldoende beschreven. Voor sommige soorten broedvogels is de staat van instandhouding niet beschreven en ontbreken de mogelijke en nodige mitigerende maatregelen.

Uit het MER en de aanvulling blijkt dat 150 ha habitat verloren gaat. Bij grote ingrepen in de fysieke leefomgeving, zoals deze, kunnen gevolgen voor de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten niet worden uitgesloten. Alle inheemse vogelsoorten dienen krachtens de Vogelrichtlijn op het gewenste gunstige niveau te blijven (zie ook Natuurpact van kabinet en provincies). In het studiegebied bevinden zich soorten in een zeer ongunstige staat van instandhouding (bijvoorbeeld Patrijs), zonder dat het MER duidelijk maakt wat de ingreep voor deze soorten voor gevolgen heeft. Mitigerende maatregelen zijn hier overigens goed mogelijk en weinig ingrijpend (bijvoorbeeld afsluiten beheerovereenkomsten voor agrarisch natuurbeheer). Deze maatregelen zijn echter niet in het MER beschreven en kunnen daardoor niet meegewogen worden bij de besluitvorming.

De Commissie adviseert voorafgaand aan de besluitvorming de staat van instandhouding en de effecten op alle in het gebied voorkomende broedvogels (en overige relevante soorten) door middel van een kartering in beeld te brengen en/of de mogelijke en (waarschijnlijk) benodigde mitigerende maatregelen te beschrijven.

2.4 Duurzaamheid / inpasbaarheid windturbines

Voorlopig oordeel MER

Het inpassingsplan biedt de ruimtelijke randvoorwaarden waarbinnen ook de duurzaamheidsambities gerealiseerd kunnen worden. Zo is er ruimte gereserveerd voor de aanleg van leidingen voor de uitwisseling van warmte, koude en energie. De realisatie van windturbines op LPM wordt ruimtelijk niet mogelijk gemaakt. In het MER zijn daarvoor twee alternatieven onderzocht, één met een aantal 800 kW-turbines en één met enkele 3 MW-turbines, aan de

¹³ De verplichting uit de Vogelrichtlijn om deze op het gewenste niveau te houden is opgenomen in het tussen het kabinet en provincies gesloten natuurpact (par 2.3). Dit impliceert dat de gevolgen van het plan voor de gunstige staat van instandhouding beschouwd moet worden als essentiële milieu-informatie. In dit kader kan worden opgemerkt dat op pagina 88 de aanwezigheid van soorten met een sterk afnemende populatie genoemd wordt (onder andere patrijs, veldleeuwerik).

rand van het LPM. De keuze voor een 800 kW-turbine is gebaseerd op de kleine rotordiameter om geen probleem te creëren in verband met de noodzakelijke veiligheidscontouren. Dit alternatief levert echter te weinig energie. De grote 3 MW-turbines blijken niet in te passen door een te grote veiligheidscontour, omdat als uitgangspunt is genomen dat potentieel bouwvlak op het LPM niet verloren mag gaan. Onduidelijk is of – en zo ja hoe – is onderzocht of via aanpassing van bouwkavels er wel ruimte is voor windturbines. De Commissie mist inzicht in de grootte van het grondoppervlak dat door de veiligheidscontour niet gebruikt kan worden voor de bouw van kantoren groter dan 1500 m² en andere kwetsbare objecten¹⁴. Bovendien is er binnen de veiligheidscontour van de turbines wel ruimte voor beperkt kwetsbare bedrijven zoals productie- en opslagbedrijven.

De Commissie adviseerde in een aanvulling op het MER aan te geven of is onderzocht of via herverkaveling wel ruimte ontstaat voor windturbines, welk oppervlak door de veiligheidscontouren rond de windturbines vervalt voor verschillende type bedrijven (kwetsbaar / beperkt kwetsbaar) en of er, gegeven de gestelde uitgangspunten, wel mogelijkheden bestaan voor ruimtelijke inpassing van tussenklasse-turbines (van bijvoorbeeld 1,5–2,3 MW met relatief kleine rotordiameter).¹⁵

Aanvulling

In de aanvulling is een extra toelichting opgenomen met betrekking tot het veiligheidsaspect van eventuele windturbines. Daarmee zijn de beperkingen voor het bouwen van kantoren (> 1500 m²) bij het inrichten van enkele kavels op het LPM duidelijk geworden (deze beperkingen gelden dus niet voor de andere bedrijfsgebouwen en kleinere kantooroppervlakten). Ook is aangegeven hoe deze kavels eventueel kunnen worden aangepast om de windturbines toch mogelijk te maken.

De beperkingen (aan het gebruik van de kavels) worden als te groot gezien vooral omdat het om zichtlocaties gaat die daarmee worden aangetast (en dus om de concurrentiepositie). Om deze reden, een andere dan milieuoverwegingen dus, zijn de windturbines niet in het voorkeursalternatief opgenomen. Het MER bevat met de aanvulling nu voldoende informatie om dit aspect mee te wegen in de besluitvorming.

3. Aanbevelingen voor het vervolgproces

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

¹⁴ Bij een 3MW-turbine lijkt het te gaan om ruwweg maximaal 3000 m² per turbine, wat slechts een beperkt deel uitmaakt van kavels van minimaal 5 ha.

¹⁵ Zoals de E70/2.3 MW-turbine met een rotordiameter van 71 meter.

3.1 Gevolgen windturbinepark vleermuizen en vogels

Voorlopig oordeel MER

Het windturbinepark maakt geen deel uit van het plan. Zekerheidshalve merkt de Commissie op dat de gevolgen voor vleermuizen en vogels niet gekwantificeerd zijn. De in het MER gedane uitspraken over de gevolgen voor de gunstige staat van instandhouding van deze strikt beschermde soorten acht de Commissie niet onderbouwd.

De Commissie adviseerde bij een eventueel nieuw voornemen tot plaatsing van windturbines in te gaan op gevolgen voor vogels (broedvogels, lokale bewegingen buiten het broedseizoen, trekvogels) en vleermuizen en deze informatie te onderbouwen met *kwantitatieve* informatie.

Aanvulling

In de aanvulling is de keuze om geen windturbines in het LPM op te nemen nader onderbouwd. Daarmee is dit punt voor het voornemen nu niet meer aan de orde.

3.2 Verkeersstructuur en –veiligheid

Voorlopig oordeel MER

Uit het MER blijkt dat werknemers via wegen van 5 meter breed langs de achterkant van 20 meter hoge bedrijfsgebouwen moeten rijden. De lengte van deze veelal doodlopende wegen loopt op tot maximaal 1400 meter. Deze wegen zijn bedoeld voor autoverkeer én voor fietsers. Niet is aangegeven hoe daarbij de verkeers- en sociale veiligheid gegarandeerd worden.

De interne verkeersstromen kunnen waarschijnlijk nog geoptimaliseerd worden. Door bijvoorbeeld de verkeersregelingen te integreren kan het vrachtverkeer een groene golf krijgen waardoor het niet meer voor elk verkeerslicht hoeft te stoppen, waardoor ook milieuwinst wordt geboekt. Ook adviseert de Commissie de interne ontsluitingsstructuur voor fietsers nader te bezien. Wellicht is bijvoorbeeld een vrijliggende centrale route door het park mogelijk waardoor fietsers geen gebruik hoeven te maken van de binnenwegen met gemengd verkeer.

De Commissie adviseerde bij de verdere besluitvorming over de inrichting van het LPM de mogelijkheden te verkennen om de verkeers- en sociale veiligheid te garanderen en de interne verkeersstromen te optimaliseren.

Aanvulling

De aanvulling gaat niet nader in op dit punt. De aanbeveling blijft gehandhaafd.

3.3 Geluid

Voorlopig oordeel MER

In het MER is ingegaan op de geluidbelasting als gevolg van extra verkeer en nieuwe bedrijven. Daaruit blijkt dat de geluidbelasting voor de woningen in de omgeving van het LPM (met name de Lapdijk) aanzienlijk is.

De geluidbelasting inherent aan de milieucategorisering (maximaal categorie 3.2 bedrijvigheid) kan, tezamen met het verkeersgeluid op de openbare wegen van het LPM, met akoestisch maatwerk naar verwachting wél worden ingepast binnen geluidwaarden, waarbij nog gesproken kan worden van een goede woonsituatie. Daarom is dit geen essentieel punt voor de besluitvorming.

In het MER zijn alleen in algemene zin bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen benoemd die ingezet kunnen worden om de geluidbelasting te beperken. In deze aanzienlijk belaste situatie kan het naar oordeel van de Commissie nuttig zijn deze maatregelen verder uit te werken. Bijvoorbeeld door aan te vestigen bedrijven een geluidruimte toe te delen, gebruikmakend van een geluidbeheersysteem. Dit kan gereguleerd door middel van een gemeentelijke geluidnota. Een dergelijke nota is een gangbaar gemeentelijk beleidsinstrument voor het beheersen van geluidhinder bij **toekomstige** ontwikkelingen op niet-gezoneerde industrieterreinen.

De Commissie adviseert bij de verdere besluitvorming aan te geven hoe concreet invulling zal worden gegeven aan het geluidbeheersinstrumentarium door te benoemen welke geluiddoelstellingen wanneer en hoe gerealiseerd gaan worden.

De Commissie signaleert dat onduidelijkheid kan bestaan of met het plan ook containerhandling kan gaan plaatsvinden.¹⁶ In de plantoelichting en in het MER is aangegeven dat op dit moment niet bekend is of en waar containerhandling (op- en overslag) plaatsvindt. Daardoor kunnen op dit moment thans eventuele mitigerende geluidmaatregelen niet geconcretiseerd worden. In de planregels is echter aangegeven dat bedrijvigheid van maximaal milieucategorie 3.2 is toegestaan, waar containerhandling valt onder milieucategorie 4.2. Ook mondeling heeft de Provincie aangegeven dat containerhandling niet is toegestaan.

De Commissie adviseert bij de verdere besluitvorming duidelijk aan te geven of containerhandling mogelijk is of niet, te meer daar containerhandling gepaard gaat met een aanzienlijke hogere geluidbelasting dan waar in het MER vanuit is gegaan.

Aanvulling

De aanvulling gaat niet nader in op deze punten. Door de onzekerheden in de bepaling van de verkeersproductie (zie paragraaf 2.2) zou het wellicht nuttig zijn de bepaling van de gecumuleerde geluidbelasting (weg- en railverkeer, industrie) opnieuw te doen. Dit is in de aanvulling echter niet gedaan. Het monitoren van de feitelijke ontwikkeling (geluidbeheersplan) is daarom extra van belang. De aanbevelingen blijven gehandhaafd.

¹⁶ Zie in dit verband ook de zienswijze van ABAB.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Provinciale Staten provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten provincie Noord-Brabant

Besluit: vaststellen of wijzigen van een inpassingsplan voor het logistiek park Moerdijk

Categorie Besluit m.e.r.: C11.2 en D22.2

Activiteit: ontwikkeling van een bedrijventerrein met logistieke bedrijven

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure: 9 september 2009

ter inzage legging startnotitie: 18 september 2009

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 24 september 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 24 november 2009

aankondiging start aanvullende procedure: 18 maart 2011

ter inzage legging notitie reikwijdte en detailniveau: 21 maart 2011 tot en met 2 mei 2011

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 18 maart 2011

aanvullend advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 23 mei 2011

kennisgeving MER11 juni 2014:

ter inzage legging MER: 12 juni 2014 tot en met 23 juli 2014

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 18 juni 2014

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 2 september 2014

toetsingsadvies uitgebracht: 8 december 2014

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. P. van der Boom

ing. R.P.M. Jansen

ir. W.H.A.M. Keijsers

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

drs. W. Smal (werkgroepsecretaris)

ir. J. Termorshuizen

ing. R.L. Vogel

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen,

vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Provincie Noord-Brabant Logistiek Park Moerdijk, inclusief alle daarin genoemde bijlagen, RHO Adviseurs B.V., 7 mei 2014;
- Oplegnotitie planwijziging MER Logistiek Park Moerdijk, 12 april 2013;
- Milieueffecten voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk, 7 mei 2014;
- Aanvullend onderzoek beschermde soorten Logistiek Park Moerdijk, Grontmij Nederland B.V., 27 januari 2011;
- Scan natuur- en soortenbeleid Logistiek Park Moerdijk, Grontmij Nederland B.V., 24 september 2010;
- Milieueffectrapport inrichtingsalternatieven Logistiek Park Moerdijk, Witteveen+Bos, 13 november 2014;
- Samenvatting milieueffectrapport Logistiek Park Moerdijk, Witteveen+Bos, 13 november 2014;
- Passende beoordeling Logistiek Park Moerdijk, Witteveen+Bos, 13 november 2014;
- Oplegnotitie actualisatie verkeersmodelberekeningen en milieuonderzoek Logistiek Park Moerdijk, Witteveen+Bos, 13 november 2014;
- Milieueffecten Voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk, Witteveen+Bos, 13 november 2014.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Logistiek Park Moerdijk en de aanvulling daarop

ISBN: 978-90-421-3988-6



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl



Bijlage 2

**Notitie naar aanleiding van zienswijze
koplampfinger.**

Witteveen+Bos
Hoogoorddreef 15
Postbus 12205
1100 AE Amsterdam
020 312 55 55
www.witteveenbos.nl

onderwerp zienswijze koplamp hinder
project Logistiek Park Moerdijk
opdrachtgever provincie Noord-Brabant
projectcode HT331-21
referentie HT331-21/14-022.146
opgemaakt door ing. M.A. van 't Hazeveld
goedgekeurd door ir. N.J. Monster
status definitief
datum opmaak 24 november 2014
bijlagen I tekeningen
 II productinformatie anti-verblindingslamellen (Eurorail)

paraaf 

aan	provincie Noord-Brabant	F. Veurink P. Dijkstra
kopie	Witteveen+Bos	ing. E. Jongenotter

Vanuit de camping Lochtenburg zijn zorgen geuit over de mogelijke hinder die men kan ervaren van de koplampen van de vrachtwagens die over de Interne Baan van en naar Logistiek Park Moerdijk rijden.

De meeste hinder zou kunnen worden ervaren van de vrachtwagens die het Logistiek Park Moerdijk via de Interne Baan verlaten. Het wegvak op bijgaande pdf (zie bijlage I) is vanaf de camping gezien het meest kritisch.

De bestaande vegetatie die, mits in blad, afschermend kan werken, is buiten beschouwing gelaten. Daarnaast zal de meeste vegetatie in en rond de winterperiode geen blad dragen.

Om de uitstraling van het licht van de koplampen naar de omgeving te beperken kunnen anti-verblindingsconstructies worden geplaatst. Plaatsing kan vrijstaand of in combinatie met een geleiderail. De hoogte van de lamellen zijn verkrijgbaar in 600, 900 en 1.200 mm. Uitgaande van een bevestigingshoogte van 750 mm (bovenzijde geleiderail) kan een verticale afscherming door middel van anti-verblindingslamellen van 1.950 mm worden bereikt.

Anti-verblindingschermen zijn in basis bedoeld om de verblinding van tegemoetkomend verkeer te voorkomen. In die gevallen hoeft niet te worden voorzien in afscherming van onderkant geleiderail tot maaiveld. In de situatie met camping Lochtenburg zal de verspreiding van het licht van de koplampen onder de geleiderail door ook moeten worden beschouwd. Een betere oplossing kan in dat geval worden gevonden in het plaatsen van een laag scherm buiten de uitbuigingsruimte van de geleiderail.

Uitstraling van het licht van de koplampen vindt in rijrichting gezien onder een hoek naar beneden en naar de zijkanten plaats. Naar beneden minimaal 5 cm over 10 m.

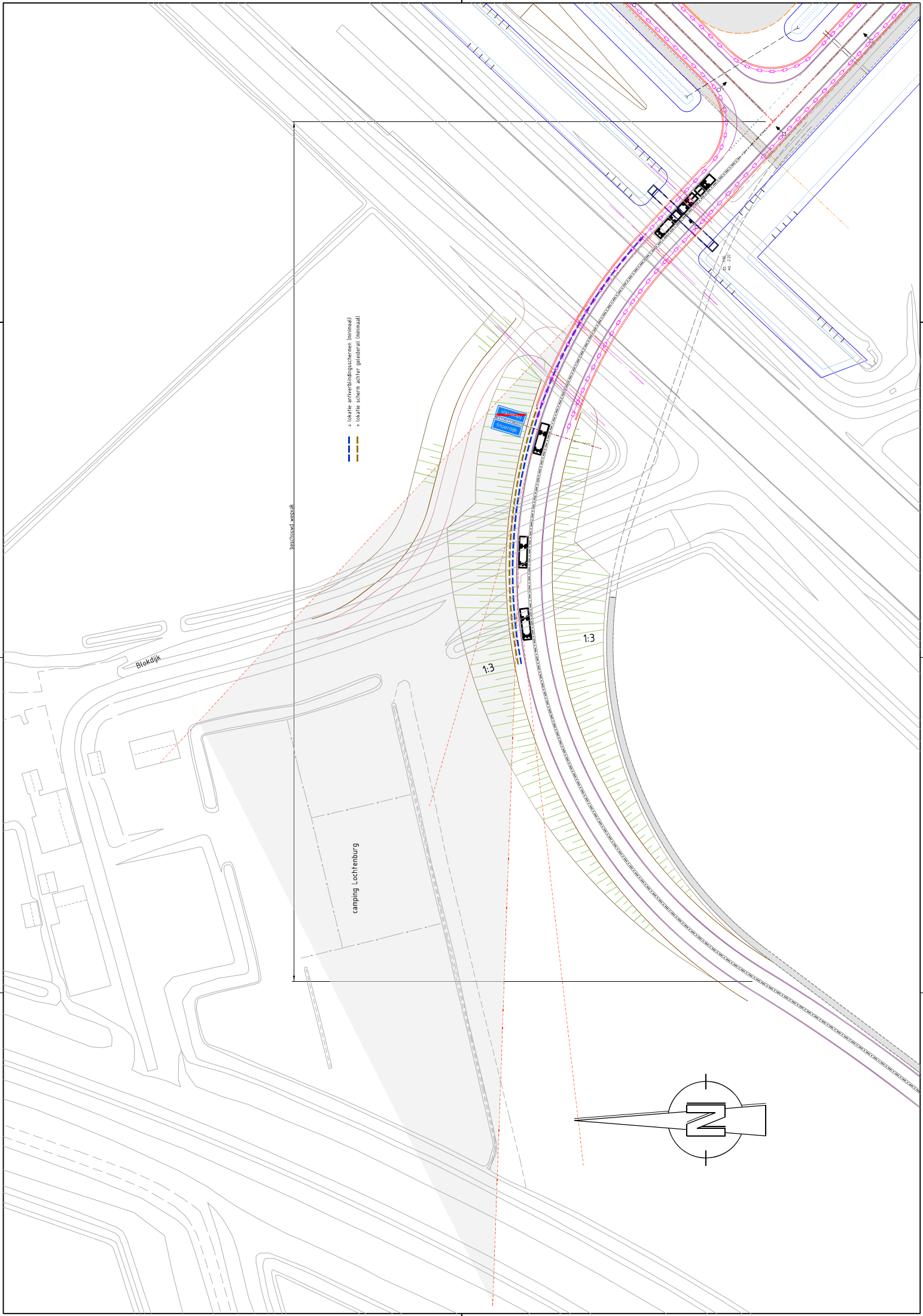
Volgens 'Regeling tot uitvoering de hoofdstukken III en VI van de Wegenverkeerswet 1994 (Regeling voertuigen)': *"het horizontale gedeelte van de scheidingslijn moet zich bevinden tussen of op de lijnen op het scherm van het koplampstapparaat, die overeenkomen met een daling van de lichtbundel ten opzichte van de horizontale middenlijn van de koplamp van 5 tot 40 mm/m"*.

Met toepassing van anti-verblindingschermen, in combinatie met een geleiderail tot een hoogte van 1,95 m en het plaatsen van een laag (begroeid) scherm achter de geleiderail, kan de mogelijke hinder worden weggenomen. Nadere informatie en tekeningen zijn opgenomen in de bijlagen bij deze notitie:

- bijlage I bevat 3 tekeningen:
 - tekening (overzichts)situatie;
 - tekening detail;
 - tekening lengteprofiel;
- bijlage II bevat productinformatie anti-verblindingslamellen (Eurorail).

In de realisatiefase dient een nadere uitwerking plaats te vinden.

BIJLAGE I TEKENINGEN



- lokale ontbindingsplannen (binnwaal)
- lokale scherm achter gederdaat (binnwaal)

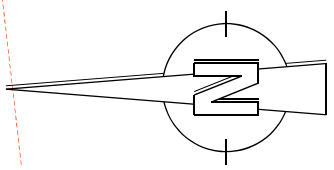
Brechtbaard, verduikt

Blokdijk

camping Lochtenburg

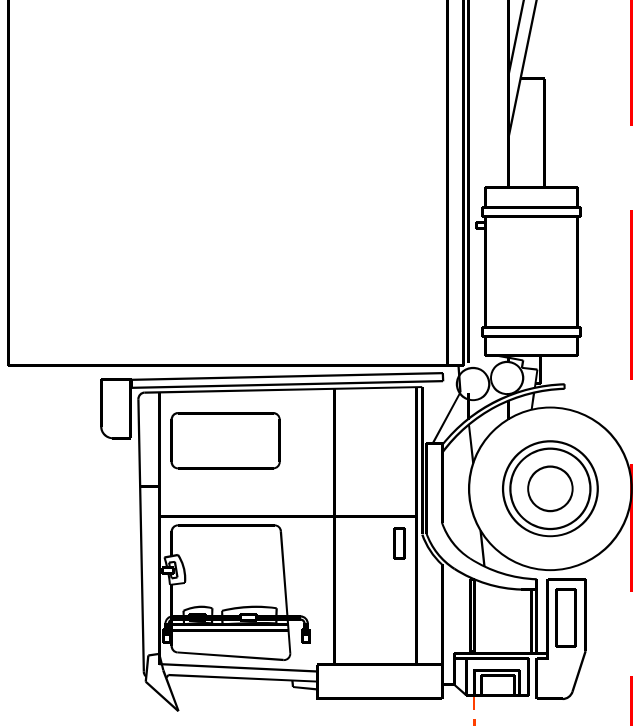
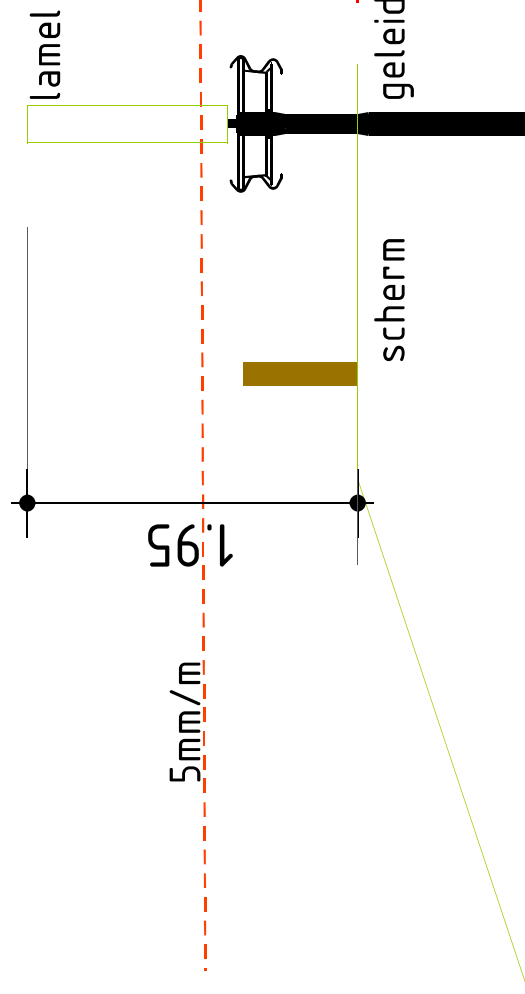
1:3

1:3



42 1185
42 1200
42 1220

- Bovenkant lichtbundel dimlicht
- Afschermingswijze



BIJLAGE II PRODUCTINFORMATIE ANTI-VERBLINDINGSLAMELLEN (EURORAIL)



De Beilharz Antiverblindingslamellen bevorderen de verkeersveiligheid doordat de weggebruiker in het donker geen hinder ondervindt van de lichten van tegenliggers.

De antiverblindingsconstructies kunnen worden gemonteerd op geleiderail-constructies, geleidebarriers of vrijstaand.

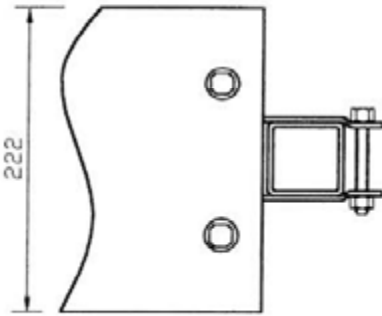
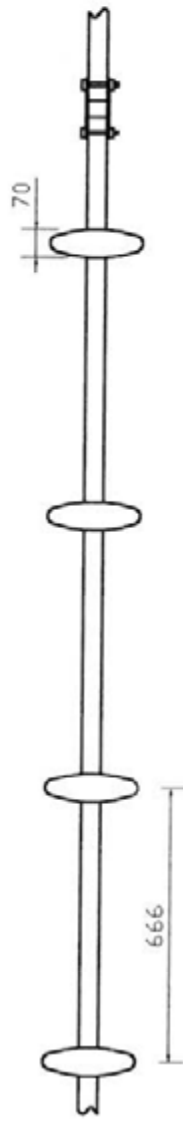
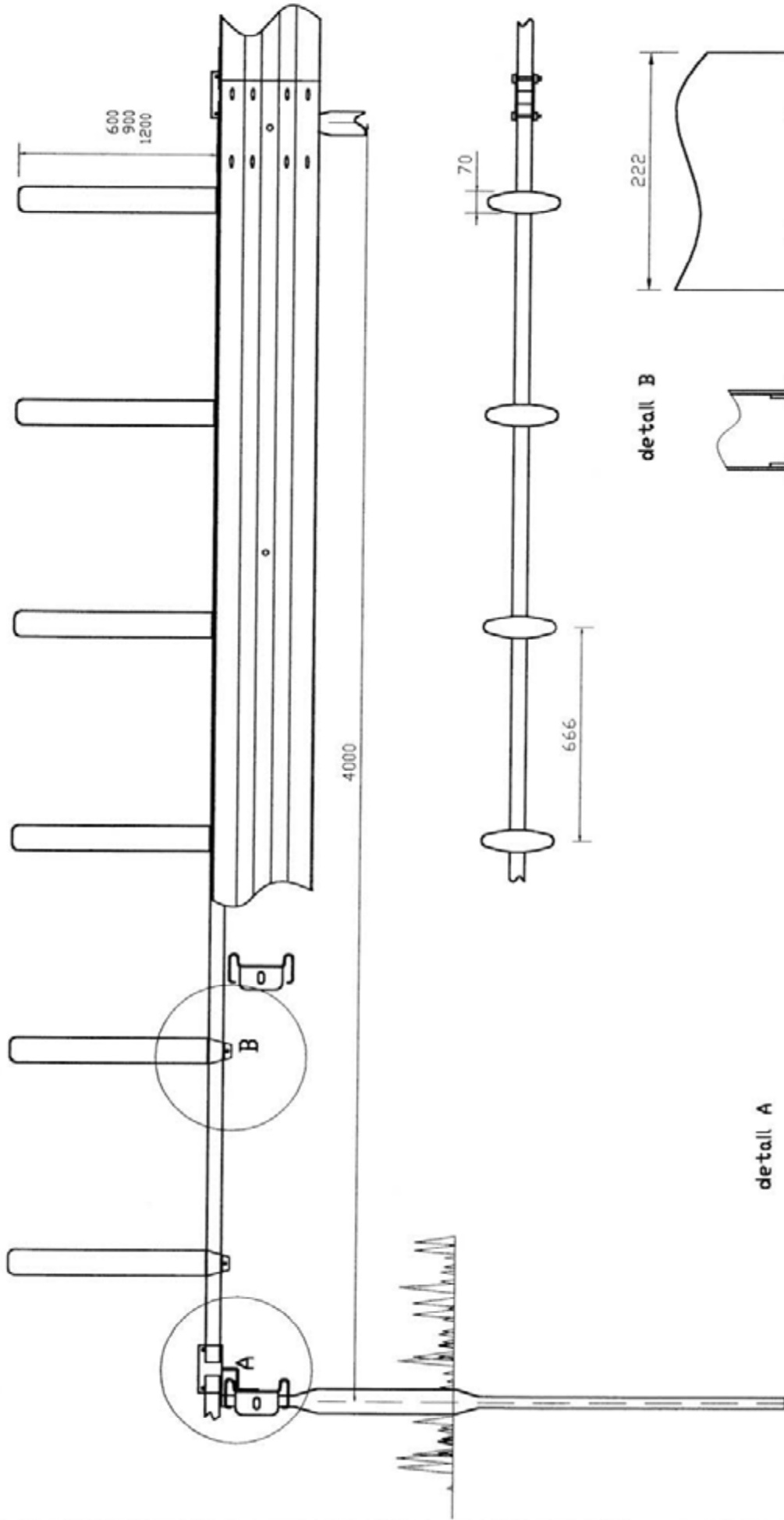
De lamellen worden gemonteerd op kokers van 4000 x 45 x 45 mm. met een onderlinge afstand van 666 mm. en zijn standaard leverbaar in hoogte van: 600, 900 en 1200 mm.

De standaard kleur van de lamellen is groen, maar zijn leverbaar in iedere gewenste RAL kleur.

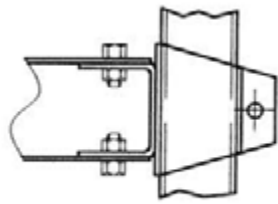


De lamellen zijn vervaardigd uit hoogwaardig polyethyleen en zijn bestand tegen UV straling. Dit voorkomt dat de lamellen op termijn kunnen uitharden en er tevens kleurverschillen kunnen optreden.

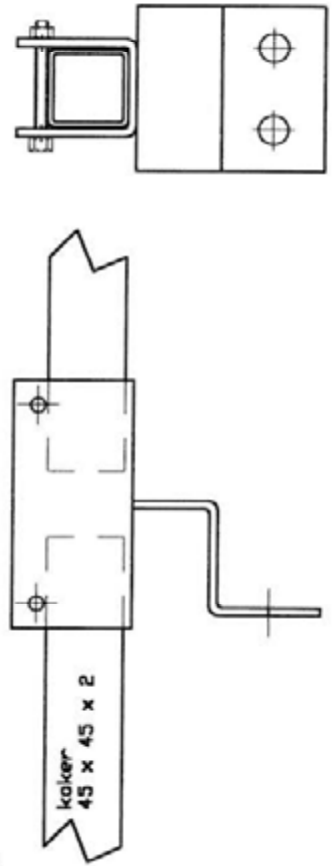
De Beilharz anti-verblindingsconstructie voldoet aan alle Europese normen conform EN 12676 -1 en EN 12676 - 2.



detail B



detail A



eurorail

grijnders - beschermingsconstructies - geleidende systemen
 postbus 82 - 8048 AB HAASELT - NL 038-477348 - fax 038-477204

Bijlage 3

**Reactie Kendes op zienswijzen
getaxeerde inbrengwaarde.**

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

PLAATS EN DATUM
Veenendaal, 25 november 2014

BRONNUMMER
14.0663

KEYMERK
JCF

ONDERWERP
PIP/EP LPM; reactie op zienswijzen

Geacht college,

Naar aanleiding van ingebrachte zienswijzen tegen het ontwerp-exploitatieplan LPM heeft u ons verzocht om een reactie op de onderdelen die betrekking hebben op de eerder door ons getaxeerde inbrengwaarde

Zienswijze Hebema II B.V. en Hebema IV B.V. en ProDelta Distripark Moerdijk B.V.

Exploitatieopzet (inbrengwaarde)

In de eerste alinea van het taxatierapport van Kendes van het onderdeel "Inbrengwaarden" van paragraaf 4.4 van de zienswijze wordt aangegeven dat de inbrengwaarde wordt bestreden met overlegging van een in opdracht van appellanten opgesteld taxatierapport. Volgens appellanten is het belangrijkste verschil tussen de getaxeerde inbrengwaarde en voornoemd taxatierapport de omvang van de complexwaarde (€ 28 per m² ten opzichte van € 42 tot € 45 per m²).

Antwoord:

Wij hebben kennisgenomen van het taxatierapport Inbrengwaarde Logistiek Park Moerdijk, gedateerd 20 juli 2014 van Hopman & Schreuder Taxaties en Consultancy BV en Fakton BV.

Ten aanzien van dit taxatierapport merken wij in de eerste plaats op dat het rapport uitsluitend ziet op de waardering van de ruwe bouwgrond. Ten aanzien van de gebouwde objecten hebben de taxateurs zich niet een zelfstandig oordeel gevormd over de omvang van de inbrengwaarde maar volstaan met een verwijzing naar ons taxatierapport. De taxateurs hebben zich derhalve niet een zelfstandig oordeel gevormd over de inbrengwaarde van het gehele exploitatieplangebied.

Ten aanzien van de door de taxateurs gehanteerde taxatiemethoden wordt vastgesteld dat gebruik gemaakt is van de vergelijkingsmethode en de residuelewaardemethode. Uit diverse

ontzegeningsjurisprudentie volgt dat bij het gebruik van de residuelewaardemethode de volgende kanttekeningen geplaatst dienen te worden. In het standaardwerk *Schadeloosstelling voor ontzegening*. Telders, nieuw voor oud (2006), is hierover het volgende opgenomen: *'Een andere methode is waardering op basis van een exploitatiebegroting (in de praktijk veelal vangeduid als "de top-donen methode"). (...) "Top-donen" komt erop neer, dat men uitgaat van de (verwachte) uitgifteprijzen van de gronden in een complex (de top) en daarop in mindering brengt de kosten voor toezicht maken, een vaststapslag en renteverlies over de periode, dat de grond nog niet "aan zure" is (...). Een nadeel daarvan is dat met een aantal toekomstige, onzekere factoren moet worden gewerkt waarvan de uitkomst in concreto een overheersende invloed kan hebben op de sluitpost van de rekening zijnde de werkelijke waarde van de toekomstige bouwgrond'. Een duidelijk voorbeeld daarvan is te vinden in HR 13 augustus 2004, NJ 2005, 151 m.u.t. PCFvW (Lamborg/Segers)'. De voorwaarden voor gebruikmaking van een residuele grondwaarde zijn in het arrest HR 15 februari 2008, LJN:BB4775, (Schiedam/INT), als volgt door A-G Huydecoper als volgt verwoord: *'Niet voor niets wordt de methode van de residuele grondwaarde dan ook (vooral) nabesloten voor de bepaling van de uitgifteprijzen van door de overheid beschikbaar te stellen bouwgrond; en dat met name daar, waar andere indicatoren voor een "marktwarde" onvoldoende beschikbaar zijn. Is er namelijk wel een marktwardeprijs, of op zijn minst, min of meer betrouwbare aanwijzingen van de marge waarbinnen die zich beweegt, dan is het voor de hand liggende redenen het hanteren van een hogere aanbiedingsprijs/uitgifteprijs weinig realistisch. Men begrijpt, dit zo zijnde, waarom de in alinea (...) hierover aangehaalde conclusie betoogt dat benadering via de residuele grondwaarde niet in aanmerking komt als er vergelijkingstransacties (in voldoende mate) bekend zijn (en men daarmee de "marktwarde" van het ontegende kan vaststellen)'. Het marco van de residuelewaardemethode is derhalve dat een kleine verandering in één van de gekozen uitgangspunten grote gevolgen heeft voor de waarde. Om de hiervoor omschreven redenen wij ervoor gekozen om de werkelijke waarde van de ruwe bouwgrond met toepassing van de vergelijkingsmethode vast te stellen temeer nu er voldoende bruikbare referentietransacties beschikbaar zijn.**

Dat veranderingen in de gekozen uitgangspunten grote gevolgen hebben voor de uitkomsten van de berekening blijkt wel uit het taxatierapport van Hopman & Schreuder Taxaties en Consultancy BV en Fakton BV. De taxateurs immers gaan uit van ten opzichte van het exploitatieplan afwijkende - en voor de uitkomsten van de residuelewaardeberekening meer gunstige - inputparameters zoals de geprognosticeerde opbrengstenslijging, uitgifte tempo, fasering, onderzoekskosten, plankosten en bouwen woonrijpmaken. Evident is dat het gebruik van meer gunstige parameters leidt tot een hogere louter rekenkundige uitkomst.

De taxateurs voeren voorts een beperkt aantal transacties op van ruwe bouwgrond voor bedrijfsterrein buiten het plangebied. Bij deze transacties maken wij de volgende opmerkingen:

- bedrijfspark Haven Zeven te Waalwijk ligt op ruim 30 km afstand van het onderhavige plangebied. De uitgifteprijzen variëren van € 140 per m² voor basiskavels tot 216 per m² voor zichtlocaties langs rijksweg A59;
- bedrijfsterrein Foodcenter Nieuw Reijmerswaard te Ridderkerk ligt op ruim 25 km afstand van het onderhavige plangebied. Gemeente Ridderkerk hanteert uitgifteprijzen € 260 tot € 340 per m² voor reguliere bedrijvigheid, transport en logistiek;
- de bedrijfsterreinen aan de Rijnlanderweg, Hoofdweg en Schipholweg te Hoofddorp liggen op ruim 85 km afstand van het onderhavige plangebied. Gemeente Haarlemmermeer hanteert uitgifteprijzen van € 180 tot € 325 per m² voor bedrijvigheid.

Wij achten de door de taxateurs aangehaalde transacties niet vergelijkbaar met de ruwe bouwgrond in het onderhavige plangebied. In de eerste plaats geldt dat de aangehaalde bedrijfsterreinenbedragen liggen op

25 tot zelfs 80 km afstand van het onderhavige plangebied. In de tweede plaats geldt dat de aangehaalde bedrijfsterreinen qua typologie niet vergelijkbaar zijn met het onderhavige grootschalige logistieke bedrijfsterrein. Bedrijvenpark Haven Zeven betreft een hoogwaardig bedrijfsterrein met ruimte voor kantoren. Foodcenter Nieuw Reijmerswaard richt zich specifiek op bedrijvigheid in de agro-, vers- en foodsector. Bedrijfsterreinen in gemeente Haarlemmermeer kennen een geheel eigen dynamiek vanwege de nabijheid van Luchthaven Schiphol en daaraan gerelateerde bedrijvigheid. In de derde plaats geldt dat de uitgifteprijzen van het onderhavige bedrijfsterrein zich begeven tussen € 135 voor basiskavels en € 145 per m² voor zichtlocaties terwijl voor de aangehaalde bedrijfsterreinen aanzienlijk hogere uitgifteprijzen worden bedongen. In de vierde plaats geldt dat een aantal van de aangehaalde transacties betrekking hebben op een relatief beperkte uitbreiding van bestaand bedrijfsterrein waarvoor in de regel beperkte kosten voor bouw- en woonrijpmaken dan wel bovenplanse voorzieningen gelden omdat de hoofdinfrastructuur reeds aanwezig is. Om genoemde redenen achten wij de aangehaalde transacties niet vergelijkbaar met ruwe bouwgrond in het plangebied van Logistiek Park Moerdijk.

De taxateurs voeren voorts een aantal binnenplanse referentietransacties op. Ten aanzien van de door Hebema II BV en Hebema IV betaalde prijzen geldt dat deze tot stand zijn gekomen vóór aanvang van de bankencrisis, kredietcrisis en de crisis op de vastgoedmarkten. Sinds deze crises is de markt voor ruwe bouwgrond in uitleggebieden voor bedrijfsterrein vrijwel geheel stilgevallen. Als oorzaken kunnen worden aangewezen: vraaguitval, lagere huurwaarden, hogere rendementseisen, beperkte financieringsmogelijkheden en risicomijdend gedrag. Ten aanzien van koopovereenkomsten die vóór half 2008 zijn aangegaan geldt bovendien dat partijen geen rekening konden houden met een verbeterd stelsel van kostenverhaal als gevolg van inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening welke een prijsdempend effect heeft op de waarde van ruwe bouwgrond. Tot slot is het niet ongebruikelijk dat particuliere ontwikkelaars bereid zijn om een deel van de (ontwikkelings)winst uit de opstalexploitatie in te zetten om een positie in het gebied te kunnen verwerven. Deze opslag, die speculeert op een toekomstige en lucratieve ontwikkeling van verhuurbare eenheden, is geen onderdeel van de werkelijke waarde, nu hiervoor moet worden uitgegaan van uitsluitend de grondexploitatie. Om genoemde redenen achten wij de door Hebema II BV en Hebema IV in 2007 en 2008 betaalde prijzen, welke zijn terug te voeren op eerder aangegane koopovereenkomsten, niet representatief voor de werkelijke waarde van ruwe bouwgrond in het onderhavige plangebied.

De taxateurs geven tot slot aan dat de transactie tussen havenschap Moerdijk en provincie Noord-Brabant niet als vergelijking kan dienen omdat het een transactie tussen twee overheidslichamen betreft. Ten aanzien van deze zienswijze wijzen wij erop dat er geen regels van onteigeningsrecht zijn die het gebruik van transacties tussen overheden onderling uitsluiten. Er is voorts geen reden om aan te nemen dat de provincie als koper en het havenschap als verkoper niet marktconform hebben gehandeld. Beide partijen hebben zich in dezen laten bijstaan door professionele grondverwervers/taxateurs en ter zake zijn taxatierapporten uitgebracht.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de getaxeerde inbrengwaarde.

In de tweede alinea van het onderdeel "Inbrengwaarden" van paragraaf 4.4 op bladzijde 26 van de zienswijze wordt gesteld dat de omvang van de bijkomende schade ad € 395.000,- niet in overeenstemming is met bijlage 14b.

Antwoord:

Het is juist dat er een afwijking zit in de verschillende onderdelen "vermogensschade grond en opstal", "financieringsschade" en "bijkomende schade", doch niet in de totaalstelling. Wij adviseren u om bijlage 14b van het Ontwerp-exploitatieplan in overeenstemming te brengen met de onderverdeling zoals Kendes die heeft gehanteerd.

Conclusie:

De zienswijze geeft voor Kendes geen aanleiding tot aanpassing van het taxatierapport. Wel is het advies om bijlage 14b aan te passen.

In het onderdeel "Kaming inbrengwaarde" van paragraaf 4.4 op bladzijde 27 e.v. van de zienswijze wordt gesteld dat het onjuist is om de inbrengwaarde van de verworven en te verwerven bebouwde eigendommen te baseren op basis van volledige schadeloosstelling.

Antwoord:

In paragraaf 4.3 van het taxatierapport is het volgende overwogen:

4.3 Werkelijke waarde versus onteigeningswaarde

In artikel 6:13, lid 5, van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald, dat indien geen sprake is van onteigening de inbrengwaarde van gronden wordt vastgesteld met overeenkomstige toepassing van de artikelen 40b tnt en met 40f van de onteigeningswet. Voor gronden welke onteigend zijn of waarvan een onteigeningsbesluit is genomen, of welke op onteigeningsbasis zijn of worden verworven, is de inbrengwaarde gelijk aan de schadeloosstelling ingevolge de onteigeningswet.

Alle gebouwde objecten in het exploitatiegebied zijn en worden door de provincie Noord-Brabant verworven tegen betaling van een volledige schadeloosstelling. De keuze voor deze methode is gemaakt vanwege het nut en de noodzaak om te komen tot realisatie van het Logistiek Park Moerdijk. Ondergetekenden hebben bij de inmiddels door de Provincie verworven bebouwde percelen nog in openschouw genomen of er afwijkende schadekostenstellingen zijn betaald ten opzichte van eerder uitgevoerde taxaties die op grond daarvan nog voor een correctie in aanmerking zouden komen. Nu daar geen sprake van is gaan ondergetekenden voor wat betreft de verworven bebouwde percelen derhalve uit van een inbrengwaarde die gelijk is aan een schadeloosstelling ingevolge de onteigeningswet. Voor de nog te verworven bebouwde percelen gaan ondergetekenden eveneens uit van een volledige schadeloosstelling en is de situatie zodanig dat onteigeningszettingen al een vergevorderd stadium zijn waarbij biedingen op basis van volledige schadeloosstelling hebben plaats gevonden. Dit uitgangspunt is mede gebaseerd op basis van informatie van de aankoper van de Provincie Noord-Brabant en heeft er toe geleid dat taxateurs voor bebouwde percelen op basis van volledige schadeloosstelling hebben gewaardeerd.

In paragraaf 5.5.1 van de toelichting van het ontwerp-exploitatieplan is het volgende vermeld:

"(...) Zoals in hoofdstuk 7 is aangegeven heeft de Provincie, respectievelijk het Havenschap Moerdijk op basis van haar actieve grondbeleid het voornemen om de niet-provinciale gronden te verworven. Voor de taxatie is ten aanzien van een gedeelte van de gronden van derden uitgegaan van het uitgangspunt dat momenteel geen sprake is van onteigening. Deze inbrengwaarden zijn daarom, conform de eerste zin van artikel 6:13 lid 5 Wet, getaxand met toepassing van de artikelen

40b tot en met 40f van de onteigeningswet. Voor de eigendommen van derden die bebouwd zijn is wel sprake van een voornemen tot onteigening. Voor deze eigendommen is uitgegaan van volledige schadelessstelling. (...)

Uit het vorenstaande volgt dat de Provincie, respectievelijk het Havenschap Moerdijk, op basis van haar actieve grondbeleid het voornemen heeft om alle bebouwde gronden minnelijk te verwerven op basis van volledige schadelessstelling. Ons is verder genoegzaam gebleken uit gesprekken, correspondentie en controle op de dossiers van de verwerver/taxateur van de bebouwde eigendommen dat verwerving heeft plaatsgevonden dan wel plaats zal vinden op basis van volledige schadelessstelling.

Daarnaast kan nog opgemerkt worden dat zelfrealisatie voor bebouwde eigendommen onmogelijk is vanwege de noodzakelijke sloop en de minimale kavelgrootte van 5 hectare zoals uit het IIP blijkt.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing.

In het onderdeel "Afbakening complex" van paragraaf 4.4 op bladzijde 26 van de zienswijze wordt gesteld dat het complex onvoldoende zorgvuldig is afgebakend.

Antwoord:

Aan de afbakening van een complex in de zin van artikel 40d Ow zijn volgens vaste jurisprudentie van de Hoge Raad criteria te ontleen:

1. een complex moet (vrij) nauwkeurig kunnen worden afgebakend;
2. tussen verschillende ontwikkelingen binnen een complex dient functionele samenhang te bestaan;
3. een complex hoeft niet identiek te zijn aan bepaald plangebied;
4. het hoofddoel van de onteigening bepaalt soms of het onteigende tot het complex behoort;
5. de financiering van de ontwikkeling bepaalt soms of deze ontwikkeling tot het complex behoort;
6. gelijktijdige exploitatie van alle bestemmingen of plandelen is niet vereist.

Voor wat betreft de eerste voorwaarde geldt dat het complex gelijkgesteld kan worden aan de plangrenzen van het inpassingsplan, waardoor het nauwkeurig afgebakend kan worden. Ten aanzien van de tweede voorwaarde geldt dat de ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk een integrale ontwikkeling omvat waarbij, voor wat betreft de afzonderlijke bestemmingen, sprake is van functionele samenhang. De derde voorwaarde impliceert dat een complex meerdere bestemmingsplannen, of gedeelten daarvan, kan omvatten. Dat hoeft echter niet. In dezen is het complex gelijk aan het plangebied van het inpassingsplan. De vierde voorwaarde ziet op het hoofddoel van een onteigening. In deze situatie is dat de verkrijging van gronden die noodzakelijk zijn voor de realisatie van de in het inpassingsplan vervatte bestemmingen. Daarmee is aan het hoofddoel van de onteigening voldaan. Terzake van de financiering geldt dat de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk is vervat in één exploitatieplan en één commerciële grondexploitatie waardoor ook aan de vijfde voorwaarde voor de begrenzing van het complex is voldaan. Tot slot de fasering van het complex; volgens de in het exploitatieplan opgenomen faseringstabel is sprake van volgtijdelijke uitvoering van te onderscheiden plandelen, waardoor ook aan deze eis is voldaan. Met inachtneming van het vorenstaande hebben wij in het taxatierapport terecht overwogen dat het complex in de zin van artikel 40d van de onteigeningswet gelijkgesteld kan worden aan het plangebied van het inpassingsplan. Hopman & Schreuder Taxaties en Consultancy BV en Fakton BV zijn ter zake overigens

dezelfde mening toegedaan, zo valt te lezen in paragraaf 2.1, laatste bolletje, van het door hen uitgebrachte taxatierapport.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het taxatierapport.

In onderdeel "Afbakening complex" van paragraaf 4.4 op bladzijde 29 van de zienswijze wordt gesteld dat bestaande, reeds gerealiseerd openbare ruimte is meegenomen in het exploitatieplangebied.

Antwoord:

De bestaande te handhaven openbare weg Lapdijk is niet in het exploitatieplangebied betrokken. Gronden/water die wel behoren tot de bestaande openbare ruimte die aanpassing en of uitbreiding behoeven in het kader van de realisatie van LPM zijn wel in het exploitatieplan betrokken. Uitgangspunt voor deze percelen is dat ze tegen een inbrengwaarde van € 1,-/m² zijn gewaardeerd.

In paragraaf 4.7.3 van het taxatierapport is over de waardering van bestaande en te handhaven openbare ruimte het volgende vermeld:

4.7.3 Waardering bestaande openbare ruimte

Een bijzonder aandachtspunt vormt de vaststelling van de inbrengwaarde van de bestaande openbare ruimte. Aan bestaande, geensvoorzieningen, waterlopen, eeuwoverts, die in het nieuwe plan worden gehandhaafd wordt doorgaans een symbolische inbrengwaarde toegedacht. De inbrengwaarde van openbare ruimte die in het nieuwe plan niet wordt gehandhaafd wordt gelijk gesteld met ruwe bouwgrond en evenredig gewaardeerd. De inbrengwaarde van openbare ruimte die in het nieuwe plan wel wordt gehandhaafd wordt gelijk gesteld aan de waarde aan het bestaande gebruik, zijnde € 1,-/m².

Uit het vorenstaande volgt dat de reeds bestaande en te handhaven openbare ruimte, waarin wel aanpassingen plaats vinden zonder dat de openbare functie verandert, tegen een symbolische waarde van € 1 per m² is gewaardeerd waardoor deze zich als het ware onttrekt aan het stelsel van omslag van kosten en baten als bedoeld in artikel 40d van de Ontheemingswet.

Het betreft hier percelen van de navolgende eigenaren met bijbehorende totaal oppervlakte:

Eigenaar 11 De Staat (I & M)	97.880 m ²
Eigenaar 13 Gemeente Moerdijk	7.792 m ²
Eigenaar 14 De Staat (I & M), belast met Recht van Opstal	501 m ²
Eigenaar 15 Havenschap Moerdijk	10.109 m ²
Eigenaar 16 Waterschap Brabantse Delta, belast met Recht van Opstal	240 m ²
Eigenaar 31 Waterschap Brabantse Delta	745 m ²

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing.

In onderdeel "Zichtlocaties" van paragraaf 4.4 op bladzijde 29 van de zienswijze wordt gesteld dat er bij het bepalen van de inbrengwaarde rekening gehouden dient te worden met de zichtlocatie.

Antwoord:

In paragraaf 4.6.2 van het taxatierapport is hierover het volgende vermeld:

4.6.2 Zichtlocaties

Hoewel de ligging van gedeelten van het plangebied langs de Rijsweggen A 16 en A 17 tot lagere uitgifteprijzen kunnen leiden is naar oordeel van ondergetekenden geen sprake van een bijzondere geschiktheid in ontrenteningsrechtelijke zin die moet leiden tot een hogere inbrengwaarde. Ondergetekenden verwijzen in dit verband naar de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 1 juni 2011 in zaken nr. 200905555/1/R1 en 200906452/1/R1.

Op basis van voornoemde bevindingen zijn ondergetekenden van oordeel dat een redelijk handelend en denkend koper niet bereid is om voor de gronden gelegen in onderhavig exploitatiegebied, inclusief de gronden gelegen aan de Capdijk, een toeslag te betalen voor de ligging ten opzichte van de bestaande wegen.

De door ons aangehaalde uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 1 juni 2011 (zaaknummers 200905555/1/R1 en 200906452/1/R1) worden door de Afdeling bij herhaling aangehaald en bevestigen daarmee een bestendige lijn. De door belanghebbende gebezigde stelling dat de Afdeling geen juist uitgangspunt hanteert op basis van bijvoorbeeld HR 13 april 2011, TBR 211, (40) is opportunistisch en daarmee niet relevant. Wij volgen de uitspraak van de Afdeling in dezen. Wij zijn ook niet bekend met andere jurisprudentie die de door appelland gebezigde stelling onderschrijft.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing.

In het onderdeel "Vergelijkingstransacties" van paragraaf 4.4 op bladzijde 29 van de zienswijze wordt gesteld dat bij het bepalen van de inbrengwaarde onvoldoende rekening is gehouden met de transactie van Hebema II BV en Hebema IV en Pro Delta BV en teveel waarde is toegekend aan de transacties van de Provincie.

Antwoord:

De beoordeling en weging van de referentietransacties is uitgebreid gemotiveerd in paragraaf 4.7.1.4 van het taxatierapport. Ten aanzien van de transacties van Hebema II BV en Hebema IV wordt verwezen naar hetgeen hiervoor is overwogen. Ten aanzien van de transactie van Pro Delta BV geldt overigens hetzelfde.

Er is thans geen jurisprudentie bekend waaruit volgt dat geen betekenis toekomt aan transacties die door de ontrentende overheid zelf zijn gerealiseerd. De Afdeling gaat akkoord met "eigen" referentietransacties indien en voorzover de transactie voldoet aan de definitie van artikel 40b, lid 2 van de ontrentingswet, derhalve dat sprake is van koop in het vrije commerciële verkeer tussen een redelijk handelende verkoper en een redelijk handelende koper. Voor zover in dezen nog van belang zijn aan de taxateur geen feiten en omstandigheden bekend waaruit valt op te maken dat partijen niet marktconform

zouden hebben gehandeld. Hierbij wordt nog opgemerkt dat de verkopers zich in vrijwel alle gevallen hebben laten bijstaan door deskundige makelaars, rentmeesters en/of taxateurs.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze L.J.G. Lanser

In onderdeel 12 op bladzijde 3 van de zienswijze wordt gesteld dat er geen rekening is gehouden met verdere schaden, waaronder exploitatieschade, waardevermindering overblijvende, noodzakelijke aanpassingskosten, advieskosten en eventuele belastingschade.

Antwoord:

Zoals in paragraaf 4.4 van het taxatierapport is weergegeven is door de taxateur beoordeeld of de onroerende zaken de hoogste waarde ontlenen aan het feitelijke en op basis van de geldende overgangsrechtelijke bepalingen toegestaan gebruik (de zogenaamde gebruikswaarde) dan wel aan het beoogde gebruik op basis van de toegedachte bestemming (de zogenaamde complexwaarde). Voor de betreffende onroerende zaak - een groenstrook bij camping Luchtenburg - heeft deze beoordeling geresulteerd in toerekoning van de hogere complexwaarde. Het gaat hier om de werkelijke waarde als bedoeld in artikel 40b-40f van de onteigeningswet en niet om een volledige schadeboosstelling. In dezen is immers sprake van een onbebouwd perceel groen. Er is geen sprake van een minnelijke verwerving op basis van onteigening of van een voornemen daartoe. De door belanghebbende genoemde bijkomende schaden zijn derhalve geen onderdeel van de inbrengwaarde.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing.

In onderdeel 12 op bladzijde 4 van de zienswijze wordt gesteld dat er geen rekening is gehouden met directe en indirecte schade.

Antwoord:

De vermeende directe en indirecte schade hebben betrekking op onroerende zaken buiten het exploitatieplangebied en zijn daarmee geen onderdeel van de inbrengwaarde.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing.

In onderdeel 13 op bladzijde 4 van de zienswijze wordt gesteld dat er een hogere inbrengwaarde van € 35/m² is gehanteerd voor de onbebouwde gronden van de Provincie Noord-Brabant dan de € 28 voor de meeste andere onbebouwde gronden.

Antwoord:

Het is juist dat er een afwijking zit in de verschillende onderdelen "vermogenschade grond en opstal", "financieringsschade" en "bijkomende schade", doch niet in de totaalstelling. Wij adviseren u om bijlage 14b van het ontwerpexploitatieplan in overeenstemming te brengen met de onderverdeling zoals wij dit hebben gehanteerd.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het taxatierapport. Wel is het advies om bijlage 14b aan te passen.

Zienswijze Erven dhr. W.T.C. van der Made

In onderdeel A wordt gesteld dat de inbrengwaarde van € 50/m² juist is maar dat er een fout zit in de uitwerking. De genoemde totale inbrengwaarde van € 167.700 dient € 217.700 te zijn.

Antwoord:

De zienswijze van Van der Made inzake de uitwerking van het bedrag van € 167.700,- berust op de toepassing van de pexwet en heeft geen betrekking op de taxatie als zodanig. Voorts is mij opgevallen dat er een afwijking zit in de verschillende onderdelen "vermogenschade en opstal", "financieringsschade" en "bijkomende schade", doch niet in de totaalstelling. Wij adviseren u om bijlage 14b van het Ontwerp-exploitatatieplan in overeenstemming te brengen met de onderverdeling zoals Kendes die heeft gehanteerd.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het taxatierapport.

In onderdeel B wordt gesteld dat de Provincie Noord-Brabant de reactieve aanwijzing zal intrekken.

Antwoord:

De gedeeltelijke intrekking door Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Brabant van de reactieve aanwijzing d.d. 1 september 2014, waartegen overigens nog beroep openstaat dateert van na de ter visie legging van het ontwerp PIP en ontwerpexploitatieplan. Wij hebben inmiddels het verzoek ontvangen om de financiële consequenties van de aanpassingen in het inpassingsplan en exploitatieplan door te voeren. Deze herbeoordeling zal in een aparte brief aan gedeputeerde staten van Noord-Brabant worden vervat.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing.

In onderdeel C wordt gevraagd waar de exacte ligging is van een perceel met een oppervlakte van 250 m²

Antwoord:

Het perceel is onderdeel van het perceel kadastraal bekend gemeente Klundert, sectie I, nummer 400. De ligging is aangegeven op onderstaande tekening.



De locatie van deze 250 m² is voor de eigenaar binnen de grenzen van het bestemmingsvlak en de regels van het inpassingsplan vrij invulbaar. Zij is voorts met pijlen aangeduid op de tekening die als bijlage 4 bij het exploitatieplan is opgenomen (zie bovenstaande uitsnede).

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing.

Wij vertrouwen erop u hiermee genoegzaam te hebben geïnformeerd. Indien u naar aanleiding van het vorenstaande vragen of opmerkingen heeft vernomen wij graag van u.

Hoogachtend,
Kendes Rentmeesters & Adviseurs BV

J.C. Eerlink

Bijlage 4

**Nota van zienswijzen
Interimstructuurvisie Noord-Brabant en
Paraplunota, onderdeel met betrekking
tot Logistiek Park Moerdijk
(bladzijden 118 tot en met 133)**

Nota van Zienswijzen

Interimstructuurvisie Noord-Brabant en Paraplunota

U kunt op twee manieren zoeken in dit document:

- 1 Uw inspraakreactie en de wijze waarop wij daarmee omgaan vindt u rechtstreeks door te zoeken op briefnummer.
 - Uw briefnummer staat in het Overzicht van paragrafen per inspreker achterin dit document.
 - De zoekfunctie vindt u in Acrobat reader onder het menu Bewerken of door Shift-Ctrl-F te toetsen. Bij een zoekopdracht verschijnt aan de rechterkant van uw scherm een lijst met alle hits in het document; door hier op te klikken komt u op de juiste plek in het document.
- 2 Vanuit de inhoudsopgave en het Overzicht van paragrafen per inspreker kunt u rechtstreeks doorklikken naar het begin van iedere paragraaf. Nota bene: sommige paragrafen bevatten veel inspraakreacties en zijn daardoor erg lang.

Colofon

Nota van zienswijzen

Behorend bij Ontwerp-Interimstructuurvisie Noord-Brabant; *Brabant in Ontwikkeling*

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, 4 maart 2008

Uitgave

Provincie Noord-Brabant

Brabantlaan 1

Postbus 90151

5200 MC 's-Hertogenbosch

Telefoon: (073) 681 28 12

E-mail: nwro@brabant.nl

www.brabant.nl/structuurvisie

Redactie

Provincie Noord-Brabant, Kernteam Sturingsfilosofie

Vormgeving en productie

Provincie Noord-Brabant

Oplage

300

Digitale raadpleegomgeving (www.brabant.nl/structuurvisie)

Provincie Noord-Brabant

C 3 - Logistiek Park Moerdijk (LPM)

aantal reacties: (1)

MOERDIJK;GEMEENTE (1358189)

Inspraakreactie:

De gemeente Moerdijk schetst de geschiedenis vanaf 2002 (waarin de provincie Noord-Brabant het bedrijventerrein 'Moerdijkse Hoek' in het Streekplan Noord-Brabant 2002 heeft opgenomen, bedoeld voor 600 hectare in de zwaardere milieucategorieën) tot aan de overwegingen en besluitvorming met betrekking tot de Intentieovereenkomst Gebiedsontwikkeling Moerdijk in 2007. Het college van B&W van de gemeente Moerdijk hecht er waarde aan om nadrukkelijk te stellen dat de beoogde vestiging van een logistiek park van 150 hectare netto voor de gemeente Moerdijk enkel aan de orde is onder de voorwaarde dat de vestiging ook leidt tot een aanzienlijke kwaliteits-(leefbaarheids)impuls voor het gebied. Dit uitgangspunt is onderschreven in de gezamenlijk ondertekende Intentieovereenkomst gebiedsontwikkeling Moerdijk en de daarin opgenomen dubbele doelstellingen met betrekking tot economie en leefbaarheid. Een definitieve uitspraak over het al dan niet instemmen met een Logistiek Park kan dan ook pas worden gedaan ná uitvoering van de haalbaarheidsstudie zoals omschreven in de Intentieovereenkomst.

Voor de gemeente Moerdijk kan er enkel sprake zijn van de variant Moerdijk-Oost. Het plan-MER ondersteunt de haalbaarheid van die keuze. Enkel deze variant is bespreekbaar, gelet op de Gebiedsvisie en Intentieovereenkomst. De beide andere varianten zijn strijdig met de Gebiedsvisie en de variant Moerdijk-West doet zelfs heel nadrukkelijk afbreuk aan de in de Intentieovereenkomst opgenomen flankerende maatregelen. Voor de gemeente Moerdijk zijn de varianten Dintelmond én Moerdijk-West dan ook niet aan de orde.

Reactie GS:

Wij zijn verheugd dat de gemeente Moerdijk onze keuze ondersteunt voor de locatie Moerdijk-Oost, op basis van zowel ruimtelijke als milieuarargumenten. Daarbij verwijst ze nadrukkelijk naar de Intentieovereenkomst Gebiedsontwikkeling Moerdijk en de daarin afgesproken flankerende maatregelen ten aanzien van leefbaarheid. Mede op basis van het plan-MER heeft ons college in de ontwerp-Interimstructuurvisie voor de locatie Moerdijk-Oost gekozen. In hoofdstuk 5 hebben wij uiteengezet hoe wij het vervolgproces zien. Het vastleggen van de locatie in deze visie is noodzakelijk om het planologisch vervoltraject te kunnen doorlopen. Wij onderschrijven de uitspraak dat de aanleg van het Logistiek Park dient plaats te vinden onder de voorwaarden en afspraken zoals vastgelegd in de Intentieovereenkomst.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

BEHOUD BUITENGEBIED MOERDIJK;STICHTING (1360739)

Inspraakreactie:

Inspreker acht uitsluitend op kwalitatieve aspecten 150 hectare logistiek op een nieuw eigen terrein in de oksel van de A16/A17 wenselijk. Confrontatie van de vraag voor de doelgroep Moerdijk met het aanbod op het huidige terrein levert op dat er geen zoekopgave is voor 150 hectare logistiek. Dit betekent dat er minstens 75 hectare extra op het bestaande terrein braak zal blijven liggen. De zoekopgave is volgens inspreker geen 150 hectare maar slechts maximaal 73 hectare.

Reactie GS:

Inspreker gaat in haar confrontatie tussen berekende vraag en aanbod uit van twee belangrijke keuzes/aannames. Ten eerste neemt zij de stille reserve mee van 72 hectare op het van Shell blijvende terrein, grenzend aan het Hollandsch Diep (het zogenaamde terrein van Shell 'binnen de poort'). Ten tweede wil zij het gehele terrein van Shell (het terrein 'buiten de poort') op het Industrial park benutten voor het accommoderen van logistiek. Met beide aannames en keuzen zijn wij het niet eens. Ons college kiest nadrukkelijk voor het huisvesten van het juiste bedrijf op de juiste plaats op grond van het principe zorgvuldig ruimtegebruik. Shell heeft aangegeven bereid te zijn alleen de reservegronden gelegen 'buiten de poort' (het zuidelijk terrein met een oppervlak van maximaal 131 hectare netto) beschikbaar te stellen voor bedrijven met specifieke vestigingscondities. Het noordelijke terrein aan het Hollandsch Diep is niet beschikbaar en is voor Shell strategische reservegrond. Daarom hebben wij deze gronden niet meegenomen in de berekening van het bestaande aanbod. Daarnaast hebben wij er voor gekozen om de gronden op het zuidelijke terrein van Shell alleen te willen benutten voor de bedrijven in de zwaardere milieucategorieën en voor de kadegebonden logistiek. Wij vinden het niet getuigen van zorgvuldig ruimtegebruik om deze gronden met specifieke kwaliteiten (ontsluiting via water, spoor en buisleiding en geschikt voor bedrijven in de zwaarste milieucategorie) te gebruiken voor logistieke bedrijven in de milieucategorie 3). Op basis van deze kwalitatieve beoordeling zijn wij van mening dat er behoefte is aan een nieuw terrein van 150 hectare.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

BEHOUD BUITENGEBIED MOERDIJK;STICHTING (1360739)

Inspraakreactie:

Door in te zetten op intensivering is sprake van zuinig ruimtegebruik. Door uit te gaan van bestaande bedrijvigheid op bestaande terreinen is industriële symbiose veel gemakkelijker te realiseren. Er is dan sprake van verschillende bedrijven met verschillende producten en diensten die voor uitwisseling in aanmerking komen. Door in het open landschap van de polders een nieuw terrein te projecteren zal er geen sprake zijn van industriële symbiose omdat het gaat om een eenzijdige samenstelling van bedrijven.

Reactie GS:

De mogelijkheden voor synergievoordelen of industriële symbiose zijn heel divers. Deze zijn aanwezig bij een combinatie van verschillende bedrijven, maar ons inziens ook bij een eenzijdige samenstelling van logistieke bedrijven. Schaalvoordelen, niet alleen in productie maar ook in ondersteunende activiteiten, voordelen van co-siting (gebruik maken van dezelfde voorzieningen

in de omgeving) en met name de synergievoordelen op het gebied van logistiek zijn hier haalbaar. Juist de mogelijkheid voor een interne baan naar het bestaande industrieterrein (specifiek bedoeld als directe fysieke verbinding tussen beide terreinen voor vervoer van containers eventueel via speciale transportvoertuigen) of het combineren van transport zijn juist bij deze eenzijdige samenstelling kansrijker dan bij een samenstelling van verschillende typen bedrijven. Met Moerdijk-Oost wordt ook ingezet op synergievoordelen met het bestaande haven- en industrieterrein.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

BEHOUD BUITENGEBIED MOERDIJK;STICHTING (1360739)

Inspraakreactie:

Door uit te gaan van het hoge groeiscenario en de wens om in ieder geval 150 hectare nieuw terrein bij Moerdijk te kunnen motiveren zullen gemeenten in Midden- en West-Brabant in moeten leveren in plancapaciteit voor nog te ontwikkelen bedrijventerreinen. Inspreker is benieuwd om welke terreinen dat zal gaan en om hoeveel hectare. Er moet regionaal afstemming komen over fasering, segmentering en omvang van bedrijventerreinen in West-Brabant. Dit kan zo nodig resulteren in een aanpassing van de afspraken in de uitwerkingsplannen. De terreinen voor regionale bedrijvigheid beconcurreren toch niet een terrein voor bovenregionale bedrijvigheid? Ook het LPM en AICD overlappen elkaar toch niet? Het gaat toch in beide gevallen om een totaal verschillende behoefte aan bedrijventerrein?

Reactie GS:

Zie hiertoe ook onze beantwoording van de zienswijzen onder paragraaf 1.4.2. In aanvulling merken wij op dat het AICD een andere heel specifieke doelgroep betreft. De bedrijventerreinen beconcurreren elkaar niet omdat is vastgelegd dat op Logistiek Park Moerdijk alleen die bedrijven mogen komen die groter zijn dan 5 hectare dan wel kleiner dan 5 hectare mits is aangetoond dat zij in de directe nabijheid moeten zitten van de Zeehaven Moerdijk. In de verschillende onderzoeken is ook aangetoond dat de planvoorraden nodig zijn om te voorzien in de regionale vraag. De naar voren gebrachte zienswijze geeft ons aanleiding om de tekst aan te passen.

Planwijziging:

Wij stellen de volgende aanpassing in de tekst van de Interimstructuurvisie voor. Deel C, blz. 16, par. 3.2.2, laatste alineablock onder Conclusie, wordt als volgt aangevuld:

'In de regionale planningsoverleggen voor de stedelijke regio's van Midden- en West-Brabant zal de regionale afstemming over de fasering, segmentering en omvang van bedrijventerreinen in Midden- en West-Brabant met de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk aan de orde worden gesteld. Deze afstemming kan mede betrekking hebben op de intensivering en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Deze afstemming kan zo nodig leiden tot een aanpassing van de afspraken die eerder in de uitwerkingsplannen voor de stedelijke regio's zijn vastgelegd. Deze afstemming dient afgerond te zijn voordat de locatie voor Logistiek Park Moerdijk planologisch geregeld is in een inpassings- c.q. bestemmingsplan.'

aantal reacties: (1)

GEZOND MOERDIJK;STICHTING (1346034)

Inspraakreactie:

Inspreker wil extra aandacht voor de milieucategorieën zoals voorgesteld voor Logistiek Park Moerdijk, in verband met de heersende windrichting en de ligging van het dorp Moerdijk. Nieuwe bedrijven in de hoge milieucategorieën zouden de leefbaarheid van het dorp Moerdijk nog verder onder druk zetten. Inspreker zou graag zien dat er percelen, niet hoger dan milieucategorie 3, worden opgenomen in het plan. Zowel voor de percelen in de oksel A16/A17 als voor de toekomstige uitbreiding ten noorden van A17, ook wel Roode Vaart genoemd. Inspreker wenst geen nieuwe vervuilers uit de afvalverwerkende industrie.

Tenslotte verdient ook de toekomstige belasting van het wegennet extra aandacht. Dit geldt zowel voor de lokale uitvoering van rotondes en op/afritten van de A17 als naar de toekomstige belasting van de Moerdijkbrug. Dit zou in overleg met Rijkswaterstaat moeten gebeuren.

Reactie GS:

Het Logistiek Park Moerdijk is bedoeld voor bedrijven in de milieucategorie 3.1 en 3.2, dus maximaal categorie 3. Afvalverwerkende bedrijven en/of bedrijven in de hogere milieucategorieën kunnen niet terecht op het logistieke park. De ontwikkeling van het gebied Roode Vaart is voor ons op dit moment niet aan de orde. Wij zien dit gebied als een strategische reserve op lange termijn, mits de behoefte daarvoor dan is aangetoond. Beoordeling en afweging welk type bedrijf zich kan vestigen vindt plaats in afzonderlijke procedures. Pas bij het besluit over een toekomstige uitbreiding zullen wij de milieueffecten beoordelen en afwegen.

In het plan-MER heeft de congestiegevoeligheid van het hoofdwegennet meegespeeld, zij het op globaal niveau. Detaillering op het niveau van op- en afritten en dubbelbaans verbindingen tussen rotondes zullen in de verdere ruimtelijke procedures nader worden gezien en onderzocht, dit in nauwe samenhang met Rijkswaterstaat als wegbeheerder van de A16 en A17.

De naar voren gebrachte zienswijzen geven ons aanleiding om de tekst aan te passen. Dit komt overeen met de constatering die wij ambtshalve hebben gedaan, namelijk dat de verschillende tekstonderdelen van de Interimstructuurvisie niet geheel overeenkomen.

Planwijziging:

Wij stellen de volgende aanpassing in de tekst van de Interimstructuurvisie voor: Deel C, blz 16, par. 3.2.2, laatste alineablock onder Conclusie, komt als volgt te luiden:

"Op grond van de conclusies van het plan-MER en bovenstaande overwegingen kiezen wij voor de ontwikkeling van een hoogwaardig vernieuwend duurzaam logistiek park van netto 150 hectare netto op de locatie Moerdijk-Oost (in de oksel

A16/A17). Uitgangspunt voor de verdere planvorming is dat op deze locatie in beginsel ruimte wordt geboden aan:

- logistieke bedrijven met een ruimtebeslag van meer dan 5 hectare, en
- logistieke bedrijven met een ruimtebeslag van minder dan 5 hectare, voorzover deze vanwege de aard van hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van de nabijheid van diep vaarwater. Hierbij geldt als uitgangspunt dat bedoelde logistieke bedrijven opgenomen zijn in de milieucategorie 3.1 en 3.2 van de VNG-lijst milieuzonering.

Gelet op onze beleidskeuze is de locatie Moerdijk-Oost als majeure ontwikkelingsopgave op de kaart behorende bij de Interimstructuurvisie Noord-Brabant aangewezen."

aantal reacties: (1)

HART VAN MOERDIJK;STICHTING (1360543)

Inspraakreactie:

Inspreker constateert een groot aantal onvolkomenheden en onjuistheden in deel C van de ontwerp-Interimstructuurvisie, zodat verkeerde conclusies worden getrokken en de afweging van Moerdijk-Oost en Moerdijk-West op een onjuiste en onzorgvuldige wijze plaatsvindt.

De noodzaak voor de aanleg van een nieuw bedrijventerrein wordt bestreden op basis van de volgende argumenten:

1. in de notitie "perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant" is de behoefte 100% hoger dan het centraal planbureau berekende, op basis van een inschatting van de regionale werkgevers. Zij bestrijden dat deze ophoging reëel is;
2. in de behoeftebepaling wordt de regionale en bovenregionale behoefte bij elkaar opgeteld, terwijl het zou gaan om een bovenregionaal bedrijventerrein;
3. in de behoeftebepaling is onvoldoende rekening gehouden met de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen, met bedrijfsluitingen en met het uitgangspunt van zuinig ruimtegebruik (en met een verdere intensivering van bestaande bedrijventerreinen). Daardoor kan met de aanleg van 100 hectare minder worden volstaan;
4. het is onaanvaardbaar dat van de 478 hectare die op Moerdijk 1 beschikbaar is, er slechts 290 daadwerkelijk worden aangewend. Nog steeds wordt na 40 jaar braak liggen 100 hectare niet benut. Van de wel benutte grond wordt slechts een klein gedeelte voor logistieke bedrijven gereserveerd. De reservering voor chemische bedrijven is daarentegen ongemotiveerd groot. Hiermee wordt niet voldaan aan de SER-ladder.

Reactie GS:

Het CPB heeft niet voor de zeehaven Moerdijk specifiek de behoefte doorgerekend. Wij hebben juist DHV op basis van de aanbevelingen van het CPB (zie blz. 107 van de BLM) een prognose van de toekomstige ruimtebehoefte laten maken. Het onderzoek van DHV uit 2006 is juist een vervolg van de studie van het CPB, specifiek toegespitst op de regio West-Brabant en de doelgroep Moerdijk en de bijzondere ligging van Moerdijk. Wij verwijzen naar blz. 107 van het BLM-rapport uit 2005. Wij zijn van mening dat wij in onze besluitvorming en de behoeftebepaling juist invulling geven aan de afzonderlijke studie waarvoor het CPB juist pleit. De BLM-methodiek is globaal van aard en doet geen recht aan specifieke en lokale omstandigheden, die hebben wij met de DHV-studie nader onderzocht.

Bij de confrontatie van vraag en aanbod is goed gekeken naar de bestaande restcapaciteit op het industrieterrein. Wij zijn uitgegaan van een verdere benutting van de bestaande restcapaciteit op het terrein, door ons gekwantificeerd op 255 hectare. In onze visie worden deze braakliggende gronden benut voor het accommoderen van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën (door ons is de behoefte aan chemie berekend op 94 hectare) en een deel voor kadegebonden logistiek. Door te kiezen voor een nieuw logistiek park geven wij uitvoering aan ons beleid 'het juiste bedrijf op de juiste plaats' en voorkomen wij dat de schaarse gronden op het bestaande industrieterrein die nu bestemd zijn voor de zwaardere milieucategorieën worden benut voor logistieke bedrijven in de lagere milieucategorieën.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

HART VAN MOERDIJK;STICHTING (1360543)

Inspraakreactie:

De leefbaarheid van het dorp Moerdijk staat al zeer onder druk en het Havenschap, Gemeente Moerdijk en onze provincie zijn niet in staat tegen verschillende vormen van milieuoverlast voldoende waarborgen te creëren. De kern Moerdijk wordt aan drie kanten ingesloten door zware industrie, en aan de vierde kant door de A16 en de spoorwegen.

Reactie GS:

Wij delen de zorg voor de leefbaarheid van het dorp Moerdijk, maar vinden dat wij, door af te zien van de oorspronkelijke plannen voor Moerdijkse Hoek en in te zetten op de intensivering van het bestaande terrein, al een keuze hebben gemaakt die voor de leefbaarheid van de kern Moerdijk een verbetering is. Leefbaarheid zit niet alleen in het voorkomen van hinder en overlast, maar ook in het realiseren van voorzieningen die een meerwaarde voor de kern hebben. De afspraken die met de gemeente Moerdijk in de Intentieovereenkomst gebiedsontwikkeling Moerdijk zijn gemaakt gaan ook uit van een impuls voor de leefbaarheid in het dorp Moerdijk. Dat was eerder niet het geval. De ontwikkeling van het gebied de Roode Vaart zien wij als een strategische reserve voor de langere termijn, die pas zal worden ontwikkeld indien de behoefte is aangetoond. Dat is op dit moment niet aan de orde en zit ook niet in de Interimstructuurvisie opgenomen. Daarnaast wijzen wij er op dat wij uiteraard de wettelijke normen ten aanzien van geluid en geur etc zullen hanteren bij de verdere planvorming. Een nadere toetsing zal plaatsvinden bij het bestemmingsplan en besluit-MER. Wij zijn van mening dat de keuze voor Moerdijk-Oost als voorkeurslocatie de beste is. Wij hebben geen argumenten om Moerdijk-West als voorkeurslocatie aan te wijzen. Wij willen er op wijzen dat naast de milieucriteria ook andere aspecten een rol bij hebben gespeeld in onze afweging, zoals het bestuurlijke draagvlak en de ligging nabij de woonkern Zevenbergen (zie paragraaf 3.2.1 en 3.2.2 van deel C).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

HART VAN MOERDIJK;STICHTING (1360543)

Inspraakreactie:

Inspreker heeft bezwaren tegen de uitvoering van de m.e.r. Deze bezwaren heeft inspreker mondeling en in een aanvullend memo toegelicht. Zij heeft aangegeven dat het plan-MER onvolkomenheden en onjuistheden bevat. Met name de afweging tussen Moerdijk-Oost en Moerdijk-West vindt op een onjuiste en onzorgvuldige wijze plaats. Hierdoor worden in deel C van de ontwerp-Interimstructuurvisie verkeerde conclusies getrokken. Hoofdpunt van kritiek op het MER is dat de beschrijvingen in het plan-MER niet gedetailleerd genoeg zijn en fouten bevatten. Dit leidt in het plan-MER tot de foutieve conclusie dat Moerdijk-Oost beter scoort dan Moerdijk-West waardoor ook een verkeerde locatiebeslissing wordt genomen. Men heeft het idee dat echt naar voorkeurslocatie Moerdijk-Oost is toegewerkt.

1. In het plan-MER mag geen splitsing aangebracht worden tussen een locatie Moerdijk-Oost en Moerdijk West. Daarvoor is in aanvulling op het plan-MER een gedetailleerdere studie nodig naar ruimtelijke aspecten, milieu en leefbaarheid alsmede de aansluiting op het bestaande industrieterrein Moerdijk (in financieel en economische zin).
2. De locatie Dintelmond is logistiek gezien een geschiktere locatie dan Moerdijk.
3. Het plan-MER houdt geen rekening met de concrete ontsluitings situatie van locatie Moerdijk-West en -Oost. Volgens inspreker is ook Rijkswaterstaat van mening dat de huidige ontsluiting ter hoogte van het voorgenomen Moerdijk-Oost een probleem is.
4. De aansluiting op de A17 van het logistiek park kan, indien de locatie West wordt gekozen, gecombineerd worden met de ontsluiting van het huidige industrieterrein van Zevenbergen en de nieuwe rondweg. Dit is financieel zeer aantrekkelijk.
5. In de paragrafen 4.3 t/m 5.0 wordt voorbijgegaan aan de aandacht voor de onderste lagen. In deze paragrafen wordt een verkeerde afweging gemaakt tussen Moerdijk-Oost en -West. Verwezen wordt naar het Milieueffectrapport Moerdijkse Hoek (2005).
6. Ingestemd wordt met de benadering van duurzaamheid als balans tussen ecologie, economie en sociaal-culturele aspecten. De effectbeoordeling is echter niet goed uitgevoerd. De realisatie van locatie Moerdijk-Oost wordt miljoenen euro's duurder dan de locatie Moerdijk-West.
7. In de beschrijving van de locatie Moerdijk-Oost staan fouten:
 - a. In het zoekgebied staan geen 29 woningen/bedrijven, maar 40;
 - b. ten onrechte is opgenomen dat de locatie Moerdijk-Oost grenst aan zeehaventerrein Moerdijk;
 - c. ten onrechte is opgenomen dat de locatie Moerdijk-Oost wordt ontsloten via water en buisleiding;
 - d. enkele kwetsbare objecten als kern Zevenbergschen Hoek, restaurants, tankstations, station Lage Zwaluwe, parkeerplaatsen, camping en geplande kantoren zijn niet opgenomen de beschrijving;
 - e. er ontbreekt dat naast zeekei ook veen aanwezig is;
 - f. het bemalingsgebied is niet aangegeven;
 - g. landschap, cultuurhistorie en archeologie zijn niet meegenomen;
 - h. in de kern Zevenbergschen Hoek is de luchtkwaliteit boven de norm.
8. In de beschrijving van de locatie Moerdijk-West staan fouten:
 - a. In het zoekgebied staan geen 15woningen/bedrijven meer, maar 8;
 - b. er ontbreekt dat naast zeekei ook zand aanwezig is;
 - c. er ontbreekt dat ontsluiting mogelijk is op spoor nabij Zevenbergen;
 - d. er ontbreekt dat aansluiting mogelijk is op bestaande voorzieningen zoals ontsluiting bestaande industrieterrein Zevenbergen, hoofdverdeelstation elektra en afvalwaterzuivering;
9. In het thema Verkeer en Vervoer zijn niet de juiste gegevens gebruikt. Hierdoor kloppen de scores op het mobiliteitsprofiel van de locaties niet. Met name de aantallen inwoners waar mee gerekend wordt zijn niet correct.
10. Concluderend, door eerder vermelde fouten komen de scores niet overeen met de werkelijkheid. Conclusies en keuze voor voorkeurslocatie lijken te zijn toegeschreven te zijn aan de locatie waar het meest bestuurlijke draagvlak voor is.

Reactie GS:

Ad 1) Een plan-MER is bedoeld om bij locatiekeuzes het milieubelang volwaardig af te kunnen wegen, een MER voor een strategische keuzes dus. Het is in principe mogelijk om, zoals de inspreker vraagt, ten behoeve van een beslissing de te overwegen locaties allemaal in detail te onderzoeken en op mogelijke inrichtingsvarianten te beschouwen. Daarmee zou echter voorbijgegaan worden aan het strategische doel en karakter van het voorliggende plan-MER en strategische locatiebeslissing. Als vervolg zal een besluit-MER worden uitgevoerd van een groter detailniveau om de meest duurzame inrichting van de nu gekozen voorkeurslocatie te bepalen. Op dat moment komen ook de kosten van de inrichtingsvarianten nadrukkelijk aan de orde.

Ad 2) De opmerking dat de locatie Dintelmond aan A4 en tussen de wereldhavens een geschikte locatie is vanuit logistiek oogpunt is correct. Het is een van de redenen om de locatie in de vergelijking van locaties mee te nemen. Op de weggebonden bereikbaarheid scoort Dintelmond iets hoger dan de overige locaties. Echter, de mogelijkheden voor multimodale ontsluiting zijn er geringer dan elders. Ook op andere mobiliteitsaspecten wordt minder gescoord. Deze elementen wegen zwaarder waardoor Dintelmond over het totaal op het Thema Verkeer en Vervoer minder scoort dan de andere locaties.

Ad 3) Het is op dit moment nog niet te beoordelen of ontsluiting bij de locatie Moerdijk-Oost slechter zal zijn dan bij Moerdijk-West. Dit zal afhangen van de concrete invulling tijdens het vervolg van de planfase. Daartoe zal in de uitwerkingsfase met Rijkswaterstaat worden overlegd over het hoe en waar van de ontsluiting. Deze specifieke situatie moet dan ook in het besluit-MER worden onderzocht daar zal in het ontwerp rekening mee worden gehouden. De verkeersmodellen geven een grotere congestiegevoeligheid aan voor zowel Moerdijk-Oost als Moerdijk-West, maar duiden niet op grote verschillen onderling.

Ad 4) De kansen die de bestaande situatie biedt voor de inrichtingsvarianten en beperking van de realisatiekosten zijn belangrijk voor de realisatie, maar vallen buiten de scope van deze plan-MER. Ten eerste zijn kosten geen milieucriterium. Daarnaast kunnen

kosten niet los gezien worden van opbrengsten. Op dit moment en met dit abstractieniveau is onvoldoende over de invulling en de te maken afspraken bekend om voor alle locaties een zodanig beeld van de kosten te kunnen geven om de locaties onderling af te kunnen afwegen. De realisatiekosten en opbrengsten zijn dus op het niveau van deze plan-MER geen onderscheidende factor. Wel hebben meerdere milieucriteria een relatie met de uiteindelijk te maken kosten en opbrengsten, zoals de bodemgeschiktheid. Deze criteria zijn in de afweging meegenomen. In de uiteindelijke realisatiefase spelen zaken als eigendomssituatie, afspraken en technische voorzieningen een veel grotere rol.

Ad 5) In het plan-MER krijgen de onderste lagen, conform beleid van de provincie Noord-Brabant, juist zeer veel aandacht. De afweging tussen de locaties is naar onze mening degelijk onderbouwd en leidt dit tot de conclusie zoals vermeld in paragraaf 5.6. Vanwege de vergelijkbaarheid en eenduidigheid in de methodiek heeft de nadruk gelegen op het gebruik van generieke bronnen. Het Milieueffectrapport Moerdijkse Hoek waarnaar wordt verwezen, is, naast vele ander informatie, input geweest voor het plan-MER. De specifieke beschrijvingen van de bestaande situatie uit dit andere MER is met name gebruikt wanneer een nadere onderbouwing van of controle van de globalere informatie op plan-MER niveau gewenst was, voor zover passend binnen de gehanteerde methodiek om 5 locaties op basis van vergelijkbare data te vergelijken.

Ad 6) Zie Ad 4).

Ad 7a) Voor de identificatie van de woonobjecten is het Adrescoördinatenbestand Nederland (ACN) gebruikt. Adrescoördinaten Nederland is een digitaal bestand op basis van ieder bekend TPG Postadres, voorzien van een x- en y-coördinaat, gemeten in het Rijksdriehoekstelsel. Van alle bestaande gebouwen met een adres zijn deze coördinaten bekend. Dit bestand mag betrouwbaar worden verondersteld. Overigens zijn in het plan-MER geen effecten bepaald op woningen en bedrijven binnen de zoekcontouren van de verschillende locaties (zie Ad 7d). Het aantal woningen heeft dan ook geen invloed gehad in de geschiktheidsbeoordeling.

Ad 7b) Op het globale analyiseniveau van het plan-MER grenst Moerdijk-Oost aan het zeehaventerrain Moerdijk. Er is op dit abstractieniveau geen verschil tussen locaties Moerdijk-Oost en -West. De relatieve nabijheid is van belang in verband met de samenhang die wordt nagestreefd met het bestaande haven- en industrieterrein Moerdijk. De maatregelen om die relatie vanuit Moerdijk-Oost of Moerdijk-West vorm te geven zijn op dit moment niet bekend en zijn daarom niet onderscheidend. In het latere plantraject wordt uitgewerkt hoe de koppeling met industrieterrein, haven en railterminal praktisch overbrugd kan worden.

Ad 7c) Op het globale analyiseniveau van het plan-MER is er sprake van goede mogelijkheden tot ontsluiting via water en buisleiding. Er is op dit abstractieniveau geen verschil tussen Moerdijk-Oost en -West. In het besluit-MER zal wel nadrukkelijk aan de orde komen hoe de koppeling met water en buisleidingnet praktisch overbrugd moet worden.

Ad 7d) In de factsheets in paragraaf 3.3 is getracht de belangrijkste kenmerken per locatie weer te geven, in ieder geval die kenmerken die mogelijk beïnvloed worden. De gevoelige objecten hadden in de beschrijving opgenomen kunnen worden. Dat enkele gevoelige objecten zoals de kern Moerdijk en het station Lage Zwaluwe hier niet genoemd zijn, betekent echter niet dat ze niet meegenomen zijn, maar dat ze buiten de beïnvloedingscontour van het Logistiek Park voor de betreffende milieuthema's liggen. Voor de overige gevoelige locaties geldt dat in het plan-MER geen effecten zijn bepaald op woningen en bedrijven binnen de contouren van de verschillende locaties. Het is namelijk volledig afhankelijk van de uiteindelijke inrichting en invulling van het Logistiek Park Moerdijk (LPM) in welke mate hier effecten op zullen treden. Aangezien de contouren van de gebieden (fors) ruimer zijn dan de netto benodigde 150 hectare, is het mogelijk dat een deel van de woningen en bedrijven kan worden ingepast, terwijl andere een te grote beperking voor het LPM zullen opleveren en daarom dan mogelijk worden uitgekocht. In het bestemmingsplan zal, conform de wettelijke verplichtingen hiervoor, voor alle aanwezige objecten afgewogen worden of deze al dan niet worden ingepast. Zo ja, dan zal worden aangetoond dat en hoe ze binnen de wettelijke normen blijven. Overigens geldt ook, met het oog op de locatieafweging in het plan-MER, dat dergelijke voorzieningen deels in andere locaties worden ingepast, waar ze ook voor beperkingen aan bijvoorbeeld risicovolle activiteiten zullen zorgen. Een en ander wordt in het besluit-MER en het ruimtelijke ontwerp nader uitgewerkt.

Ad 7e) Naar aanleiding van deze reactie is een nader bronnenonderzoek uitgevoerd om te verifiëren of de vrij abstracte bron (provinciale bodemkaart) een onjuist beeld geeft en daarmee leidt tot een onjuiste beoordeling. Daarbij zijn de Bodemkaart van Nederland, Alterra, www.bodemdata.nl en enkele boringen van het DINO-loket van TNO geraadpleegd. Uit analyse van meer gedetailleerde bronnen blijkt dat zowel in Moerdijk-Oost als in -West sprake is van lokale verschillen in de bodemopbouw. Bij beide locaties is sprake van overwegend kleigrond in de toplaag. Bovendien is bij beide locaties sprake van veenlagen in de ondergrond. Op basis van de bodemkaart en de boringen is er dus geen aanleiding om het beeld dat het plan-MER geeft aan te passen. Er kan dus voor beide locaties uitgegaan worden van overwegend klei (met een minder stabiele grondzetting).

Ad 7f) In de beschrijving van Moerdijk-Oost is niet opgenomen dat het een bemalingsgebied is. Dit aspect is vooraf niet als onderscheidend criterium voor de vijf locaties geïdentificeerd. Dit overigens niet onbelangrijke aspect voor de inrichting van het gebied zal in inrichtings- en bestemmingsplan moeten worden uitgewerkt. De eventuele effecten komen in het besluit-MER aan bod.

Ad 7g) Landschap, cultuurhistorie en archeologie zijn als volwaardige elementen in de locatiegeschiktheidsafweging in het plan-MER opgenomen, met name in hoofdstuk 4.5 en nader uitgewerkt in Bijlage IV. De geschiktheid van een locatie op dit thema is met name bepaald aan de hand van de provinciale cultuurhistorische waardenkaart. Deze geeft aan welke cultuurhistorische en archeologische waarden voor de provincie beleidsmatig relevant zijn. De cultuurhistorische waardenkaart is van een juiste detaillering om 5 potentiële locaties te kunnen vergelijken.

In 2002 is ten behoeve van de MER Moerdijkse Hoek een gedetailleerde uitwerking van de cultuurhistorische waarden verricht. Hierin is het zgn. "Eiland van Moerdijk" opgenomen. Niet als beleidsmatig relevant element, maar als richtinggevend element waarmee in de uitwerking van de inrichting rekening mee zou kunnen houden. Deze en andere detailwaarden zullen in het kader van dit planproces Logistiek Park in het inrichtingsproces worden geïdentificeerd en meegenomen.

Ad 7h) De afweging tussen de locaties heeft plaatsgevonden op basis van zo betrouwbaar mogelijke verspreidingsmodellen voor de luchtkwaliteit (zie bijlage VII). Het is goed mogelijk dat, zoals de inspreker aangeeft, de specifieke locatie binnen de kern Zevenbergschen Hoek afwijkt van het gemiddelde. Deze situatie zou mogelijk tot beperkingen kunnen leiden voor de voorgenomen ontwikkeling van een logistiek park. De specifieke actuele stand van zaken met betrekking tot de luchtkwaliteit zal in

het bestemmingsplan/inpassingsplan nadrukkelijk aandacht krijgen om duidelijk te maken dat een Logistiek Park te realiseren binnen de geldende wetgeving.

Ad 8a) Zie Ad 7a.

Ad 8b) Zie Ad 7e.

Ad 8c) De spoorlijn Roosendaal-Zevenbergschen Hoek loopt ten zuiden van de locatie Moerdijk-West, Station Zevenbergen ligt inderdaad op 3,5km. Dit had in het overzicht opgenomen kunnen worden. Een iets hoger rapportcijfer voor het criterium multimodaliteit goederenvervoer beïnvloedt echter de volgorde van de geschiktheidsbeoordeling niet.

Ad 8d) Bestaande voorzieningen zoals de ontsluiting van het bestaande industrieterrein Zevenbergen, het hoofdverdeelstation elektra en de afvalwaterzuivering zijn niet in de beschrijving opgenomen, omdat deze aspecten niet zijn uitgewerkt in geschiktheidscriteria. Er is in verband met de overzichtelijkheid voor gekozen alleen de belangrijkste kenmerken in het overzicht op te nemen.

Ad 9) De geschiktheid van een locatie wordt voor een deel mede bepaald door het mobiliteitsprofiel. Dit profiel bestaat voor de helft uit de score op nabijheid van huishoudens op fietsafstand. Hiervoor is het databestand "Kerncijfers Wijken en Buurten" (CBS) als bron gebruikt. Inspreker rekent echter met het aantal inwoners. Wanneer rekening wordt gehouden met ca. drie inwoners per huishouden komen deze cijfers overeen.

Ad 10) In onze reactie op punt 1 tot en met 9 hebben wij de meeste opmerkingen in de zienswijze geplaatst in het verschil van opvatting over het analyseniveau dat hoort bij een plan-MER. De meeste opmerkingen zijn terecht constateringen en zullen in het besluit-MER serieuze aandacht krijgen. De enkele terecht aangegeven onvolkomenheden op detailniveau die op een dergelijk analyseniveau onvermijdelijk zijn, blijken geen significant effect in de score en daarmee de geschiktheidsbeoordeling te hebben. Het plan-MER is niet naar een conclusie toegeschreven. In de beslissing voor de voorkeurslocatie is het resultaat van het plan-MER overigens maar een van de afwegingen die meespeelden. Wij verwijzen hiervoor verder naar paragraaf 3.2.2 in de Interimstructuurvisie.

De naar voren gebrachte zienswijzen geven ons een aanleiding om een voorstel tot aanpassing van de Interimstructuurvisie te formuleren.. Ook zullen terecht opmerkingen in het besluit-MER nadere aandacht krijgen.

Planwijziging:

In Deel C, hoofdstuk 2 wordt een nieuwe paragraaf 2.3 toegevoegd, luidend als volgt:

"Om de milieueffecten een volwaardige plaats in de locatiebeslissing te kunnen geven, verplicht de Wet milieubeheer een plan-MER uit te voeren. De inhoud en diepgang van een plan-MER (en het daarop volgende besluit-MER) wordt in belangrijke mate bepaald door het besluit waarvoor ze worden opgesteld. In het kader van de structuurvisie is dat de locatieafweging. De structuurvisie hoeft niet de ruimtelijke onderbouwing te bevatten met de omvang en diepgang die wel voor een bestemmingsplan c.q. inpassingsplan nodig is. De beide plan-MER's waarop deel C is gebaseerd, zijn opgezet om op heldere en navolgbare wijze locaties met elkaar te kunnen vergelijken. Dat betekent dat de situatie op detailniveau van individuele locaties op onderdelen kunnen afwijken van de meer algemeen gerichte beschrijving van de locaties zoals opgenomen in het plan-MER. In de methodiek van een plan-MER is het echter onmogelijk om alle detailinformatie weer te geven en te verwerken, omdat dit de vergelijkbaarheid van de locaties onmogelijk maakt. Om die reden is het niet mogelijk om alle details uit het eerder opgestelde MER Moerdijkse Hoek in het plan-MER toe te passen. De detailinformatie is nodig voor de volgende fase. Dan dient een besluit-MER te worden opgesteld in het kader van het bestemmings- of inpassingsplan. Het besluit-MER is bedoeld om knelpunten met normen en grenswaarden op het detailniveau van het concrete plan te identificeren, te voorkomen dan wel te mitigeren en om de verschillende inrichtingsvarianten met elkaar te kunnen vergelijken. "

aantal reacties: (1)

BRABANTS ZEEUWSE WERKGEVERSVERENIGING BZW (1358200)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat op overtuigende wijze is aangetoond dat voor de grootschalige ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk, de locatie 'Moerdijk-Oost' de voor de hand liggende locatie is. De uitgangspunten voor multimodaliteit, die ook van het huidige industrieterrein een unieke locatie maken (gelegen aan diep vaarwater) zijn onverkort van toepassing op het logistieke terrein. Dit houdt tevens in, dat een heldere relatie gelegd dient te worden tussen het bestaande en het nieuwe terrein. Volgens inspreker is het van groot belang zowel fysiek als organiek de samenhang tussen beide terreinen tot stand te brengen. Dit geldt zowel voor de ontwikkeling c.q. de herontwikkeling (onder andere het Shell-terrein) als het beheer. Deze clustering moet uitgangspunt zijn bij de voorgenomen regionale uitvoeringsstrategie voor bedrijventerreinen in West-Brabant.

Reactie GS:

Wij zijn verheugd dat inspreker de onderbouwing en locatiekeuze voor de locatie 'Moerdijk-Oost' als locatie voor een grootschalig bovenregionaal logistiek bedrijventerrein ondersteunt. Met betrekking tot de fysieke en organieke samenhang en de relatie tussen het Logistiek Park Moerdijk en het bestaande bedrijventerrein Moerdijk delen wij de mening van inspreker. Juist de nabijheid van het bestaande industrieterrein (en de relatie daarmee) hebben een doorslaggevende rol gespeeld in onze overwegingen om te kiezen voor de locatie 'Moerdijk-Oost'. Wij verwijzen hiervoor naar de conclusies uit paragraaf 3.2.1 uit deel C van de ontwerp-Interimstructuurvisie alsmede de overige overwegingen inzake de locatieafweging in paragraaf 3.2.2. Een fysieke en organieke samenhang vinden wij belangrijk. Een fysieke verbinding tussen het Logistieke park Moerdijk en het bestaande industrieterrein wordt nader onderzocht op haalbaarheid. In de Interimstructuurvisie gaat het om het vastleggen van de locatie. Dit is noodzakelijk om de realisatie van het Logistiek Park mogelijk te kunnen maken omdat het de planologische basis legt voor het op te stellen bestemmingsplan of provinciaal inpassingsplan. In de verdere planvorming zal de fysieke en organieke samenhang verder worden uitgewerkt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

HALDERBERGE;GEMEENTE (1360630)

Inspraakreactie:

Inspreker heeft een opmerking over de afstemming tussen AICD en LPM met de bedrijventerreinen in West-Brabant over fasering, segmentering etc.

Reactie GS:

Naar ons oordeel ligt het in de rede om deze afstemming te doen plaatsvinden in het kader van de regionale planningsoverleggen. Zoals de ontwerp-Interimstructuurvisie, Deel C, blz. 8, beoogt aan te geven, betreft deze regionale afstemming de fasering, segmentering en omvang van bedrijventerreinen in Midden- en West-Brabant. Dit kan zo nodig leiden tot een aanpassing van de afspraken die eerder in de uitwerkingsplannen voor de stedelijke regio's zijn vastgelegd. Deze afstemming dient afgerond te zijn voordat de locatie voor Logistiek Park Moerdijk planologisch geregeld is in een inpassings- c.q. bestemmingsplan. De naar voren gebrachte zienswijzen geven ons aanleiding om de tekst aan te passen.

Planwijziging:

Wij stellen de volgende aanpassing in de tekst van de Interimstructuurvisie voor. Deel C, blz 16, par. 3.2.2, laatste alinea-blok onder Conclusie, wordt als volgt aangevuld:

" In de regionale planningsoverleggen voor de stedelijke regio's van Midden- en West-Brabant zal de regionale afstemming over de fasering, segmentering en omvang van bedrijventerreinen in Midden- en West-Brabant met de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk aan de orde worden gesteld. Deze afstemming kan mede betrekking hebben op de intensivering en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Deze afstemming kan zo nodig leiden tot een aanpassing van de afspraken die eerder in de uitwerkingsplannen voor de stedelijke regio's zijn vastgelegd. Deze afstemming dient afgerond te zijn voordat de locatie voor Logistiek Park Moerdijk planologisch geregeld is in een inpassings- c.q. bestemmingsplan."

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

Inspreker geeft aan dat de visie dat ecologische, economische en sociaal-culturele kwaliteiten met elkaar in balans dienen te zijn, zodat het voor iedereen prettig wonen is, blijkbaar niet geldt voor de inwoners van Moerdijk. Zij krijgen er nog meer vervuulende belasting bij met negatieve gezondheidseffecten. Kwaliteit van leven voor de bewoners van Moerdijk is kennelijk van ondergeschikt belang.

Reactie GS:

Kwaliteit van leven is niet van ondergeschikt belang, maar bij de keuze voor een nieuw te realiseren logistiek park wordt niet alleen gekeken naar het dorp Moerdijk maar naar West-Brabant in zijn geheel. In het plan-MER is dit ook onderzocht. Als de onderzochte locaties worden gewogen volgens de visie 'grijs' met meer gewicht op gezondheidseffecten, blijkt er weinig verschil te zitten tussen de verschillende locaties. Uitgangspunt blijft dat de effecten binnen de wettelijk toelaatbare normen zullen moeten blijven, waarmee naar onze mening een aanvaardbaar leefklimaat blijft gehandhaafd.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

Inspreker verwijst naar pagina 19 van de Interimstructuurvisie. Het Logistiek park Moerdijk is een dynamisch centrum van logistiek bedrijvigheid. Zij vindt dit een uitspraak van utopie en zonder realiteitsgehalte, omdat Moerdijk(brug) nu al een knelpunt van wegen is. Realisatie van een Logistiek Park met nog meer transport is dan ook niet de juiste keuze voor West-Brabant.

Reactie GS:

De congestiegevoeligheid van de locatie Moerdijk-Oost is meegewogen bij de afweging van de verschillende locaties. Wij bestrijden dat dit een slechte keuze is voor Brabant, omdat juist de locatie Moerdijk, nabij de zeehaven, de potenties heeft om veel transport via het water en/of het spoor af te wikkelen (vandaar de hoge score op het aspect multimodaliteit). Daardoor ontstaat er per saldo minder transport over de weg. Neemt niet weg dat er ook sprake zal zijn van een toename van het transport over de weg. De effecten hiervan worden in de latere fase nader onderzocht en met Rijkswaterstaat zal nader overlegd worden in elke mate aanvullende infrastructurele maatregelen nodig zijn.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

Inspreker wijst op de risico's met betrekking tot mogelijke rampen als gevolg van het vervoer van giftige en toxische stoffen op het spoorlijntje Moerdijk.

Reactie GS:

De locaties Moerdijk-Oost en Moerdijk-West scoren goed op het aspect multimodaliteit. Mogelijk leidt de realisatie van het logistiek park tot een toename van het vervoer over het spoor, hetgeen echter ook een belangrijk pluspunt is voor de locaties. De wettelijke normen voor externe veiligheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen blijft uitgangspunt. Eerder onderzoek heeft opgeleverd dat er binnen deze normen nog ruimte is voor een toename van het vervoer over het spoor dan wel dat er maatregelen mogelijk zijn om de nadelige effecten met betrekking tot veiligheid en geluid teniet te doen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

De negatieve effecten van de verdichting van het industrieterrein Moerdijk zijn nergens terug te vinden. Gezien de vele incidenten die met regelmaat op het terrein plaatsvinden en die sterk zijn toegenomen biedt dit geen waarborg voor de gezondheid en leefbaarheid.

Reactie GS:

De plan-m.e.r. staat los van de negatieve effecten van de verdichting van het bestaande industrieterrein. De milieueffecten van het logistiek park zijn nu onderzocht en zullen in de nog te volgen besluit-m.e.r. uitgebreider worden onderzocht. Incidenten die plaatsvinden staan hier ook los van en zijn een zaak die in eerste instantie ligt bij vergunningverlening en handhaving.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

Weging volgens de lagenbenadering is een nieuw fenomeen, waarbij geen openheid wordt gegeven hoe men aan cijfers en percentages komt en wat de afwegingscriteria zijn.

Reactie GS:

Dit is geen nieuw fenomeen, maar de lagenbenadering is een algemeen geaccepteerde werkwijze om ruimtelijke keuzen te onderbouwen en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren. De lagenbenadering is een van de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid. Het plan-MER geeft aan dat als op basis van de lagenbenadering de onderzoeksthema's onderling worden gewogen, alle locaties geschikt zijn. Moerdijk-Oost blijft dan als hoogste scoren.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

Er ontbreekt een financiële onderbouwing, ook is geen rekening gehouden met noodzakelijke infrastructurele ingrepen.

Reactie GS:

Het plan-MER richt zich met name op de geschiktheid van de verschillende locaties op basis van bepaalde criteria. De financiële haalbaarheid moet nog worden onderzocht. De haalbaarheid, in combinatie met de maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid in de gemeente Moerdijk, wordt nader onderzocht in het kader van de Intentieovereenkomst Gebiedsontwikkeling Moerdijk.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat er sprake is van verstrengeling van belangen omdat de initiatiefnemer (de provincie) ook beslist over het opstellen van het MER. De provincie weigert de adviezen van de Commissie voor de milieueffectrapportage nader te onderzoeken en te onderbouwen.

Reactie GS:

Het is inderdaad zo dat de provincie zowel initiatiefnemer is voor het logistiek park en ook het bevoegde gezag is voor het vaststellen van het MER. Deze verantwoordelijkheden zijn echter nadrukkelijk gescheiden. Bovendien, en dat is van groot belang, is er de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) die toeziet op de kwaliteit van het MER.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

Van het standpunt van vernieuwend duurzaam blijft weinig over. LPM is verre van vernieuwend duurzaam, het is belastend voor de omgeving, er zijn geen vernieuwende uitgangspunten meer. Aanbevelingen van Telos worden overboord gezet.

Reactie GS:

De ambities van vernieuwend duurzaam zijn nog steeds actueel. Alleen deze komen in deze plan-MER niet tot uitdrukking. Vernieuwend duurzaam betekent overigens niet dat er sprake moet zijn van vernieuwende uitgangspunten. Het betekent veel meer dat er sprake is van hogere ambities dan bij vergelijkbare terreinen en meer gewicht aan de verbetering van de leefbaarheid en welzijn in zijn totaliteit. Hogere ambities worden nu vooral nagestreefd op het gebied van multimodaliteit. En over de verbetering van de leefbaarheid zijn met de gemeente nadere afspraken vastgelegd in de Intentieverklaring. Deze intentieverklaring

Gebiedsontwikkeling Moerdijk heeft ook een dubbele doelstelling: het duurzaam accommoderen van de economische ruimtevrage én het realiseren van een kwaliteitsimpuls aan de leefbaarheid door een pakket flankerende maatregelen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt dat in delen van de direct omliggende kernen een verhoogde milieubelasting aanwezig is die leidt tot en verhoogd risico van de gezondheid van de bevolking die zich hier bevindt. Zij voelt zich gesterkt door de eigen observaties van mensen die leiden en zelfs sterven aan ademhalingsaandoeningen en kanker. Men doet alleen maar onderzoek op grond van computermodellen en dit doet afbreuk aan hetgeen er werkelijk aan de hand is rondom Moerdijk 1 qua gezondheid.

Reactie GS:

De bezorgdheid over de gezondheidstoestand van de inwoners van de gemeente Moerdijk wordt wel degelijk serieus genomen. Wij zijn van mening dat de informatieoverdracht tussen omwonenden en bedrijven al sterk is verbeterd om daaraan bij te dragen (burenraad). Ook wordt er gewerkt aan een uitbreiding van het meetsysteem over luchtkwaliteit. Daarnaast verwijzen wij naar de conclusies uit het 'Milieubelevingsonderzoek in de gemeente Moerdijk' van de GGD-West-Brabant (2006). Daarin staat onder meer dat er geen grote verschillen zijn gevonden in het voorkomen van chronische aandoeningen zoals longaandoeningen, migraine/ernstige hoofdpijn en kanker tussen de bewoners van de verschillende dorpskernen en de gemeente Moerdijk en de gemeente Drimmelen. In geen enkele dorpskern komen significant meer tumoren voor in vergelijking met het Nederlandse gemiddelde. Ook meldt dit onderzoek dat er in vergelijking met de dorpskernen en landelijke cijfers in de gemeente Moerdijk geen opvallende afwijkende waarnemingen zijn in belastende milieufactoren alsmede in de ervaren hinder daarvan. Het rapport geeft wel aan dat inwoners van Moerdijk vaker gezondheidsproblemen rapporteren dan in de andere kernen van Moerdijk. Ook de hinderbeleving is een continu aandachtspunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

Het gemeentebestuur van Moerdijk wordt een financiële worst voorgehangen bij het verlenen van medewerking aan het Logistiek park Moerdijk. Inspreker vindt dit laakbaar en onaanvaardbaar, een foute keuze die kan leiden tot het in gevaar brengen van de gezondheidskwaliteit en leefbaarheid van bewoners in het gebied.

Reactie GS:

Het betreft hier geen financiële compensatie maar de doelen van de Intentieverklaring zijn er op gericht om een pakket van maatregelen vast te stellen en te realiseren, die moeten leiden tot een totaalpakket gericht op de verbetering van de leefomgeving voor de gemeente als totaal.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

SABIC PIPELINES (1354507)

Inspraakreactie:

Inspreker geeft aan dat er binnen een aantal van de beschreven gebieden een 8" PRB-leiding voor transport van vloeibare koolwaterstoffen is gelegen, die wordt beheerd door inspreker. Zij verzoeken om rekening te houden met de aanwezigheid van de leiding en ervoor te zorgen dat de integriteit van de leiding gewaarborgd blijft. Het is gewenst de leiding c.q. de leidingenstroken aan te geven in de structuurvisie. Specifiek wil inspreker er op wijzen dat binnen het ontwikkelingsproject 'Logistiek Park Moerdijk' (in de Nassau-polder) de PRB-leiding ligt.

Reactie GS:

Het is ons bekend dat er binnen de beschreven gebieden transportleidingen voor vloeibare brandbare vloeistoffen aanwezig zijn. Ook de ligging van de PRB-leiding binnen de Nassau-polder (betreft de locatie Moerdijk-West) is bekend en is ook in het bestemmingsplan Buitengebied als zodanig gewaarmerkt. De bestaande en geprojecteerde buisleidingentracés zijn wel in de structuurvisie opgenomen, de individuele buisleidingen, voor zover niet in een buisleidingenstraat zijn veiliggesteld, zijn te divers en gedetailleerd om op het schaalniveau van deze structuurvisie te worden opgenomen. Uiteraard zullen bij de verdere uitwerking van het Logistiek park Moerdijk de toetsingsafstanden en bebouwingsafstanden uit de circulaires "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen (1984, Min VROM) en "Bekendmaking van voorschriften ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie (Ministerie VROM 1991) in acht worden genomen. Deze afstanden zullen in het inpassingsplan of gemeentelijk bestemmingsplan in acht genomen moeten worden waarmee de integriteit en kwaliteit van de buisleiding zal worden gewaarborgd. Op dit planniveau is dit ook het meest doelmatig en bindend te regelen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MOERDIJK;BEDRIJVENKRING INDUSTRIETERREIN (1356966)

Inspraakreactie:

Naar de mening van het bestuur van de Bedrijvenkring ontbreekt de weging op de multimodaliteitsaspecten tussen de verschillende alternatieven. De keuze voor de locatie Logistiek Park op de voorgenomen locatie ligt voor de hand wanneer er tenminste wordt uitgegaan van een organieke samenhang tussen het te realiseren Logistiek Park Moerdijk en het bestaande haven- en industrieterrein Moerdijk. Dit betekent, zoals ook in een eerdere brief aan het college van GS kenbaar is gemaakt, dat de aanwezige spoor-, weg-, water-, en buisleidinginfrastructuur ook benut moeten kunnen worden in het Logistieke Park. Wanneer dit niet gebeurt, ontstaat een droog Logistiek Park, een ontwikkeling die ook op andere plekken in de provincie te realiseren is.

Reactie GS:

In het plan-MER heeft wel degelijk een weging op multimodaliteitsaspecten plaatsgevonden, om te beginnen in de selectie van locaties en de formulering van kritische geschiktheidseisen, waaronder multimodale ontsluiting. Toetsing aan deze criteria leverde vervolgens vijf te onderzoeken locatiealternatieven op die alle voldoen aan de criteria. Deze vijf locaties zijn vervolgens in het plan-MER beoordeeld op meerdere criteria, waaronder ook multimodaliteit goederenvervoer. Op dit aspect scoren de beide locaties Moerdijk het beste. Wij hebben in onze overweging dus groot belang gehecht aan de aanwezigheid van het bestaande terrein en de multimodale voorzieningen. Wij zijn van mening dat de locatie Moerdijk-Oost de beste invulling geeft aan de belangrijkste locatie-eisen en -wensen voor een logistiek park, zoals multimodaliteit en ontsluiting. Ook uit milieuoogpunt scoort Moerdijk-Oost het beste. Aanvullend zijn wij van mening dat de locatie Moerdijk-Oost een strategische ligging kent in het transportnet. Er is sprake van een goede combinatie van logistieke aansluitingen door de aanwezigheid van een knooppunt van snelwegen, een spooraansluiting en koppeling aan zeehaven en binnenhaven. Een (organieke) samenhang vinden wij belangrijk. Een fysieke verbinding tussen het Logistieke park Moerdijk en het bestaande industrieterrein wordt nader onderzocht op haalbaarheid. Maar los van deze haalbaarheid van een directe fysieke verbinding vinden wij Moerdijk-Oost de beste locatie voor een bovenregionaal logistiek park. De directe nabijheid van multimodale voorzieningen zullen zonder meer al leiden tot een betere benutting van deze bestaande multimodale voorzieningen. Deze kunnen benut worden ook al is de locatie Moerdijk-Oost niet direct ontsloten via bijvoorbeeld water. De mening dat een dergelijke ontwikkeling ook elders in de provincie te realiseren is delen wij niet. De keuze voor Moerdijk-Oost vinden wij de beste keuze gelet op én de geschiktheidscriteria (multimodaliteit), ruimtelijke criteria (concentratie van verstedelijking), milieuoogpunt en het aanwezige bestuurlijk draagvlak.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MOERDIJK;BEDRIJVENKRING INDUSTRIETERREIN (1356966)

Inspraakreactie:

Opgemerkt wordt dat de doortrekking van de insteekhaven Roode Vaart een logische ontwikkeling is, zowel waar het gaat om het tot stand brengen van een organieke samenhang als ook om de behoefte aan terreinen gelegen aan (diep) vaarwater te kunnen blijven accommoderen in de toekomst.

Reactie GS:

De doortrekking van de insteekhaven Roode Vaart is voor ons op dit moment nog niet aan de orde. Gelet op berekende behoefte aan kavels voor bedrijven die direct aan het water zijn gelegen is er nog voldoende restcapaciteit op het bestaande industrieterrein. Wij zien deze locatie Roode Vaart als een strategische reserve op lange termijn, mits is aangetoond dat er voldoende behoefte aan is.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

NUJTEN, E A C (1358771)

Inspraakreactie:

Inspreker onderschrijft de conclusie van het plan-MER bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant niet en vindt de ontwikkeling van een logistiek park op deze locatie ongewenst.

Reactie GS:

Het plan-MER geeft aan dat de locatie Moerdijk-Oost de beste invulling geeft aan de belangrijkste locatie-eisen en -wensen voor een bovenregionaal logistiek park. Ook uit milieuoogpunt blijkt Moerdijk-Oost het beste te scoren. Wij onderschrijven deze conclusies uit het plan-MER en kiezen op basis van aanvullende overwegingen, voornamelijk op basis van bereikbaarheids- en locatiefactoren zoals de nabijheid van het bestaande industrieterrein, voor de ontwikkeling van een logistiek park op de locatie Moerdijk-Oost.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

NUJTEN, E A C (1358771)

Inspraakreactie:

Er wordt in het rapport gesproken over een logistiek park. Inspreker wijst erop dat de gevolgen van de ontwikkeling van de Roode Vaart voor gezondheid, veiligheid en welzijn voor met name het dorp Moerdijk niet concreet zijn gemaakt. Door de ontwikkeling van de insteekhaven Roode Vaart komt de industrie nog dichterbij het dorp Moerdijk.

Reactie GS:

Het plan-MER heeft alleen betrekking op het Logistieke park. Ontwikkeling van de Roode Vaart is niet aan de orde. In het plan-MER staat ook nadrukkelijk aangegeven dat dit gebied een strategische reserve is voor de lange termijn. Het gebied Roode Vaart

is nu niet meegenomen als mogelijke locatie voor dit logistiek park. Ook in de intentieovereenkomst tussen gemeente, rijk en provincie is afgesproken dat de ontwikkeling van de insteekhaven Oost (bij de Roode Vaart) is aangemerkt als strategische reserve voor de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein. Deze kan pas gerealiseerd worden op het moment dat aangetoond is dat er voldoende behoefte is aan kadegebonden activiteiten die elders niet gefaciliteerd kan worden. Dat is nu nog niet aan de orde en zal, indien er sprake van zal zijn, met een separate bestemmingsplanprocedure (indien noodzakelijk met een m.e.r.) gepaard gaan.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

NUJTEN, E A C (1358771)

Inspraakreactie:

In het plan-MER worden geen actuele geluidsniveaus in het dorp Moerdijk opgenomen. Wat zijn de consequenties van nog meer activiteit ter plaatse insteekhaven en logistiek park? Dat is onvoldoende onderzocht.

Reactie GS:

Ten aanzien van de gevolgen met betrekking tot de insteekhaven Roode Vaart wordt verwezen naar de reactie op dat punt. In dit MER is ook gekeken naar de effecten op geluid, zie tabel 4.7. Daarin is de geluidhinder ten gevolge van het bedrijventerrein weergegeven en bepaald aan de hand van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen 100 en 200 meter van het zoekgebied. De gevolgen voor het dorp Moerdijk voor wat betreft geluid zullen in het besluit-MER, dat is gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure, nog nader worden onderzocht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

NUJTEN, E A C (1358771)

Inspraakreactie:

Met de vestiging van het logistieke park wordt een nieuwe bottleneck in het verkeer gecreëerd. In hoeverre is dit aspect onderzocht en wat waren de conclusies?

Reactie GS:

Het aspect verkeer en vervoer is uitgebreid onderzocht in het plan-MER. Wij verwijzen wordt naar bijlage V van het rapport. Er zijn 4 verschillende criteria onderzocht waarvan de criteria multimodaliteit en weggebonden bereikbaarheid betrekking hebben op de bereikbaarheid en de congestiegevoeligheid van het wegennet. In de totale beoordeling van dit aspect heeft dit ook het zwaarste gewicht gekregen. De congestiegevoeligheid op het autosnelwegnet voor de locaties Moerdijk is het hoogst. Op het aspect multimodaliteit scoort Moerdijk echter weer beter dan de overige locaties. In de eindscore voor verkeer zijn de verschillen ten opzichte van elkaar daarom niet zo groot, en scoort Moerdijk-Oost iets beter. In het kader van het bestemmingsplan/inpassingsplan en daaraan gekoppeld het besluit-MER, zal de verkeersbelasting nader onderzocht en berekend worden. Zonodig worden ook aanvullende maatregelen ontwikkeld.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

NUJTEN, E A C (1358771)

Inspraakreactie:

In hoeverre zijn de effecten van de ontwikkeling op het goedertransport via het spoor onderzocht en hoe is de veiligheid van de bewoners gewaarborgd? Wat zijn de effecten voor gezondheid en milieu?

Reactie GS:

In dit MER zijn de globale milieueffecten onderzocht van verschillende geschikte locaties. Uit de weging 'grijs' (waarin de aspecten geluid, lucht en veiligheid zwaar wegen) blijkt dat de locaties ten opzichte van elkaar weinig verschillen. Dat neemt niet weg dat er gevolgen kunnen zijn voor de gezondheid in die zin dat er plaatselijk een toename kan zijn van geluidhinder, luchtverontreiniging en onveiligheid. Dat zal bij de nadere planvorming nader worden onderzocht. Uitgangspunt is, uiteraard, dat voor wat betreft geluidhinder en externe veiligheid de wettelijke normen moeten worden gerespecteerd, zodat in zijn algemeenheid kan worden gezegd dat er sprake moet zijn en blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

NUJTEN, E A C (1358771)

Inspraakreactie:

De hele ontwikkeling is erop gericht de havenfunctie van industrieterrein Moerdijk te intensiveren. De gevaren voor de milieuaantasting zijn als gevolg van meer schepen relevant.

Reactie GS:

De aanwezigheid van het bestaande industrieterrein en de haven zijn een belangrijke reden waarom de locaties Moerdijk goed scoren. Dat is één van de 4 kritische geschiktheidskenmerken en biedt ook kansen om juist de (milieu)belasting van het wegennet te beperken door het beter benutten van de bestaande faciliteiten. Dat dit gepaard gaat met een milieubelasting als gevolg van meer schepen is duidelijk, maar deze zal binnen de wettelijke grenzen blijven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

NUJTEN, E A C (1358771)

Inspraakreactie:

Wellicht zijn er extra verlaadmogelijkheden in verband met de aanwezige buisleidingenstraat. Wat zijn de effecten voor gezondheid en milieu?

Reactie GS:

De aanwezigheid van de buisleidingenstraat is een positief aspect binnen de multimodale transportmogelijkheden die Moerdijk biedt. Of de ontwikkeling van een grootschalig logistiek park ook gepaard zal gaan met een intensivering van de buisleidingenstraat is op dit moment nog onduidelijk. De toename zal met name zitten in de containerstroom. Op dit moment gaan wij er nog niet van uit dat deze via de buisleidingenstraat zullen worden vervoerd. De toekomst en de specifieke eisen van de te vestigen bedrijven moet uitwijzen of er sprake kan zijn van een toenemend gebruik van de buisleidingenstraat. Dat zal dan ook getoetst moeten worden aan daarvoor geldende normen en grenswaarden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

NUJTEN, E A C (1358771)

Inspraakreactie:

Wat is het gevaar voor calamiteiten op water, spoor, weg en buisleidingenstraat? Wat is het effect voor gezondheid, milieu en veiligheid?

Reactie GS:

Er is in dit MER niet specifiek gekeken naar calamiteiten, er is vooral gekeken naar geschiktheid van de diverse locaties en de beperkingen die er aanwezig zijn door bestaande kwetsbare objecten. Voor het berekenen van de fijnstof zijn de gehanteerde modellen niet geschikt, dit zal in het besluit-MER expliciet worden onderzocht. Het zelfde geldt voor het aspect externe veiligheid. In de vervolgfase (besluit-MER en bestemmingsplan) zal nader onderzoek plaatsvinden, onder andere toetsing aan verschillende normen. Deze normen zijn voor een belangrijk deel ingegeven vanuit de gedachte de kans op calamiteiten en de gevolgen daarvan naar een aanvaardbaar niveau terug te brengen. Daarnaast zal het bestemmingsplan, indien daar sprake van is, moeten motiveren waarom een toename van het zogenaamde 'groepsrisico' geaccepteerd wordt en hoe hiermee wordt omgegaan.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

NUJTEN, E A C (1358771)

Inspraakreactie:

Door de verdere intensivering van industrie en logistieke activiteit in het gebied zal overlast door stank toenemen. Is er inzicht in de klachtenmeldingen 2005-2006-2007? In hoeverre wordt dit aspect meegenomen?

Reactie GS:

In het plan-MER is geen rekening gehouden met het aantal klachten, hoewel die gegevens wel bekend zijn. Deze cijfers hebben betrekking op het bestaande terrein en staan dus los van het plan-MER voor het nieuwe logistieke park. Daarin is het aspect luchtkwaliteit meegenomen en ook meegewogen (zie bijlage VII). Geuroverlast is met name toe te schrijven aan andere bronnen dan logistieke activiteiten.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

NUJTEN, E A C (1358771)

Inspraakreactie:

Is er rekening gehouden met cumulatieve effecten?

Reactie GS:

De effecten van het logistieke park zijn bepaald ten opzichte van de autonome ontwikkelingen. De autonome ontwikkelingen veroorzaken al diverse effecten. In die zin is er in het Plan-MER rekening gehouden met cumulatieve effecten. Daarnaast is er in het plan-MER rekening gehouden met cumulatieve effecten in het kader van de Passende Beoordeling van significante effecten op Natura 2000 gebieden, zoals is voorgeschreven in de Natuurbeschermingswet. Moerdijk kent geen significant negatief effect na cumulatie met andere projecten.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

NUJTEN, E A C (1358771)

Inspraakreactie:

De gemeente verleent zijn medewerking onder bepaalde condities en is bereid de gemeente op te delen in een oostzijde en een westzijde. Dit zal leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid in het oostelijke deel. Niet alleen krijgt dit deel meer overlast,

maar de compensatie zal in het westelijk deel van de gemeente terecht komen. In hoeverre is dit aspect meegenomen?

Reactie GS:

Dat aspect is niet als zodanig meegenomen. Wij vinden dat de locatie Moerdijk-Oost de beste invulling geeft aan de belangrijkste locatie-eisen en -wensen voor een bovenregionaal logistiek park. Ook uit milieuoogpunt scoort Moerdijk-Oost het beste. Wij onderschrijven de conclusies uit het plan-MER en hebben gekozen voor deze locatie. Afspraken met betrekking tot compensatie tussen gemeente en provincie staan daar in principe los van en spelen geen rol in het plan-MER en ook niet in de afweging die wij hebben gemaakt ten aanzien van de locatie. De vermeende overlast en de beoordeling op milieueffecten wordt specifiek beoordeeld in het besluit-MER.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

FAKKERS, F.P. (1359757)

Inspraakreactie:

Inspreker kan het plan-MER niet onderschrijven en is van mening dat deze niet voldoet aan de daaraan te stellen eisen:

1. een maatschappelijke Kosten Baten Analyse ontbreekt;
2. de contante waarde van de 220 hectaren bruto (opbrengsten van de landbouwgronden en de waarde van de gronden zelf) wordt in vergelijking tussen mogelijke terreinen niet mee gerekend. Wordt dit wel gedaan dan komt men tot een heel andere uitslag;
3. er wordt voorbijgegaan aan het standstill beginsel;
4. de congestieverschijnselen bij de Moerdijkbrug, de A16/A17 worden onderschat. Er wordt geen getrouw beeld van de werkelijke overlast aan geluid, fijnstof en stankhinder gegeven;
5. de keuze lijkt alleen gemaakt te worden omdat West-Brabant nog het enige plekje is in Brabant waar nog ruimte is, ruimte die niet genoeg gewaardeerd wordt. Zie ook de krantenberichten van heden dat er nog meer bedrijventerreinen moeten komen in West-Brabant. Zo wordt via het 220 hectare bruto terrein nog meer binnen gehaald zonder dat hiermee in het plan-MER rekening is gehouden.

Reactie GS:

ad 1+2) Het doel van een plan-MER is om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven in de afweging, met het oog op de bevordering van een duurzame ontwikkeling. Voor besluiten die nader omschreven ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken is een plan-MER verplicht op grond van de Wet Milieubeheer. Omdat de Interimstructuurvisie de ontwikkeling van een logistiek park van 150 hectare mogelijk maakt is een plan-MER verplicht op grond van de Wet Milieubeheer. De contante waarde alsmede een kosten-batenanalyse zijn in het kader van deze plan-MER niet noodzakelijk.

Ad 3) Het stand-still beginsel is voor ons geen beleidsuitgangspunt geweest in de besluitvorming voor een bovenregionaal logistiek park. Dit speelt ook geen rol in het plan-MER zodat wij deze opmerking voor kennisgeving aannemen.

Ad 4) Het aspect verkeer en vervoer is uitgebreid onderzocht in het plan-MER. Wij verwijzen wordt naar bijlage V van het rapport. Er zijn vier verschillende criteria onderzocht waarvan de criteria multimodaliteit en weggebonden bereikbaarheid betrekking hebben op de bereikbaarheid en de congestiegevoeligheid van het wegennet. In de totale beoordeling van dit aspect heeft dit ook het zwaarste gewicht gekregen. De congestiegevoeligheid op het autosnelwegnet is voor de locaties Moerdijk-Oost en -West het hoogst. Op het aspect multimodaliteit scoren deze echter weer beter dan de overige locaties. In de eindscore voor verkeer zijn de verschillen ten opzichte van elkaar daarom niet zo groot, en scoort Moerdijk-Oost iets beter. In het besluit-MER wordt de verkeersbelasting nog nader onderzocht en berekend.

Ad 5) Wij zijn van mening dat er behoefte is aan ruimte voor 150 hectares voor bovenregionale logistieke bedrijvigheid. Door deze te concentreren op de locatie 'Moerdijk-Oost' in de nabijheid van het bestaande terrein zijn wij juist van mening dat wij (gecombineerd met de verdere intensivering van het bestaande terrein) zoveel mogelijk ruimte sparen. Daardoor kan de openheid van het West-Brabantse landschap het meest worden beschermd. Deze landschappelijke openheid wordt in de Interimstructuurvisie ook nadrukkelijk als kwaliteit aangemerkt. De opmerkingen over het meer binnenhalen van bedrijventerreinen bovenop de 220 hectares heeft te maken met berichtgeving in de pers rond het onderzoek van het CPB/RPB over de ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoeksche Waard. Dat is niet ons standpunt. Wij houden vast aan de ruimtebehoefte van maximaal 150 hectares netto op de locatie 'Moerdijk-Oost'.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

KAMER VAN KOOPHANDEL WEST-BRABANT (1360171)

Inspraakreactie:

Inspreker ondersteunt de locatiekeuze en is van mening dat diverse onderzoeken al hebben aangetoond dat de locatie aansluitend op het Moerdijkterrein tussen A16 en A17 de beste locatie is en dat er in de regio geen volwaardige alternatieven zijn. Die andere terreinen zijn hard nodig voor de reguliere regionale behoefte. De behoefte is aanvullend op de planningsopgave die is opgenomen in de uitwerkingsplannen en is daarom terecht niet in mindering gebracht op deze planningsopgave. In deel C wordt aangegeven dat het gaat om kavels groter dan 5 hectare. In de kennisgevingnotitie wordt gesproken over logistieke bedrijven groter dan 3 hectare. Inspreker stelt voor om vast te houden aan de eerder gemaakte beleidskeuzen, waarbij het gaat om logistieke bedrijven groter dan 5 hectare. Daarmee onderscheidt het terrein zich van de reguliere bedrijventerreinen in de regio.

Reactie GS:

Wij zijn verheugd dat inspreker de afweging en de keuze voor Moerdijk-Oost als locatie voor een grootschalig bovenregionaal logistiek bedrijventerrein onderschrijft. Ten aanzien van de kavelgrootte heeft de KvK een terecht punt. Op Logistiek Park Moerdijk wordt ruimte geboden aan grootschalige logistieke bedrijvigheid (kavels groter dan 5 hectare), echter ook aan bedrijven kleiner dan 5 hectare die in de nabijheid van diep vaarwater (en de multimodale overslagvoorzieningen) moeten zitten. Logistiek Park Moerdijk wordt zelf niet rechtstreeks bereikbaar via diep vaarwater, maar het gaat ook om de mogelijkheid om logistieke bedrijven toe te laten die weliswaar kleiner zijn dan 5 hectare maar die door de aard van het bedrijf, het productieproces en de logistieke keten in de directe nabijheid van diep vaarwater en de daarbij horende multimodale voorzieningen moeten zitten. In deel C wordt dit ook omschreven als 'bijzondere vestigingscondities zijnde grootschalig en multimodaal ontsloten door aansluiting op een zeehaventerrein'.

De naar voren gebrachte zienswijze geeft ons aanleiding om de tekst aan te passen. Dit komt overeen met de constatering die wij ambtshalve hebben gedaan, namelijk dat de verschillende tekstonderdelen van de Interimstructuurvisie niet geheel overeenkomen.

Planwijziging:

Wij stellen de volgende aanpassing in de tekst van de Interimstructuurvisie voor:

- in Deel A, blz. 41, eerste tekstblok inzake Logistiek Park Moerdijk, vervalt de volzin: "Op het logistiek park wordt ruimte geboden aan".

- Deel C, blz 16, par. 3.2.2, laatst alinea-blok onder Conclusie, komt als volgt te luiden:

"Op grond van de conclusies van het plan-MER en bovenstaande overwegingen kiezen wij voor de ontwikkeling van een hoogwaardig vernieuwend duurzaam logistiek park van netto 150 hectare op de locatie Moerdijk-Oost (in de oksel A16/A17).

Uitgangspunt voor de verdere planvorming is dat op deze locatie in beginsel ruimte wordt geboden aan:

- logistieke bedrijven met een ruimtebeslag van meer dan 5 hectare, en
- logistieke bedrijven met een ruimtebeslag van minder dan 5 hectare, voorzover deze vanwege de aard van hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van de nabijheid van diep vaarwater. Hierbij geldt als uitgangspunt dat bedoelde logistieke bedrijven opgenomen zijn in de milieucategorie 3.1 en 3.2 van de VNG-lijst milieuzonering.

Gelet op onze beleidskeuze is de locatie Moerdijk-Oost als majeure ontwikkelingsopgave op de kaart behorende bij de Interimstructuurvisie Noord-Brabant aangewezen."

C 3.1 - Nut en noodzaak Logistiek Park Moerdijk

aantal reacties: (1)

BEHOUD BUITENGEBIED MOERDIJK;STICHTING (1360739)

Inspraakreactie:

Inspreker blijft van mening dat nut en noodzaak van een 150 hectare logistiek park niet is aangetoond. Door alle beschikbare bedrijventerreinen en intensiveringsmogelijkheden van bestaande terreinen te confronteren met de geprognosticeerde vraag, blijkt zonder meer dat een Logistiek Park Moerdijk niet nodig is. Het is gewenst om alle plannen die er in Zuid-Holland zijn in relatie te brengen tot de 150 hectare die in Noord-Brabant wordt ontwikkeld en voorzichtig te zijn met de realisatie van nieuw aanbod. Ook gezien het enorme verschil tussen de minimaal en maximaal berekende vraag.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat nut en noodzaak voldoende zijn aangetoond en verwijzen daartoe naar deel C, par. 3.1. In het onderzoek van RBOI uit 2006 zijn tal van locaties in West-Brabant, Zuid-Holland én Zeeland onderzocht (zie blz. 20 van het plan-MER en zie ook blz. 13 van deel C). Vervolgens zijn vier geschiktheidseisen voor de resterende vijf potentiële locaties aangewezen voor nader onderzoek in de zogenaamde plan-m.e.r. Daaruit blijkt dat Moerdijk-Oost de beste locatie is. Overigens zijn wij van mening dat de bedrijventerreinen in aangrenzende provincies zijn bedoeld voor het accommoderen van de daar aanwezige regionale vraag.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

Er zijn nog genoeg industrieterreinen die gerevitaliseerd dienen te worden en waar nog duizenden hectaren grond beschikbaar zijn. Het initiatief van een nieuw LPM is strijdig met de eigen stellingen van zorgvuldig ruimtegebruik en herstructurering;

Reactie GS:

Wij zijn niet van mening dat de realisatie van het LPM strijdig is met zorgvuldig ruimtegebruik en herstructurering. Naast de ontwikkeling van LPM hebben wij er voor gekozen om de braakliggende restcapaciteit op het bestaande industrieterrein te gaan benutten voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. Er zal dus spake zijn van een forse intensivering en herstructurering. Ook onze keuze om de braakliggende gronden van Shell te willen benutten voor deze zwaardere bedrijven en niet voor de relatief minder belastende logistieke bedrijven vinden wij juist passen bij onze eigen ambities voor zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik (het juiste bedrijf op de juiste plaats). In de onderzoeken is nadrukkelijk gekeken of de bestaande overige terreinen in Brabant kwalitatief en kwantitatief voldoende zijn om de doelgroep te accommoderen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

Nut en noodzaak zijn niet aangetoond, een logistiek bedrijventerrein had elders in Noord-Brabant of Zeeland onder betere

condities gevestigd kunnen worden; nut en noodzaak zijn niet aangetoond. De provincie negeert de conclusies van het SES. Men is van mening dat er een gespannen arbeidsmarkt zal ontstaan in West-Brabant.

Reactie GS:

Nut en noodzaak zijn volgens ons voldoende aangetoond. In paragraaf 3.1 van Deel C wordt daar nader op ingegaan. In het onderzoek van RBOI in 2006 zijn alle locaties in West-Brabant, Zuid-Holland én Zeeland hier getoetst (zie blz. 20 van het plan-MER en zie ook blz. 13 van deel C) Hieruit zijn de vijf potentiële locaties uitgelicht en vervolgens nader onderzocht. Ook uit deze plan-MER blijkt dat Moerdijk-Oost de beste locatie is. In een eerder onderzoek van RBOI in 2006 zijn meerdere locaties onderzocht. Vervolgens is gebleken dat er nog 5 locaties voldoen aan de kritische geschiktheideisen. Deze zijn vervolgens weer onderzocht in deze plan-MER. Het plan voor de Hoeksche Waard waarop wordt gedoeld staat overigens ter discussie en is met name bedoeld voor de vraag vanuit de Rotterdamse Haven. Wij verwijzen naar blz 8 van het plan-MER.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

FAKKERS, F.P. (1359757)

Inspraakreactie:

Nut en noodzaak zijn niet aangetoond. Het is hetzelfde als Buck International. De studies zijn niet compleet. Er wordt uitgegaan van heel andere uitgangspunten dan die van het CPB en de BLM 2005 met name pagina 47.

Reactie GS:

Nut en noodzaak zijn voldoende aangetoond. Uit het onderzoek van DHV uit 2006 blijkt dat de behoefte aan logistiek 224 hectare bedraagt, waarvan wij van mening zijn dat circa 75 hectare nog kan worden geaccommodeerd op het bestaande industrieterrein. Voor de resterende circa 150 hectare kiezen wij voor het realiseren van een nieuw logistiek park. Door te kiezen voor een nieuw logistiek park geven wij uitvoering aan ons beleid 'het juiste bedrijf op de juiste plaats' en voorkomen wij dat de schaarse gronden op het bestaande industrieterrein die nu bestemd zijn voor de zwaardere milieucategorieën worden benut voor logistieke bedrijven in de lagere milieucategorieën. Het onderzoek van DHV dat ten grondslag gelegen heeft aan de besluitvorming van Provinciale Staten van 2 februari 2007, is niet hetzelfde als van Buck International. Dat onderzoek stond aan de basis van de plannen (en behoeften) voor Moerdijkse Hoek, een opgave voor 600 hectare bedrijvigheid ook in de zwaardere milieucategorieën. Het rapport van DHV is een nader onderzoek op basis van de conclusies van het CPB en de BLM 2005. Wij zien ook niet in waarom er sprake zou zijn van andere uitgangspunten dan op blz. 47 van deze BLM (bedrijfslocatiemonitor). Het onderzoek van DHV uit 2006 is juist een vervolg van de studie van het CPB, specifiek toegespitst op de doelgroep van Moerdijk en de bijzondere ligging van Moerdijk. Wij verwijzen naar blz. 107 van het BLM-rapport uit 2005. Wij zijn van mening dat wij in onze besluitvorming en de behoeftebepaling juist invulling geven aan de afzonderlijke studie waarvoor het CPB juist pleit. De BLM-methodiek is globaal van aard en doet geen recht aan specifieke en lokale omstandigheden, met de DHV-studie hebben wij dit nader onderzocht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

C 3.2 - Locatieafweging b.r. logistiek park in Midden- en West-Brabant

aantal reacties: (1)

BEHOUD BUITENGEBIED MOERDIJK;STICHTING (1360739)

Inspraakreactie:

Er is op de diverse terreinen in Midden- en West-Brabant volop de mogelijkheid om te herstructureren en te intensiveren. Door een logistiek park te realiseren zal de motivatie om dit te doen alleen maar afnemen. De vraag en aanbod in Midden- en West-Brabant is in evenwicht. Als door uitgifte van braakliggende gronden en intensivering e.d. in 10% van de berekende behoefte op bestaande terreinen kan worden voorzien is de geplande omvang van het Logistiek Park Moerdijk inpasbaar in de stedelijke gebieden.

Reactie GS:

Met betrekking tot het herstructureren en intensiveren verwijzen wij naar onze beoordeling onder deel A en B. Uit in opdracht van ons college verricht onderzoek (zie RBOI 2006 alsmede blz. 20 van het plan-MER) blijkt dat wij in voldoende mate onderzoek hebben gedaan naar andere terreinen in West-Brabant en zelfs buiten de provincie. Wij streven ook naar het zoveel mogelijk benutten van bestaande terreinen. Wij zijn echter van mening dat niet alleen naar de kwantitatieve aspecten moet worden gekeken maar ook naar de kwalitatieve aspecten. Dan blijken niet alle terreinen geschikt te zijn voor de doelgroep van Moerdijk. Dat zijn in onze visie vijf terreinen en die hebben wij in het plan-MER nader onderzocht. Overigens zal in de regionale planningsoverleggen de afstemming wat betreft de aanleg en herstructurering van bedrijventerreinen een belangrijk punt van agendering zijn.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

BEHOUD BUITENGEBIED MOERDIJK;STICHTING (1360739)

Inspraakreactie:

In het plan-MER wordt een vijftal locaties onderling vergeleken. De conclusie is dat alle onderzochte locaties geschikt zijn. Door de beoordelingsaspecten, criteria en indicatoren ieder een eigen gewicht toe te kennen ontstaan verschillen tussen de locaties. Door

deze weging te veranderen ontstaat een andere uitkomst. Het is daarom te kort door de bocht dat het plan-MER aangeeft dat de locatie Moerdijk-Oost de beste locatie is. Als voorbeeld wordt aangegeven dat bij de weging aan het criterium mobiliteitsprofiel meer gewicht is toegekend dan aan het criterium weggebonden bereikbaarheid. Bij de indicatoren is aan de nabijheid van het station openbaar vervoer meer gewicht toegekend dan aan de congestiegevoeligheid van een autosnelweg. Werknemers, werkgevers en vervoerders zullen dit totaal anders zien. In de visie contrastrijk Brabant past op basis van de afwisseling van stad en land geen Logistiek Park Moerdijk. Het gebied nabij de oksel A16/A17 wordt gekenmerkt als een landschapstype waar openheid kenmerk is.

Reactie GS:

De conclusie dat alle terreinen in principe geschikt zijn is juist. Er zijn echter wel verschillen aanwezig; ze komen tot uitdrukking in de integrale effectvergelijking (samengevat in paragraaf 5.5). Het is niet zo dat deze verschillen 'ontstaan' door het toekennen van gewichten. Door met verschillende gewichtensets (op thema-niveau) wegingen door te voeren in het Plan-MER is juist onderzocht of ervan uit verschillende invalshoeken (of visies of belangen) andere voorkeuren voor locatiekeuze ontstaan. Zowel bij de neutrale gewichtenverdeling als de gewichtenverdeling volgens de lagenbenadering komt de locatie Moerdijk-Oost als meest geschikte naar voren. Alleen de weging volgens de visie 'grijs' laat een voorkeur zien voor een andere locatie, maar ook binnen deze weging scoort Moerdijk-Oost relatief goed. Bovendien hebben wij aanvullende overwegingen meegenomen om te kiezen voor de locatie Moerdijk-Oost, zoals bestuurlijk draagvlak voor de locatie en de concentratie van verstedelijking. In de inspraakreactie wordt verder gewezen op het gewicht dat aan criteria is toegekend binnen een onderzoeksthema. De toegekende gewichten aan de criteria mobiliteitsprofiel en weggebondenbereikbaarheid zijn hier niet 1 op 1 met elkaar te vergelijken. Het criteriumgewicht geeft aan hoeveel waarde er aan het betreffende criterium wordt toegekend binnen het aspect waar ze onder vallen (respectievelijk: locatiebereikbaarheid goederenvervoer en (personen)mobiliteit), die beide ook anders wegen. Om inzichtelijk te maken hoe de beide criteria ten opzicht van elkaar meewegen, moeten de criteria-gewichten vermenigvuldigd worden met de aspectgewichten. Mobiliteitsprofiel weegt dan mee: $0,3 \times 0,7 = 0,21$, en weggebonden bereikbaarheid weegt dan mee: $0,7 \times 0,6 = 0,42$.

Op dit punt wordt dus de door inspreker aangevoerde visie van de werknemers, werkgevers en vervoerders, gedeeld. In het Streekplan 2002 is het gebied in de oksel van A16 en A17 overigens niet aangeduid met de kwalificatie landschapstype met openheid.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

aantal reacties: (1)

MILIEUGROEP MOERDIJK;VERENIGING (1360522)

Inspraakreactie:

Over de locatieafweging zegt inspreker dat de vijf aangewezen locaties bewust gekozen zijn met een hoge mate van sturing naar realisatie van het LPM. Er is geen afweging gemaakt aan de hand van de vele inspraakreacties en er is duidelijk toegeschreven (zowel in het MER als in het locatiekeuzebesluit) naar het LPM en dit is geen neutrale keuze. Er is geweigerd om serieus naar andere locaties te kijken, zelfs niet de locaties in West-Brabant; ook gaat men voorbij aan de plannen van Zuid-Holland voor realisatie van industriegebieden aan de andere kant van het Hollandsch Diep. De haalbaarheid van de ontwikkeling is niet aangetoond.

Reactie GS:

Het plan-MER richt zich met name op de geschiktheid van de verschillende locaties op basis van bepaalde criteria. Voorafgaand aan het plan-MER heeft RBOI in 2006 alle locaties in West-Brabant, Zuid-Holland én Zeeland onderzocht en getoetst (zie blz. 20 van het plan-MER en zie ook blz. 13 van deel C). Hieruit is gebleken dat er nog 5 locaties voldoen aan de kritische geschiktheideisen. Deze zijn vervolgens weer onderzocht in het plan-MER. Ook uit het plan-MER blijkt dat Moerdijk-Oost de beste locatie is.

Nut en noodzaak zijn volgens ons voldoende aangetoond. In paragraaf 3.1 van Deel C wordt daar nader op ingegaan. Het plan voor de Hoeksche Waard waarop wordt gedoeld staat overigens ter discussie en is met name bedoeld voor de vraag vanuit de Rotterdamse Haven. Wij verwijzen naar blz 8 van het plan-MER.

De financiële haalbaarheid moet nog worden onderzocht. De haalbaarheid, in combinatie met de maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid in de gemeente Moerdijk, wordt nader onderzocht in het kader van de Intentieovereenkomst Gebiedsontwikkeling Moerdijk.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

C 4 - Het Agro- en Foodcluster West-Brabant (AFC)

aantal reacties: (6)

BEHOUD OPEN POLDERS;BELANGENVERENIGING (1359182); NELISSE, N.C. (1358917); SPRUNDEL, M.A.P.B. VAN (1360103); STROEK, M.M.A. (1359093); WILLEMSE, P.A.M. (1359015); ZEBEN, A (1359745)

Inspraakreactie:

Er is sprake van een onzorgvuldige belangenafweging door de prioriteit te leggen bij de ontwikkeling van meer glas zonder dat daarvoor een noodzaak aanwezig is. De voor- en nadelen zijn onvoldoende tegen elkaar gewogen; in het MER wordt nadrukkelijk aangegeven dat alle varianten negatief scoren ten aanzien van het milieuaspect. De ontwikkeling wordt zogenaamd ingegeven omdat die goed is voor de economie; hiermee wordt voorbij gegaan aan de boeren in de polder die al decennia lang hun bijdrage aan de economie leveren. In het gebied zou juist ingezet moeten worden op een verdere verduurzaming van de akkerbouw en biologische tuinbouw. De functie van het rustieke polderlandschap als overloopgebied voor de Randstad wordt ontkend. De lokale bevolking is in meerderheid tegen de plannen maar de lokale politiek luistert niet naar hen. Zij laten zich