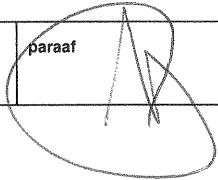


Startnotitie m.e.r. Logistiek Park Moerdijk



Startnotitie m.e.r. Logistiek Park Moerdijk

referentie MDK29-4/beub/010	projectcode MDK29-4	status definitief
projectleider ing. A.J.P. Helder	projectdirecteur drs. D.J.F. Bel	datum 31 juli 2009

autorisatie goedgekeurd	naam ing. A.J.P. Helder	paraaf 
-----------------------------------	-----------------------------------	--

Witteveen+Bos
van Twickelostraat 2
postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
telefax 0570 69 73 44



Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd volgens ISO 9001

© Witteveen+Bos

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	1
1.1. Aanleiding voor deze studie	1
1.2. Het plangebied	1
1.3. Hoe werkt een Milieueffectrapportage?	2
1.4. Leeswijzer	3
2. KADERS VOOR HET LOGISTIEK PARK MOERDIJK	4
2.1. Historisch overzicht	4
2.2. Nut en noodzaak Logistiek Park Moerdijk	7
2.2.1. Conclusies nut en noodzaak uit het planMER 2007	7
2.2.2. Analyse nut en noodzaak in relatie tot actuele economische situatie	8
2.3. Doelstelling	8
2.4. Beleid	8
2.5. Samenhangende ontwikkelingen	10
2.5.1. Moerdijk MeerMogelijk	10
2.5.2. Hoe om te gaan met de ontwikkelingen van Moerdijk MeerMogelijk?	12
3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN	13
3.1. Voorgenomen activiteit	13
3.1.1. Ligging en omvang van het logistiek park	13
3.1.2. Bestemming van het logistiek park	14
3.1.3. Inrichting van het logistiek park	14
3.1.4. Ontsluiting van het logistiek park	15
3.1.5. Inpassing van het logistiek park	15
3.1.6. Duurzaamheid en milieu op het logistieke park	15
3.1.7. Fasering	15
3.2. Te onderzoeken alternatieven	16
3.2.1. Hoe worden alternatieven ontwikkeld?	16
3.3. Planvariabelen en wensen	16
3.3.1. Ligging en omvang van het logistiek park	17
3.3.2. Inrichting van het logistiek park	17
3.3.3. Ontsluiting van het logistiek park	17
3.3.4. Inpassing van het logistiek park	19
3.3.5. Duurzaamheid en milieu op het logistieke park	19
3.3.6. Zonering	20
3.3.7. Fasering	20
3.3.8. Samenvatting planvariabelen en wensen	21
4. OMGEVINGSANALYSE EN MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN	22
4.1. Bodem en water	22
4.1.1. Huidige situatie	22
4.1.2. Autonome ontwikkeling	24
4.1.3. Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader	25
4.2. Landschap, cultuurhistorie en archeologie	25
4.2.1. Huidige situatie	25
4.2.2. Autonome ontwikkeling	29
4.2.3. Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader	29
4.3. Ecologie	30
4.3.1. Huidige situatie	30
4.3.2. Autonome ontwikkeling	31
4.3.3. Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader	32

4.4.	Verkeer en vervoer	33
4.4.1.	Huidige situatie	33
4.4.2.	Autonome ontwikkeling	33
4.4.3.	Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader	34
4.5.	Geluid en lucht	35
4.5.1.	Huidige situatie	35
4.5.2.	Autonome ontwikkeling	36
4.5.3.	Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader	37
4.6.	Veiligheid	37
4.6.1.	Huidige situatie	37
4.6.2.	Autonome ontwikkeling	37
4.6.3.	Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader	38
4.7.	Gebruiksfuncties (occupatie)	38
4.7.1.	Huidige situatie	38
4.7.2.	Autonome ontwikkeling	39
4.7.3.	Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader	39
4.8.	Duurzaamheid en energie	39
4.8.1.	Kansen	39
4.8.2.	Beoordelingskader	39
5.	BESLUITVORMING EN PROCEDURES	40
5.1.	M.e.r.-procedure	40
5.2.	Provinciaal inpassingsplan	41
6.	LITERATUUR	42

laatste bladzijde	42
-------------------	-----------

bijlagen	aantal bladzijden
I Begrippenlijst	2
II Achtergrond Nut en Noodzaak (uit PlanMER bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant, Witteveen+Bos, 2007)	5
III Verkenning robuustheid 'Gedegen en gedragen' (DHV, 2009)	10
IV Procedureschema	1

1. INLEIDING

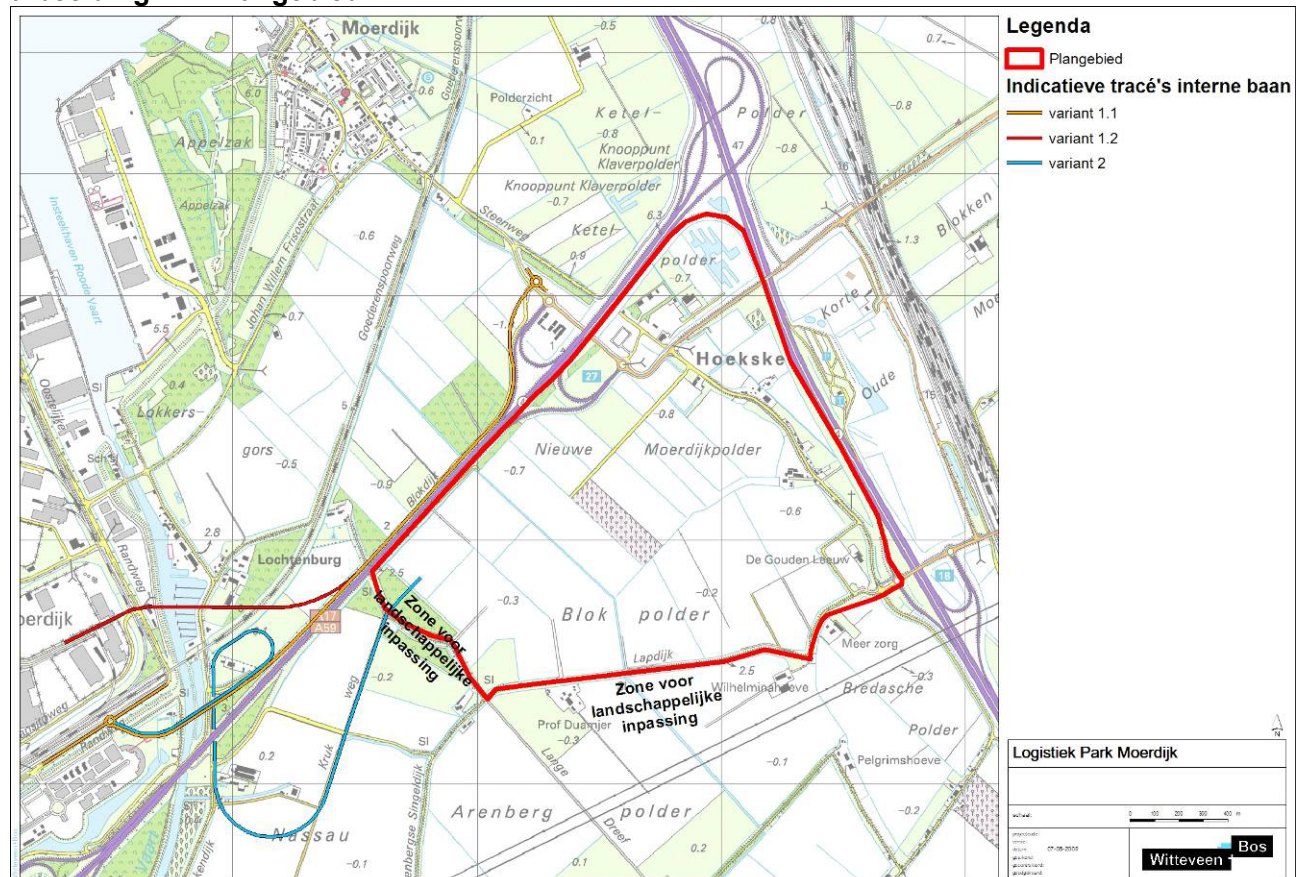
1.1. Aanleiding voor deze studie

In de Interimstructuurvisie van de provincie Noord-Brabant (2008) heeft de provincie aangegeven een logistiek park van netto maximaal 150 hectare te willen realiseren in de oksel van de A16/A17 (knooppunt Klaverpolder) bij Moerdijk. De ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk is bedoeld om tegemoet te komen aan de vraag naar bedrijventerrein met een logistieke bestemming. De locatie heeft goede multimodale mogelijkheden (meerdere transportmogelijkheden door nabijheid van A16/A17, diep vaarwater en spoor¹) en nabij ligt het bestaande haven terrein Moerdijk, waardoor synergie en milieuvordelen mogelijk zijn. Op het Logistiek Park Moerdijk (LPM) zal ruimte worden geboden aan grootschalige logistieke bedrijven van 5 hectare en groter.

De provincie zal via een provinciaal inpassingsplan het plangebied bestemmen als bedrijventerrein. Voor deze beslissing is het uitvoeren van een projectmilieueffectrapportage (projectm.e.r.²) verplicht. Het doel van de m.e.r. is om het milieubelang een volwaardige plek te geven in de besluitvorming (zie ook paragraaf 1.3).

1.2. Het plangebied

afbeelding 1.1. Plangebied



Het aangewezen gebied voor het LPM wordt aan de noord- en oostkant begrensd door de A17 en A16 (provincie Noord-Brabant, 2008). Nadere begrenzings van het plangebied zijn niet wettelijk

¹ Zie ook begrippenlijst.

² Met de afkorting m.e.r. wordt milieueffectrapportage als **procedure** bedoeld; de afkorting MER staat voor het milieueffectrapport.

vastgesteld. Echter vanuit beleidsmatige verwachtingen en vanuit landschappelijk oogpunt vormt de Lapdijk aan de zuid- en westrand een 'natuurlijke' grens (zie afbeelding 1.1.). Dit omsloten gebied is circa 217 hectare groot (RBOI, 2009).

In de volgende fase zal nader onderzocht worden in hoeverre het mogelijk is om alle elementen van de geplande landschappelijke inpassing binnen het gebied tussen de Lapdijk en de snelwegen te realiseren. Het is mogelijk dat het plangebied groter wordt om zo een goede landschappelijke inpassingszone te kunnen realiseren.

Het plangebied wordt nader beschreven in hoofdstuk 4.

1.3. Hoe werkt een Milieueffectrapportage?

Wettelijk kader

De Wet milieubeheer (Wm) bevat het wettelijke kader voor m.e.r. Hierin is beschreven welke wettelijke vereisten de procedure kent, welke inhoudelijke vereisten er gesteld worden aan het uit te voeren onderzoek naar milieueffecten en in welke gevallen een m.e.r. verplicht is. De m.e.r.-plicht geldt in dit geval, omdat:

1. besloten wordt over een inpassingsplan dat de realisatie van een industrieterrein van 150 hectare of meer mogelijk maakt (Besluit m.e.r., onderdeel C, categorie 11.2;
2. het een initiatief betreft waarvoor mogelijk een passende beoordeling nodig is vanwege de nabijheid van het Hollands Diep / de Biesbosch (Besluit m.e.r., onderdeel D, categorie 11.3).

De Gedeputeerde Staten (GS) van provincie Noord-Brabant treden op als initiatiefnemer voor deze startnotitie. De Provinciale Staten (PS) van de provincie zullen het provinciaal inpassingsplan uiteindelijk vaststellen en zijn daarom bevoegd gezag. De provincie Noord-Brabant werkt voor de ontwikkeling van het LPM samen met de gemeente Moerdijk, het Havenschap van het bestaande industrie- en haventerrein Moerdijk en het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf van het rijk (RVOB).

Startnotitie

Dit document is een startnotitie; een verplicht onderdeel van de huidige m.e.r.-procedure. De doelstelling van dit document is om:

- het project in algemene bewoordingen te introduceren en te omschrijven;
- de mogelijke gevolgen en haalbare alternatieven te identificeren;
- de activiteiten te benoemen die worden uitgevoerd tijdens de m.e.r. en beschreven in het milieueffectrapport (MER).

Voor de m.e.r. -procedure wordt door de initiatiefnemer een startnotitie opgesteld en door het bevoegd gezag in procedure gebracht. Deze startnotitie wordt minimaal 4 weken ter inzage gelegd. In deze periode is het voor belanghebbenden mogelijk om een reactie te geven op de alternatieven die worden onderzocht en op de onderwerpen die in het MER aan de orde zullen komen. Daarbij gaat het uitdrukkelijk nog niet om de vraag welke oplossing de beste is, maar wat er onderzocht moet worden om zicht te krijgen op de beste oplossing. Het gaat dus om vragen als: wordt alles onderzocht wat onderzocht moet worden? En: moeten bepaalde varianten of onderwerpen die in de startnotitie staan wel of niet meegenomen worden?

Tijdens de inspraakperiode wordt een informatieavond gehouden, waarbij de startnotitie en de mogelijkheden tot inspreken worden toegelicht. Schriftelijke reacties op deze startnotitie kunnen worden gericht aan:

Gedeputeerde Staten van provincie Noord-Brabant
t.a.v. Jos van der Wijst
Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

(Onder vermelding van: inspraakreactie startnotitie Logistiek Park Moerdijk).

Na de inspraakperiode stelt de provincie Noord-Brabant de richtlijnen voor het milieueffectrapport op. De richtlijnen schrijven voor wat in het MER moet worden onderzocht en beschreven. Het zijn kort gezegd de instructies voor het opstellen van het MER. De provincie krijgt onder andere adviesrichtlijnen van de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (C-m.e.r). Bij het opstellen van de richtlijnen wordt ook rekening gehouden met de ingediende inspraakreacties.

De publicatie van de Startnotitie vormt de formele start van de m.e.r.-procedure. In hoofdstuk 5 wordt meer informatie gegeven over het verdere verloop van deze procedure.

1.4. Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de kaders voor de ontwikkeling van het LPM. Naast een beschrijving van de historie van de planvorming voor het LPM, staat de vraag centraal waarom de provincie het park wil ontwikkelen. Verder wordt aangegeven welke samenhangende ontwikkelingen spelen in het gebied. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de eisen en wensen die aan de bestemming, het ontwerp en de inrichting van het LPM worden gesteld. De eisen zijn vaste elementen van de ontwikkeling en worden beschreven bij de voorgenomen activiteit. De variabele elementen zijn onderdeel van de in het MER te ontwikkelen en te onderzoeken alternatieven en varianten. In hoofdstuk 4 is een gebiedsanalyse beschreven. Deze leidt, samen met het beleidskader, tot een beoordelingskader voor de alternatieven en varianten in het MER. Vervolgens gaat hoofdstuk 5 in op de verdere m.e.r.-procedure. Het laatste hoofdstuk is een lijst van referenties.

In bijlage I is een begrippenlijst te vinden.

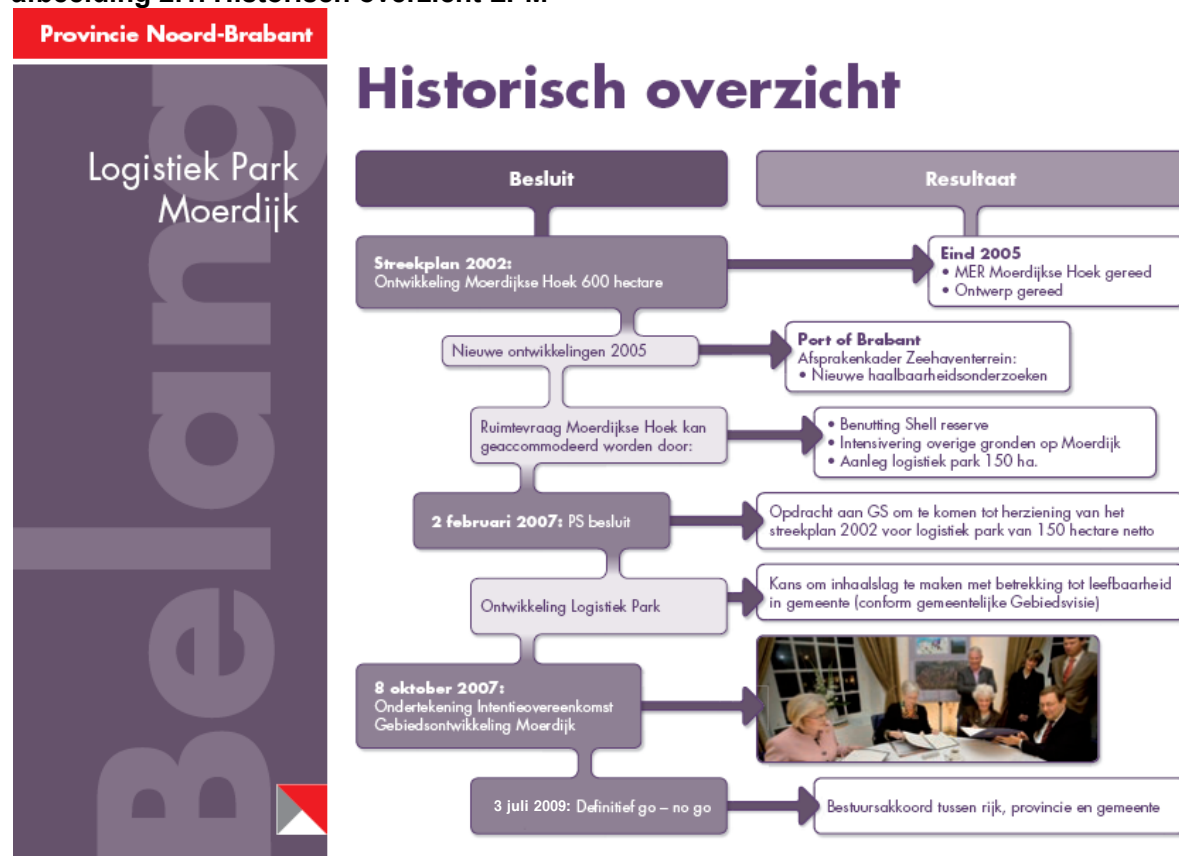
2. KADERS VOOR HET LOGISTIEK PARK MOERDIJK

Dit hoofdstuk gaat in op verschillende kaders van het LPM. Eerst volgt een historisch overzicht van het logistiek park. Hieruit blijkt hoe de planvorming tot nu toe is verlopen en hoe de locatie Moerdijk is gekozen. Vervolgens gaat het hoofdstuk nader in op de behoefte aan een logistiek park: de nut en noodzaak. Dit leidt tot de doelstelling van het project. Tot slot beschrijft het hoofdstuk het beleid en enkele ontwikkelingen in het gebied.

2.1. Historisch overzicht

De provincie wil sinds lange tijd industriegebieden concentreren op bepaalde locaties. Sinds 1992 zijn voor het plan Moerdijkse Hoek diverse achtergrondstudies uitgevoerd en (regionale) overleggen geweest. In 1998 is Moerdijkse Hoek aangewezen als locatie in studie voor een 'grootschalig vernieuwend duurzaam bedrijventerrein' in een partiële herziening van het streekplan van 1998. In de periode vanaf 1998 is gewerkt aan de voorbereiding van de daadwerkelijke totstandkoming van Moerdijkse Hoek. In afbeelding 2.1. zijn de ontwikkelingen schematisch weergegeven.

afbeelding 2.1. Historisch overzicht LPM



In maart 2001 heeft het college van Provinciale Staten (PS) aan het college van Gedeputeerde Staten (GS) de opdracht gegeven om voorbereidingen te treffen voor de ontwikkeling van een grootschalig en vernieuwend bedrijventerrein Moerdijkse Hoek. Het bedrijventerrein Moerdijkse Hoek werd opgenomen in het streekplan 2002, evenals in het bestuursakkoord 2003-2007. Doel was in de Moerdijkse Hoek een grootschalig en bovenregionaal bedrijventerrein te ontwikkelen met een oppervlak van 600 hectare bruto (netto 420 hectare). Ook is een milieueffectrapportage opgesteld, is een ruimtelijk ontwerp gemaakt en was de concrete beleidsbeslissing eind 2005 in concept gereed. Eind 2005 hebben nieuwe ontwikkelingen geleid tot aanpassing van de plannen.

Op 5 oktober 2005 kwam het college van Burgemeester en Wethouders (B&W) van de gemeente Moerdijk met het plan 'Port of Brabant' als alternatief voor Moerdijkse Hoek. Hierna hebben de colleges van GS en van B&W besloten de haalbaarheid van dit alternatieve plan te verkennen. Dit plan, gecombineerd met nieuwe feiten die in die periode op tafel kwamen, zijn van grote invloed geweest op de haalbaarheidsstudie. Belangrijke nieuwe feiten betroffen de publicaties van het Centraal Planbureau eind 2005 met de nieuwe prognoses voor de ruimtevraag van bedrijventerreinen. Daarnaast gaf Shell aan dat zij de strategische grondreserves van circa 170 hectare bruto op het bestaande bedrijventerrein Moerdijk beschikbaar wilde stellen. Hier kon dan een breed scala aan bedrijven in de zwaardere (meer vervuilende of hinder veroorzakende) milieucategorieën 4, 5 en 6 (VNG-lijst) zich vestigen. Tevens bleek uit een inventarisatie van het Havenschap Moerdijk dat ook op het bestaande bedrijventerrein nog veel ruimte beschikbaar was (140 hectare).

Port of Brabant

De gemeente Moerdijk presenteerde oktober 2005 het plan 'Port of Brabant'. Dit plan voorzag in de intensivering van bestaande en ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen aansluitend aan het bestaande industrieterrein Moerdijk, zoals de ontwikkeling van een locatie ten zuidoosten van de Roode Vaart en landaanwinning in het Hollandsch Diep. De gemeente zag dit plan als alternatief voor de ontwikkeling van Moerdijkse Hoek. Met het plan gaf de gemeente het signaal af een constructieve en ambitieuze bijdrage te willen leveren aan de economische ontwikkeling op regionale, provinciale en nationale schaal. Op basis van dit plan hebben de colleges van GS en B&W op 18 oktober 2005 besloten om via een haalbaarheidsstudie dit alternatieve plan te verkennen.

afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk

De verkenning van de haalbaarheid van het alternatieve plan 'Port of Brabant' leidde in een door het college van GS Noord-Brabant en van het college B&W Moerdijk in januari 2006 vastgesteld 'Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk'. Hierin werd het plan Port of Brabant als realistisch alternatief beschouwd voor de Moerdijkse Hoek voor bedrijven die veel ruimte vragen vanwege hun omvang, milieuhinder of behoefte aan diep vaarwater. De vraag bleef of Port of Brabant, aangevuld met de ontwikkeling van het stationsgebied Lage Zwaluwe, zowel kwantitatief als kwalitatief in de ruimtebehoefte kon voorzien, met name voor de logistieke bedrijven. Nadere onderzoeken in de periode tot en met juni 2006 door DHV en RBOI maakten duidelijk dat de oplossing zoals voorgesteld in het Afsprakenkader niet zou leiden tot een duurzame oplossing. De onderzoekers concluderen dat in kwantitatieve zin de ruimtevraag wel kon worden opgevangen. Maar daarmee zou in kwalitatieve zin geen recht worden gedaan aan de bijzondere kwaliteiten van het huidige bedrijventerrein Moerdijk. Het plan zou niet waarborgen dat 'het juiste bedrijf' zich op 'de juiste plek' zou vestigen. De conclusie was dat de behoefte voor chemie en overige bedrijvigheid (exclusief logistiek) volledig gefaciliteerd kon worden binnen het bestaande bedrijventerrein (inclusief gronden van Shell), maar dat voor de vestiging van logistieke bedrijvigheid beter naar andere oplossingen gezocht kon worden.

inhoud afsprakenkader zeehaventerrein Moerdijk

Het afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk (17 januari 2006) betreft een overeenkomst waarin de provincie en gemeente Moerdijk overeenkomen gefaseerd invulling te geven aan het plan om het bestaande zeehaventerrein te intensiveren, samen met enkele procesafspraken over nader onderzoek naar de invulling. Het nader onderzoek richt zich onder andere op de geschiktheid van het gebied ten zuidoosten van de Roode Vaart en een onderzoeken naar de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtevraag. Verder bevat de overeenkomst afspraken over de flankerende maatregelen teneinde het woon- en leefmilieu in de kernen van de gemeente Moerdijk te verbeteren.

bovenregionaal logistiek park Moerdijk

Provinciale Staten hebben in september 2006 (Statenvoorstel 44/06) ingestemd met de uitvoering van een aantal vervolgstappen. Hoewel aan de vraag met de ruimte op het bestaande industrieterrein kan worden voldaan, is het niet wenselijk om dat te doen zonder rekening te houden met de kwaliteit van de vraag. Provinciale Staten koos daarom voor een duurzame oplossing waarbij voor het bestaande terrein Moerdijk geldt dat:

- het Industrial Park (inclusief Shell) alleen benut wordt voor chemie en andere vormen van bedrijvigheid in de zware milieucategorieën die profiteren van de aanwezige modaliteiten en de al gevestigde bedrijven;
- het Ecopark alleen benut wordt voor bedrijven op het gebied van milieu en openbaar nut;
- het terrein van de Roode Vaart vooralsnog niet als bedrijventerrein wordt ontwikkeld, maar beschikbaar wordt gehouden voor toekomstige havenontwikkelingen op de lange termijn.

De Provinciale Staten besloten de planvorming te starten voor een hoogwaardig en vernieuwen duurzaam logistiek terrein van netto circa 150 hectare in de oksel van de A16/A17. Het gaat hierbij in principe om grootschalige logistieke bedrijven (met een minimale kavelomvang van 5 hectare) en/of logistieke bedrijven die gezien de van hun activiteiten in de nabijheid van Moerdijk gevestigd willen zijn (behoefte aan multimodaliteit). Deze duurzame oplossing (een nieuw bovenregionaal logistiek park in combinatie met de intensivering van het bestaande bedrijventerrein) leek daarmee een alternatief voor het oorspronkelijke plan Moerdijkse Hoek met een omvang van 600 hectare bruto. Er is nog een aantal vervolgstappen uitgevoerd naar de haalbaarheid van het logistiek park Moerdijk in relatie tot een bredere gebiedsontwikkeling. Zo is onderzocht waarom een grootschalig logistiek park in de oksel A16/A17 op ruimtelijk economische gronden de voorkeur verdient boven vestiging elders in Brabant. Tevens is door de gemeente Moerdijk een gebiedsvisie ontwikkeld en is een globale financiële analyse uitgevoerd ter onderbouwing van de financiële haalbaarheid van deze gebiedsontwikkeling. Ten slotte is onderzocht welke ruimtelijke en milieuwinst kan worden gerealiseerd door een aantal bedrijven te verplaatsen.

Tijdens de Statenvergadering op 2 februari 2007 besloten Provinciale Staten dat de ruimtevraag waarvoor in eerste instantie Moerdijkse Hoek was bedoeld, kan worden geacommodeerd door:

- de benutting van de Shell-grondreserve;
- de intensivering van de overige gronden op het bestaand bedrijventerrein Moerdijk;
- de aanleg van een logistiek park van 150 hectare netto.

Samen met de gemeente Moerdijk en het Rijk, heeft de provincie op 8 oktober 2007 een intentieovereenkomst ondertekend. Eén van de onderdelen is het ontwikkelen van het Logistiek Park Moerdijk, een hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein van netto 150 hectare, in de oksel van de A16/A17. Met de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk wil de provincie bedrijven met bijzondere vestigingscondities (grootschalig en multimodaal ontsloten door aansluiting op een zeehaventerrein) een plek kunnen bieden in Noord-Brabant. Zo kan de economische structuur versterkt worden.

Voor de onderbouwing van de locatiekeuze voor het logistieke park is een milieueffectrapportage (planMER) gemaakt. Daarin komt Moerdijk-Oost (de locatie beschreven in dit rapport) als beste locatie naar voren. Dit vanwege haar strategische ligging in het transportnet en aansluiting op het grootschalige haventerrein Moerdijk. In juni 2008 is het plan opgenomen in de Interimstructuurvisie van de provincie.

Op 3 juli 2009 is een bestuursakkoord ondertekend met daarin het Publiek Programma van Eisen voor het LPM (zie ook hoofdstuk 3). Het bestuursakkoord betekent dat de plannen voor het LPM haalbaar zijn en dat het LPM daadwerkelijk ontwikkeld gaat worden. Het bestuursakkoord gaat ook in op de financiering van een aantal andere projecten in de gemeente Moerdijk. Deze projecten hebben als doel de leefbaarheid in de gemeente te vergroten. Ze zijn samengevat onder de naam Moerdijk MeerMogelijk.

2.2. Nut en noodzaak Logistiek Park Moerdijk

Voor de onderbouwing van 'Brabant in Balans - Interimstructuurvisie 2008' en het daarbij behorende planMER bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant, is uitgebreid onderzoek gedaan naar de toekomstige ruimtebehoefte van logistieke bedrijven. De nut- en noodzaakdiscussie uit het planMER is opgenomen in bijlage II bij deze startnotitie.

Sinds 2007, toen het planMER is opgesteld, is de Nederlandse economie sterk veranderd. Dit roept de vraag op of de conclusies over nut en noodzaak van destijds ook nog gelden met de huidige economische inzichten. Hiertoe is een aanvullende nut- en noodzaak analyse uitgevoerd, waarin de huidige inzichten zijn betrokken. De aanvulling is opgenomen in bijlage III bij deze startnotitie.

Deze paragraaf bevat eerst een overzicht van de conclusies van de nut- en noodzaak onderbouwing uit het planMER uit 2007. Vervolgens wordt kort ingegaan op de aanvullende nut en -noodzaakanalyse.

2.2.1. Conclusies nut en noodzaak uit het planMER 2007

kwantitatief voldoende ruimte

Het bestaande bedrijventerrein Moerdijk biedt veel - unieke - potenties om de groei van de procesindustrie te huisvesten. Het bestaande bedrijventerrein Moerdijk biedt niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief alle benodigde ruimte en locatievereisten om de ruimtevraag vanuit chemie, voedings- en genotmiddelen en energie- en waterproductie te faciliteren.

Ook voor logistiek geldt dat het bestaande bedrijventerrein kwantitatief in de ruimtevraag van de logistieke sector zou kunnen voorzien. Kwalitatief (vanuit vereiste locatiekwaliteiten van deze ruimtevraag), zijn de gronden binnen het bestaande bedrijventerrein Moerdijk echter minder geschikt (DHV-Blankert, 2006). Kwalitatief is het ook strategisch belangrijk de gronden waar zwaardere hindercategorieën gevestigd kunnen worden, te reserveren voor dergelijke bedrijvigheid. Temeer omdat in Brabant de vestigingsmogelijkheden voor deze zware categorieën beperkt zijn.

kwalitatieve aspecten leiden tot een zoekopgave

De behoefte aan logistiek terrein is onderzocht in 3 scenario's, die uitgaan van een lage, basis of hoge economische groei. De geraamde ruimteclaim vanuit de logistiek bedraagt netto 158 hectare in het lage scenario, netto 187 hectare in het basisscenario en netto 224 hectare bij hoge economische groei. Daarvan is respectievelijk 70, 84 en 101 hectare hangebonden. Van dit deel is een relatief klein deel direct kadegebonden (11, 13 en 15 hectare).

De kadegebonden vraag kan binnen het bestaande bedrijventerrein Moerdijk worden ingepast. De rest van de hangebonden logistiek kan deels binnen het bestaande bedrijventerrein worden opgevangen. Uitgaande van het principe het juiste bedrijf op de juiste plaats is hiervoor nog circa 65 hectare beschikbaar op 'Tradepark/distriboulevard' (22,7 hectare) en 'Seaport' (42,4 hectare). Het overige deel van de logistieke vraag van respectievelijk 93, 122 en 159 hectare is echter vanwege de kwalitatieve vereisten en ontwikkelingen binnen deze sector niet plaatsbaar binnen het huidige terrein Moerdijk als wordt uitgaan van 'het juiste bedrijf op de juiste plek'. Daarbij is het ook onzeker of de huidige grondeigenaren op Moerdijk meewerken aan grootschalige verkoop van reserveringslocaties aan logistieke ondernemingen.

Binnen het provinciale beleid dient het hoge groeiscenario als basis voor de reservering van ruimte voor bedrijven. Vanuit kwalitatieve overwegingen bestaat er dus een zoekopgave voor de inpassing van 159 hectare bovenregionaal logistiek park.

conclusie

De provincie heeft op basis van voorgaande besluiten tot de planvoorbereiding voor de ontwikkeling van een locatie van netto 150 hectare. Vanuit het ruimtelijke concentratiebeleid en de economische en ecologische voordelen wordt gestreefd naar één locatie. Op basis van de locatieafweging in het planMER is besloten de locatie Moerdijk, in de oksel van de A16 en de A17 te ontwikkelen.

2.2.2. Analyse nut en noodzaak in relatie tot actuele economische situatie

Gelden de uitgangspunten van bovenstaande discussie nog wel in de huidige economische omstandigheden? Daarom is een onderzoek gedaan (DHV/MP, 2009) om antwoord te geven op de vraag wat de effecten zijn op de ruimtebehoefte van de logistieke sector en hoe dat zich doorvertaalt naar het LPM.

De volgende conclusies zijn hierbij gemaakt:

1. dat (nog steeds) marktruimte bestaat voor een logistiek park van netto 150 hectare bij Moerdijk;
2. dat in het algemeen op korte termijn de ruimtebehoefte minder zal worden. De effecten op lange termijn worden nu sneller zichtbaar binnen de sectoren, maar waren al verdisconteerd in de prognose;
3. dat een eventuele lagere groei van de ruimtevraag vanuit de chemie zou kunnen leiden tot meer ruimte op het havenschap Moerdijk. Geconstateerd wordt echter ook dat dit eventuele ruimteaanbod kwalitatief slecht aansluit op de vraag vanuit de logistieke sector (waarop het nieuwe bedrijvenpark zich richt);
4. dat de ontwikkelingen op korte termijn vooral weerslag hebben op de planning en de exploitatie van het te bouwen terrein, niet op de langjarige behoefte-raming;
5. dat een goede monitoring van de vraagontwikkeling en de nieuw gerealiseerde logistieke vestigingen in West-Brabant voorlopig het verstandigste antwoord lijkt op de onzekerheid die ontstaat door de recente economische ontwikkeling.

Het effect van de huidige crisis zal dus vooral blijken in een lagere ontwikkelsnelheid van het LPM, het park zal minder snel vollopen.

2.3. Doelstelling

De ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk is bedoeld om tegemoet te komen aan de vraag naar bedrijventerrein met een logistieke bestemming. De locatie heeft goede multimodale mogelijkheden (snelwegen A16/A17, diep vaarwater, containeroverslag voor spoor) en nabij ligt het bestaande haventerrein Moerdijk, waardoor synergie en milieuvoordelen mogelijk zijn.

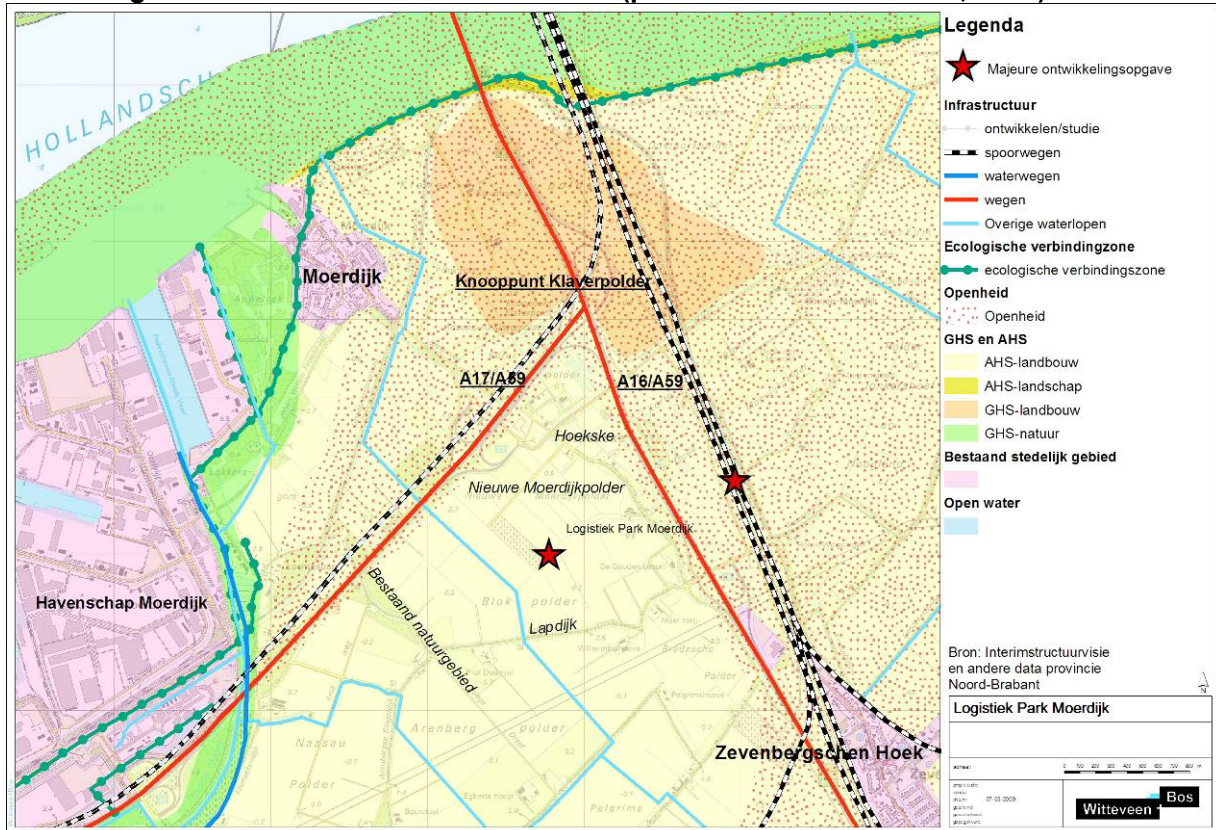
2.4. Beleid

In deze startnotitie is het planvormend beleid samengevat in chronologische volgorde (tabel 2.1.). Het MER zal, per milieuthema, nader ingaan op het toetsend beleidskader.

tabel 2.1. Beleidskader

Nota Ruimte, 16 januari 2006	Ter versterking van de Nederlandse economie geeft het rijk prioriteit aan de ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en van veelal binnen deze netwerken gelegen economische kerngebieden. Hierbij hoort ook de (her-)ontwikkeling van de Moerdijkse Hoek (600 ha).
Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk, 17 januari 2006	Afspraken tussen provincie Noord-Brabant en gemeente Moerdijk onder andere over het gebruik van een strategische grondreserve op het zeehaventerrein. Als gevolg hiervan kan de oppervlakte van het geplande bedrijventerrein op de Moerdijkse Hoek aangepast worden.
Statenvoorstel 44/06, vastgesteld september 2006	De Provinciale Staten besluiten de planvorming te starten voor een hoogwaardig en vernieuwen duurzaam logistiek terrein van netto circa 150 hectare in de oksel van de A16/A17. Bovendien wordt een integrale gebiedsvisie opgesteld voor het gebied tussen Klundert, Zevenbergen en Moerdijk.
Ontwerpbesluit 05-07 B, vastgesteld februari 2007	Provinciale Staten besluiten om de ruimtevraag waar Moerdijkse Hoek in eerste instantie voor was bedoeld te accommoderen met benutting van de grondreserve en intensivering van de overige gronden op het bestaande bedrijventerrein Moerdijk. Daarnaast met de aanleg van een grootschalig park van 150 hectare netto, waardoor de oorspronkelijke opdracht voor een bedrijventerrein van 600 hectare vervalt.
Intentieovereenkomst Gebiedsontwikkeling Moerdijk, 8 oktober 2007	Overeenkomst tussen het rijk, provincie Noord-Brabant en gemeente Moerdijk. Eén van de onderdelen is het ontwikkelen van het Logistiek Park Moerdijk, een hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein van netto 150 hectare, in de oksel van de A16/A17. De realisatie biedt ruimte om andere ontwikkelingen te financieren met de bedoeling de leefbaarheid in de gemeente Moerdijk toe te laten nemen (Moerdijk MeerMogelijk).
Interimstructuurvisie, juni 2008, met daarbij het planMER bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant	De provincie kiest voor concentratie van bedrijven op een locatie. Dit uit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik en de mogelijkheden voor symbiose (uitwisseling van energie, delen van voorzieningen, et cetera). Met de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk wil de provincie bedrijven met bijzondere vestigingscondities (grootschalig en multimodaal ontsloten door aansluiting op een zeehaventerrein) een plek kunnen bieden in Noord-Brabant om de economische structuur te versterken. Bovendien wordt zo aan de bovenregionale vraag voldaan. Voor de locatiekeuze van het terrein is een milieueffectrapportage (planMER) gemaakt. Daarin komt Moerdijk-Oost als beste locatie naar voren vanwege haar strategische ligging in het transportnet en aansluiting op het grootschalige haventerrein Moerdijk. De provincie onderschrijft deze conclusie. In afbeelding 2.2 is een weergave te zien van de Interimstructuurvisie.
Bestuursovereenkomst realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk, 3 juli 2009	In de bestuursovereenkomst zijn sluitende financiële afspraken gemaakt over de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk, de ontwikkeling van de Noordrand Zevenbergen en de inrichting van het Waterfront in Moerdijk. Hiermee is duidelijk dat het chemische bedrijf Caldic verplaatst wordt uit Zevenbergen, de noordrand van Zevenbergen wordt herontwikkeld, de haven van de kern Moerdijk wordt ontwikkeld. Bovendien zijn afspraken gemaakt over zes andere plannen van Moerdijk MeerMogelijk. Bijlage is het Publiek Programma van Eisen voor het Logistiek Park Moerdijk (zie hieronder).
Publiek Programma van Eisen Logistiek Park Moerdijk, 3 juli 2009	Dit document legt eisen vast voor de bestemming, het ontwerp en de inrichting van het Logistiek Park Moerdijk. Hiermee wordt gegarandeerd dat de voordelen van deze locatie (onder andere de multimodale mogelijkheden en nabijheid industrie- en havengebied Moerdijk) optimaal benut worden. Naast eisen gelden ambities om het LPM op een duurzame en innovatieve manier vorm te geven.

afbeelding 2.2. Uitsnede Interimstructuurvisie (provincie Noord-Brabant, 2008)



2.5. Samenhangende ontwikkelingen

2.5.1. Moerdijk MeerMogelijk

Door de realisatie van het LPM wordt het mogelijk om andere projecten in de gemeente Moerdijk te ontwikkelen, waardoor de leefbaarheid in de gemeente wordt vergroot. Deze projecten zijn opgenomen in de intentieovereenkomst die de gemeente Moerdijk, provincie Noord-Brabant en het Rijk in 2007 hebben getekend, en in het bestuursakkoord van juli 2009. De projecten zijn ondergebracht onder de kop 'Moerdijk MeerMogelijk'. Hieronder volgt een korte beschrijving van deze projecten.

intensievere benutting industrieterrein Moerdijk

Door het benutten van strategische grondreserves en het intensiveren van het ruimtegebruik op het bestaande bedrijventerrein Moerdijk, kan het oppervlak van het nieuwe LPM beperkt worden tot 150 hectare. Deze ontwikkeling is inmiddels in volle gang.

inrichting Waterfront Moerdijk

Het historische karakter van het Waterfront in het haventje van Moerdijk zal hersteld worden. Waterfront Moerdijk maakt onderdeel uit van het bestuursakkoord van juli 2009, waarmee de financiële haalbaarheid geborgd is. Inmiddels is een ontwikkelingsvisie verschenen en is een planologische toets (quickscan) gedaan naar de planologische haalbaarheid. De visie zal verder worden uitgewerkt tot een globaal ontwerp.

nieuwe bestemming Campinaterrein Zevenbergschen Hoek

Hier zijn twee transportbedrijven actief, welke verplaatst zullen worden. De inwoners van Zevenbergschen Hoek ondervinden namelijk overlast van het transport- en sluipverkeer in hun dorp. Het terrein dat ongeveer 7,5 hectare groot is, kan ingericht worden voor agrarische doeleinden, natuur- of woningbouw. Het gebied in Zevenbergschen Hoek wordt daarmee veiliger en schoner.

inrichting stationsgebied Lage Zwaluwe

Het huidige station Lage Zwaluwe (grondgebied gemeente Moerdijk) maakt op dit moment een wat verlaten indruk. Door het 25 hectare braakliggende terrein te ontwikkelen, krijgt het station en zijn omgeving een enorme impuls. Diverse bestemmingen zijn hiervoor denkbaar: een transferium, een servicepoint of een bedrijvenpark. De uiteindelijke bestemming maakt het stationsgebied levendiger en veiliger.

Het college van Moerdijk heeft opdracht gegeven voor een haalbaarheidsonderzoek. Het haalbaarheidsonderzoek moet uitwijzen welke nieuwe functies het gebied krijgt. Uitgangspunten voor de haalbaarheid zijn onder andere: een maatschappelijk, economisch en planologisch haalbaar plan dat ook nog aansluit bij het LPM. De gemeente werkt in samenspraak met ontwikkelaar en provincie randvoorwaarden uit, zoals stedenbouwkundige voorwaarden en voorwaarden op het gebied van economische segmentering.

De nota van uitgangspunten is op 23 juli 2008 ondertekend en aan de gemeenteraad gestuurd. De gemeenteraad spreekt zich uiteindelijk uit over de keuze voor een of meerdere hoogwaardige functies in het 28 hectare grote plangebied.

Nu het bestuursakkoord over de ontwikkeling van Moerdijk is getekend, zal voor de ontwikkeling van het stationsgebied een locatieontwikkelingsovereenkomst gesloten worden. Daarna start de ontwerpfase met het oog op de uiteindelijke ontwikkeling.

herinrichting bedrijventerrein Klundert

Aan de Schansweg en Vlietweg in Klundert ligt een bedrijventerrein van circa 15 hectare, aangrenzend aan een woonwijk en het zwembad. Het voornemen is om dit terrein in te richten met woningen en kleinschalige bedrijven. Het daar gevestigde transportbedrijf krijgt een geschiktere plaats, mogelijk op het Industrierrein Moerdijk. Het terrein van de gasfabriek wordt gesaneerd.

nieuwe bestemming terrein Huizersdijk-Zuid Zevenbergen

Het voornemen is om een transportbedrijf aan de Huizersdijk in Zevenbergen te verhuizen. Nu ligt het bedrijf op een ongunstige locatie voor zowel de onderneming als haar omgeving. Het bedrijf grenst direct aan een jachthaven. De nabije omgeving is prima in te richten als recreatiegebied. De aanwezigheid van water, groen en jachthaven maakt de ontwikkeling van landgoederen een eveneens interessante optie. De jachthaven komt door verplaatsing van het transportbedrijf ook beter tot zijn recht.

ontwikkeling Noordrand Zevenbergen

In de bestuursovereenkomst is afgesproken dat het chemische bedrijf Caldic aan de rand van Zevenbergen uiterlijk in 2016 haar fabriek ontmantelt. De verkeersveiligheid en de doorstroming zullen toenemen door de aanleg van een noordelijke randweg om de kern van Zevenbergen en buiten het huidige bedrijventerrein De Koekoek om. Het doorgaande verkeer hoeft dan niet meer door de kern van Zevenbergen. De binnen de randweg vrijkomende gronden bieden ruimte voor woningbouw, bedrijvigheid en een waterrijk recreatiegebied.

Inmiddels is het Visiedocument Herijking Noordkant Zevenbergen vastgesteld door de gemeenteraad (3 juli 2008).

Op 24 november 2008 hebben de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk een intentieverklaring getekend waarin afspraken over de aanleg van een Noordelijke randweg om Zevenbergen zijn bekrachtigd. De ontwikkeling van de Noordrand is door het bestuursakkoord realisatie Gebiedontwikkeling Moerdijk (van 3 juli 2009) bekrachtigd.

825 extra woningen (diverse locaties)

De negen verschillende plannen van Moerdijk MeerMogelijk zullen samen nieuwe bewoners aantrekken mede door de toenemende werkgelegenheid in het gebied. De nieuwe bedrijven op het huidige industrieterrein en het LPM genereren een flink aantal arbeidsplaatsen. Ook het rustiger en veiliger worden van de dorpen zal mensen aanspreken. Om aan de woningvraag van nieuwe bewoners te voldoen en om de jongeren uit de gemeente Moerdijk te huisvesten, krijgt de gemeente Moerdijk de kans om 825 woningen extra te bouwen, in alle categorieën. Die 825 woningen worden ontwikkeld naast het regulier aantal te bouwen woningen.

2.5.2. Hoe om te gaan met de ontwikkelingen van Moerdijk MeerMogelijk?

In een m.e.r.-procedure worden de milieueffecten van de voorgenoemde activiteit afgewogen tegen een referentiesituatie (zie ook paragraaf 3.2). Voor de referentiesituatie wordt beschreven wat de milieueffecten zijn als de bestaande situatie inclusief 'redelijkerwijs te verwachten ontwikkelingen' (autonome ontwikkelingen) blijven voortduren. Het is dus van belang om vast te stellen hoe in het MER omgegaan wordt met de bovengenoemde ontwikkelingen.

Het intensiveren van het bestaande industrieterrein Moerdijk is in volle gang en kan daarom tot de autonome ontwikkelingen worden beschouwd. De overige ontwikkelingen zijn afhankelijk van het realiseren van het LPM. Als het LPM niet wordt uitgevoerd zijn bijvoorbeeld niet voldoende financiële middelen voorhanden om ze uit te voeren. In het MER voor het LPM worden ze daarom niet meegenomen als autonome ontwikkelingen. Omdat de ontwikkelingen wel doorgaan bij het doorgaan van het LPM moeten de milieueffecten wel meegewogen worden. In het MER zal hiervoor een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd worden.

In de gevoeligheidsanalyse zullen bijvoorbeeld de effecten van de samenhangende ontwikkelingen op de verkeerssituatie worden beschreven. Bijvoorbeeld de beïnvloeding op het verkeer door extra woningbouw.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN

In dit hoofdstuk worden de eisen weergegeven die worden gesteld aan de bestemming, het ontwerp en inrichting van het LPM. Dit verduidelijkt wat de voorgenomen activiteit inhoudt. Verder geeft dit hoofdstuk een aanzet voor verschillende oplossingsrichtingen (alternatieven) over hoe LPM ontwikkeld zou kunnen worden. Hiervoor zijn tijdens een werkatelier, waarbij verschillende partijen aanwezig waren, de vaste en variabele waarden geïdentificeerd. De alternatieven zullen in het MER nader worden uitgewerkt.

3.1. Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit betreft het aanleggen en realiseren van 150 hectare bedrijventerrein met een grootschalige logistieke bestemming. In de onderstaande paragrafen wordt ingegaan op de algemene uitgangspunten voor het LPM. We gebruiken hiervoor de volgende kenmerken:

- ligging en omvang;
- bestemming;
- inrichting;
- ontsluiting
- inpassing;
- duurzaamheid en milieu;
- fasering.

3.1.1. Ligging en omvang van het logistiek park

Vaak wordt gesproken van netto en bruto omvang van bedrijfsterreinen. De bruto oppervlakte is het totale terrein met een bedrijfsbestemming. De netto oppervlakte is de bruto oppervlakte min de oppervlakte voor openbare voorzieningen, zoals wegen, groenstroken, water en dergelijke. In het geval van het LPM geeft het Publiek Programma van Eisen aan dat de netto oppervlakte van het LPM 150 hectare bedraagt, met een afwijking van maximaal 5 % (PPvE, 2009). Het netto uitgeefbare gebied is daarmee maximaal 157,5 hectare groot.

De locatie is vastgelegd in de Interimstructuurvisie 2008. Daartoe heeft een uitgebreid locatieonderzoek plaatsgevonden in het bijbehorende planMER. Zoals ook beschreven in paragraaf 1.2 wordt het LPM in de noordoostelijke hoek begrensd door de A16 en A17 (provincie Noord-Brabant, 2008). Nadere begrenzingen zijn echter niet wettelijk vastgesteld.

Afgesproken is om, binnen het plangebied, de locatie de Gouden Leeuw te behouden. In principe blijven ook de functies in de noordoostkant van het plangebied behouden (Kanters, carpoolplaats, etc.). In het overige gebied zullen over het algemeen de landbouwgronden, de wegen en de woonhuizen vervallen.

Binnen het plangebied is de bedrijfsbestemming alleen toegestaan in het gebied dat omsloten is door de A16-A17 en de Lapdijk. Hiertoe is gekozen, vanwege de afstand tot de bebouwing Zevenbergen en het behoud van de landschappelijke structuur en openheid van het gebied ten zuiden van de Lapdijk. Het plangebied zal echter wel groter zijn dan dit omsloten gebied, vanwege:

1. de voorgenomen aanleg van een weg tussen het bestaande industrieterrein Moerdijk en het LPM ('de interne baan');
2. de maatregelen voor landschappelijke inpassing door het creëren van een groene omlijsting die mogelijk deels ten zuiden van de Lapdijk worden getroffen. Hierin kan ook retentie en waterberging plaatsvinden;
3. de infrastructurele aanpassingen in het kader van de ontsluiting van LPM op de A16.

De precieze omvang (bruto omvang) van het gebied ligt dus nog niet vast.

3.1.2. Bestemming van het logistiek park

logistieke bedrijven

De locatie nabij het industrie- en havengebied Moerdijk met de mogelijkheden voor multimodaliteit, maakt dat de locatie bijzonder geschikt is voor logistieke bedrijven. Het LPM is bestemd (PPvE, 2009) voor logistieke bedrijven die een product ontvangen en een extra waarde er aan toevoegen (value-added logistics). De aanvullende diensten tijdens het logistieke proces zijn bijvoorbeeld verpakken, ompakken, labelen, prijzen, assembleren. Ter ondersteuning van de logistieke bedrijven mag maximaal 5 % van het oppervlak worden uitgegeven aan overige activiteiten. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld een wasstraat, bandenmontagebedrijf of een reparatiebedrijf. Uitgifte voor alleen kantoordoeleinden zonder ondersteunende functie is niet toegestaan (PPvE, 2009).

juiste bedrijf op de juiste plaats

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten heeft een publicatie uitgegeven waarin richtlijnen worden gegeven voor de afstand tussen bedrijven en woningen. Typen bedrijven worden daarvoor geordend in milieucategorieën. De milieucategorieën die op het LPM worden toegestaan zijn 3.1 en 3.2 (PPvE, 2009)³. In de Interimstructuurvisie geeft de provincie Noord-Brabant aan dat, door te kiezen voor een apart logistiek park, voorkomen wordt dat schaarse gronden die nu bestemd of gereserveerd zijn voor de zwaardere hindercategorieën (bijvoorbeeld industrieterrein Moerdijk of de Roode Vaart), worden benut voor logistieke bedrijven. Zo komt het juiste bedrijf op de juiste plaats. Het omgekeerde geldt voor bedrijven in lichtere categorieën: deze hoeven juist niet op een speciaal bedrijventerrein geplaatst te worden.

Op het LPM wordt binnen de logistieke sector prioriteit toegekend aan grote internationale bedrijven, die elders niet of nauwelijks te accommoderen zijn (PPvE, 2009). Hiervoor wordt op het LPM voortdurend ruimte gereserveerd, zodat voor dit soort bedrijven ruimte is in Nederland en specifiek in Moerdijk. Grote regionale en nationale bedrijven worden evenwel niet uitgesloten, omdat anders de mogelijkheden voor uitwisseling op voorhand worden beperkt.

3.1.3. Inrichting van het logistiek park

kavelmaat

De gewenste kavelmaat voor logistieke bedrijven met Europese distributie ligt tegenwoordig rond de 5 hectare. Het is daarbij niet ongewoon om 20 hectare te reserveren voor de toekomstige uitbreiding van een bedrijf. Dit geldt vooral voor bedrijven die gebruik maken van multimodale ontsluitingsmogelijkheden (RBOI, 2009). Op grond hiervan is ervoor gekozen om de minimale kavelgrootte in principe 5 hectare te maken (PPvE, 2009). Door de (nog te kiezen) vormgeving wordt het mogelijk dat kavels gecombineerd kunnen worden tot een kavel van 20-30 hectare (PPvE, 2009). Een ruimtebeslag van minder dan 5 hectare is alleen toelaatbaar, voorzover het gaat om bedrijven die vanwege de aard van hun bedrijfsvoering aangewezen zijn op de nabijheid van kadefaciliteiten langs diep vaarwater (PPvE, 2009).

bouwhoogte

Er geldt een minimale bouwhoogte van 7 meter boven maaiveld (minimaal twee bouwlagen). Vooralsnog gelden geen eisen voor de maximale bouwhoogte. Wel dient aan de zuidzijde bij het ontwerpen van de bouwhoogte rekening worden gehouden met de eisen van een goede landschappelijke inpassing, passend binnen het op te stellen beeldkwaliteitsplan (PPvE, 2009).

³ Dit betekent dat aangeraden wordt de afstand tussen woningen en bedrijven op 100 m te zetten.

3.1.4. Ontsluiting van het logistiek park

Voor het logistieke park is een goede ontsluiting noodzakelijk. Hiervoor zal een nieuwe gebiedsontsluitingsweg worden aangelegd, die zal worden aangesloten op de A16 en A17, respectievelijk via de aansluitingen 18 en 27 (PPvE, 2009).

Een intern wegenstelsel wordt op de gebiedsontsluitingsweg aangesloten. De percelen worden direct op de interne wegenstructuur aangesloten. Het lokaal verkeer wordt ontmoedigd om gebruik te maken van het interne wegennet op het LPM.

Op het bestaande industrie- en haventerrein wordt momenteel langs de Zuidelijke Randweg een voorziening voorbereid voor het laden en lossen van treinen (Rail Service Center Moerdijk). De terminal wordt gebruikt voor de op- en overslag van zeecontainers. Het samenstellen van containertreinen heeft daar ook plaats. Het LPM wordt via een 'interne baan' met de 'rail terminal' en de haven verbonden (PPvE, 2009). Deze interne baan of 'dedicated connection' is afgescheiden van het openbare wegennet (PPvE, 2009). Het uitgangspunt is dat het onderliggende, lokale wegennet niet wordt belast.

De wegprofielen zijn begroot op 50 meter, inclusief voorzieningen voor waterberging.

3.1.5. Inpassing van het logistiek park

In het PPvE (2009) is verplicht gesteld dat een 'groene omlijsting' van de Lapdijk zal worden aangelegd. Deze zal zoveel mogelijk aansluiten bij de aanwezige waarden en het zicht vanuit de polder op het LPM beperken.

De kavels langs de A16 en A17 zijn zichtlocaties. De vormgeving van de gebouwen en het landschap langs de snelwegen moet kwaliteit en samenhang vertonen. Hiertoe wordt een maatgevend beeldkwaliteitsplan opgesteld, dat ingaat op de situering en vorm van gebouwen en groenvoorzieningen (PPvE, 2009).

3.1.6. Duurzaamheid en milieu op het logistieke park

Het gebruik van uitloogbare bouwmaterialen (bijvoorbeeld lood, zink, koper) wordt verboden (PPvE, 2009). Deze materialen kunnen namelijk de kwaliteit van het grondwater negatief beïnvloeden. Als doelstelling is in het PPvE opgenomen dat alle te bouwen gebouwen een verwarmings-/koelsysteem zullen kennen op basis van lage temperatuursystemen⁴. De gebouwen dienen toekomstvast te zijn inzake (energie)ontwikkelingen op technisch gebied.

3.1.7. Fasering

De fasering van een bedrijventerrein speelt in de uitgifte- en exploitatiefase. Er kan voor gekozen worden om een geleidelijke ontwikkeling te laten plaatsvinden vanuit één van de aansluitingen van de A16 en A17. Het gaat bij fasering dus om het uitgiftetempo en om de ruimtelijke richting van ontwikkelingen. De fasering is onder andere afhankelijk van de vraag, ontsluitingstructuur, waterhuishoudingstructuur, etc. In het MER zal hier nader op ingegaan worden. Het PPvE (2009) geeft aan dat het principe van het juiste bedrijf op de juiste plaats opgaat boven een hoog uitgiftetempo.

⁴ Van een lage temperatuur systeem wordt gesproken als de aanvoerwatertemperatuur niet hoger is dan 55 °C (traditioneel 90 °C).

3.2. Te onderzoeken alternatieven

In het MER zal naast de voorgenomen activiteit ook een aantal alternatieven beschouwd worden. De alternatieven brengen redelijke en reële mogelijkheden voor het bereiken van de doelstelling van het project in kaart. In het projectMER moeten twee alternatieven verplicht worden onderzocht:

- de referentiesituatie: hierin wordt beschreven wat de milieueffecten zijn als de bestaande situatie inclusief 'redelijkerwijs te verwachten ontwikkelingen' (autonome ontwikkelingen) blijven voortduren;
- het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA): dit is het alternatief, waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zoveel mogelijk worden beperkt.

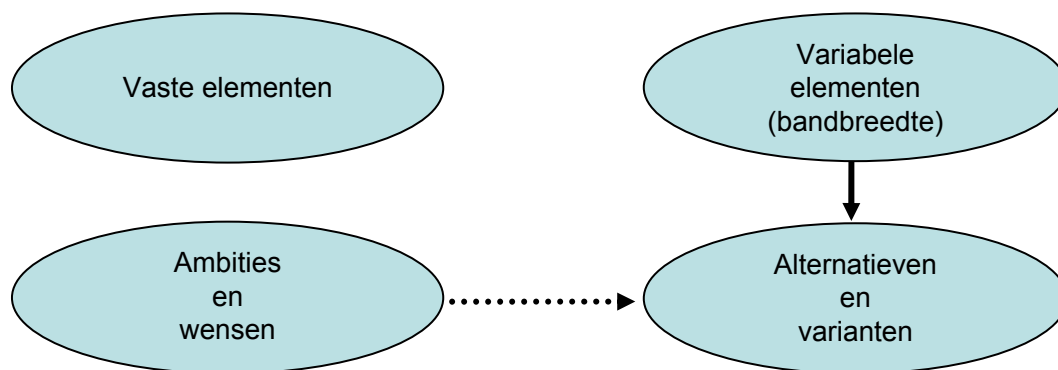
In het MER zal ook een voorkeursalternatief worden beschreven. Dit alternatief geeft de voorkeur van de initiatiefnemer aan en vormt daarmee de basis voor de besluitvorming van de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

3.2.1. Hoe worden alternatieven ontwikkeld?

Alternatieven en varianten worden ontworpen aan de hand van de geïdentificeerde variabele elementen. Stel dat niet bekend is wanneer precies een verbinding van het bedrijventerrein met de snelweg wordt gelegd. Dan wordt in het MER de hele (realistische) bandbreedte bekeken, dus wat de effecten van het plan zijn als de aansluiting wordt aangelegd voorin de aanleg- en gebruiksfase, of pas een eind in de gebruiksfase. De uit te werken alternatieven moeten zoveel mogelijk de mogelijke reikwijdte bestrijken. Wel moet het MER duidelijk zijn, dus het aantal alternatieven is niet onbeperkt.

Hoewel uitwerking van de wensen en ambities van de provincie en andere belanghebbenden niet vast staat, kunnen ze wel een plek krijgen in de alternatieven. In de alternatieven wordt als het ware onderzocht of en hoe wensen vervuld kunnen worden.

afbeelding 3.1. Proces van alternatiefontwikkeling



Bij de ontwikkeling van de alternatieven zal de provincie de omgeving betrekken, bijvoorbeeld in de vorm van een klankbordgroep of door middel van informatieavonden. Hiermee wordt voorkomen dat redelijke alternatieven die door de omgeving worden aangedragen, onterecht over het hoofd worden gezien.

3.3. Planvariabelen en wensen

Verscheidene elementen voor de bestemming, ontwerp en inrichting zijn nog niet vastgelegd. Deze paragraaf zal ingaan op deze variabele elementen. In het onderstaande wordt ook ingegaan op de ambities van de initiatiefnemer en wensen vanuit beleid en milieuthema's.

3.3.1. Ligging en omvang van het logistiek park

Het plangebied kan over de Lapdijk heen getild worden voor een deel van de beoogde landschappelijke inpassing. Ook de verbindingsweg 'interne baan' met het bestaande bedrijventerrein behoort nog tot het plangebied. De omvang en begrenzing van het LPM zal in het MER nader worden uitgewerkt.

wensen

Vanuit landschappelijk en landbouwkundig oogpunt is het gewenst om het hele plangebied binnen het omsloten gebied van de A16/A17 en de Lapdijk te houden, zodat agrarische gronden buiten de Lapdijk niet aangetast worden. De blijvende agrarische bedrijven in de omgeving moeten voldoende rendabel kunnen blijven.

3.3.2. Inrichting van het logistiek park

Het LPM kan landschappelijk op meerdere manieren worden vormgegeven. Het ontwerp kan bijvoorbeeld uitgaan van de bestaande landschappelijke structuur, of van zuinig ruimtegebruik (compact bouwen), of vanuit groen-blauwe structuren (bijvoorbeeld laanbeplanting, natuurlijke oevers en sloten). Dit zal in het MER worden uitgewerkt. De inrichting hangt ook samen met het nog op te stellen beeldkwaliteitsplan.

Wat betreft de bouwvolumes is niet vastgelegd hoe hoog de bebouwing mag gaan. Wel zijn er beperking aan de zuidzijde in verband met de landschappelijke inpassing van het park. Het nog op te stellen beeldkwaliteitsplan zal ingaan op de (zichtbaarheids)eisen langs de snelweg (zichtlijnen vanuit kern Moerdijk, zichtlocaties op LPM).

wensen

Eén van de hoofdlijnen van het provinciaal beleid is zuinig ruimtegebruik. Naast het concentreren van bedrijvigheid, worden nieuwe ontwikkelingen compact vormgegeven. Dit begint door niet te denken in bebouwbaar oppervlak, maar in bouwbare volumes. Het inpassingplan kan bijvoorbeeld voorwaarden opnemen over het hanteren van een minimale kavelgrootte, het hanteren van minimale bouwhoogtes; het hanteren van een minimaal bebouwingspercentage; het onderbrengen van parkeerplaatsen op het eigen terrein (ondergronds, op het dak of collectieve parkeervoorziening) en het realiseren van inpandige kantooractiviteiten. Zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik kan geborgd worden door een gronduitgifteprotocol. In het PPvE is de wens voor zuinig ruimtegebruik neergelegd en een minimale bouwhoogte vastgelegd.

Bij het ontwerp zal, zo mogelijk, rekening worden gehouden met de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Het doel is deze te behouden, te versterken of te ontwikkelen. Denk daarbij aan het bestaande natuurgebied aan de Lapdijk dat onderdeel is van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), of Lapdijk zelf, welke een hoge historisch geografische waarde heeft. De Interimstructuurvisie van Noord-Brabant (2008) geeft aan dat de onderste laag leidend moet zijn bij ontwikkelingen. De onderste laag bevat ondermeer bodemkundige, hydrologische, landschappelijke en ecologische kwaliteiten.

3.3.3. Ontsluiting van het logistiek park

aansluiting op de snelweg en interne ontsluitingsstructuur

Het MER zal ingaan op de mogelijkheden voor aansluiting op de snelweg en interne ontsluitingsstructuur (een lus door het park of een inrikkerstructuur, waarbij een sectie van het park met één afslag op de hoofdweg is verbonden, en de onderlinge secties alleen via de hoofdweg en eigen afslagen met elkaar in verbinding staan). Onderzocht zal worden of en hoe een openbaar vervoerverbinding met het station Lage Zwaluwe vormgegeven kan worden (vb. shuttlebusverbinding en ov-fietsmogelijkheid). Vooralsnog zijn de wegprofielen groot genoeg om ook aparte fietspaden aan te leggen. In het MER zal worden onderzocht hoe een veilige fietspadenstructuur opgezet kan worden.

interne baan

In het voortraject zijn meerdere alternatieven bedacht voor het ontwerp van de interne baan, zie het onderstaande kader en ook afbeelding 1.1.

variant 1.1 (oranje)

Het tracé begint met een rotonde bij de Steenweg, loopt vervolgens parallel aan de toerit A17 om dan verder te gaan parallel aan de A17 tot ongeveer de Koekoekendijk. Het tracé loopt dan over de Koekoekendijk en de Roode Vaart richting de Zuidelijke Randweg alwaar door middel van een rotonde wordt aangesloten op deze Randweg. Rekening is gehouden met het respecteren van de dijk tussen de Roode Vaart en de Zuidelijke Randweg. De ongelijkvloerse kruisingen met de Koekoekendijk en de Roode Vaart wordt uitgevoerd door middel van één lang viaduct. Doordat de dijk dient te worden gehandhaafd zal de Zuidelijke Randweg over een relatief korte lengte enigszins omhoog moeten worden gehaald.

variant 1.2 (oranje-rood)

Een variatie op bovenstaande variant 1.1 is de variant 1.2 waarbij aangesloten wordt op de aanwezige Interne Baan op het Zeehaventerrein. Hiervoor is het volgende alignement ontworpen. Het begin van het tracé is conform variant 1.1 tot nabij de spoorlijn en de Roode Vaart. Vóór de spoorlijn wordt afgebogen richting het spoor, dat door middel van een viaduct bovenlangs wordt gekruist. Vervolgens is één lang viaduct over de Koekoekendijk, de Roode Vaart, de Oostelijke Randweg, het industriespoor ontworpen, waarna onder helling wordt aangesloten op de bestaande Interne Baan.

variant 2 (blauw)

Dit tracé start op het LPM. Gaat na een lange bocht onder de A17 door. Buigt voor de spoorlijn af en kruist zichzelf ongelijkvloers door middel van een zogenaamde lus. Deze kruising wordt uitgevoerd door middel van een viaduct dat tevens doorloopt over de Roode Vaart en de dijk, om vervolgens op de Zuidelijke Randweg aan te sluiten. Deze aansluiting wordt uitgevoerd door middel van een rotonde. Dit laatste deel van het tracé komt overeen met variant 1.1.

Of daadwerkelijk alleen een asfaltweg wordt aangelegd zal in het MER worden onderzocht. Er zal onderzocht worden wat de mogelijkheden en effecten zijn van het aanleggen van een combinatie van spoor en asfalt, spoor alleen en asfalt alleen. In het geval van asfalt is het mogelijk dat een multi-trailer-system op de interne baan gaan rijden (dit is een soort van wegtrein⁵, zoals voorzien op het bestaande bedrijventerrein Moerdijk). Ook zal onderzocht worden of in hoeverre personenvervoer gebruik kan maken de verbinding.

In het MER worden meerdere varianten onderzocht over wanneer de interne baan wordt aangelegd. Bijvoorbeeld bij het begin van de ontwikkeling of later gedurende de ontwikkeling. Hiermee wordt inzichtelijk wat de gevolgen zijn voor de onderliggende wegenstructuur als de interne baan pas later wordt aangelegd. Onderzocht wordt wat de effecten zijn als de baan wordt aangelegd in:

- 2013, wanneer de ontwikkeling van het LPM start;
- 2015, wanneer het LPM voor een klein deel gevuld is;
- 2019, als circa de helft van het LPM ontwikkeld is.

wensen

De omgeving wil in de aanleg- en gebruiksfase geen overlast ondervinden van verkeer dat bestemd is voor het LPM. Naast een goed ontwerp voor de ontsluiting, wordt daarmee ook de fasering van belang.

⁵ Zie ook begrippenlijst.

Om verkeer over de weg te minimaliseren is een goede ontsluiting van het OV belangrijk. Aan de oostkant van het plangebied, aan de overkant van de A16, ligt het treinstation Lage Zwaluwe. Het is logisch en gewenst om dit station te gebruiken als openbaar vervoerverbinding met het LPM. Omdat de loopafstanden te groot zijn, zal een ov-fiets of (shuttle)busverbinding moeten worden ingesteld. Omdat de wegen ingesteld zijn op zwaar vrachtverkeer, zal vanuit het oogpunt van veiligheid een eventuele fietsverbinding apart aangelegd moeten worden. Het wegprofiel maakt een apart fietspad in principe mogelijk.

Het deel van de Lapdijk dat aan de zuidkant van het plangebied ligt wordt ook gebruikt voor (recreatief) langzaam verkeer, onder ander vanwege de aansluiting richting het treinstation Lage Zwaluwe. Het is vanuit verkeersveiligheid gewenst dat een reconstructie van het gebied plaatsvindt om het langzame en het zware verkeer te scheiden (RBOI, 2009).

Uit het oogpunt van synergie en milieu is het voor de interne baan (bij asfalt) mogelijk dat hier een multi-trailer-system gaan rijden, net zoals op het bestaande bedrijven- en haventerrein zal worden gedaan. Zo wordt ook een duurzame afwikkeling van de goederenstromen nagestreefd.

3.3.4. Inpassing van het logistiek park

Het park zal in ieder geval vanuit de zuidzijde ingepast worden, zodanig dat de grootschaligheid van het park vanuit de polder niet als zodanig beleefd wordt. Het MER zal nader ingaan op de mogelijkheden voor de landschappelijke inpassing van het park. Tevens is er een idee om op het park zichtlocaties langs de snelweg aan te leggen. Het park kan zo een 'poort naar Brabant' worden, vanuit de snelweg bekeken. Het MER en het beeldkwaliteitsplan gaan hierop in.

wensen

De provincie wil voorkomen dat de automobilist op de snelweg over een te grote lengte met industrie geconfronteerd wordt. Verder zijn de zichtlijnen vanuit de kern van Moerdijk van belang.

Voor het hele park wordt tijdens de MER-fase een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het plan verduidelijkt op welke ruimtelijke kenmerken van landschap en bebouwing moet worden ingespeeld.

In de Interimstructuurvisie noemt de provincie het vergroten van de recreatieve uitlopmogelijkheden van Moerdijk als een mogelijkheid bij de landschappelijke inpassing van het LPM.

3.3.5. Duurzaamheid en milieu op het logistieke park

Vanuit verschillende MER-thema's kan ingespeeld worden op duurzaamheid. Bijvoorbeeld spelen de bodem- en waterbalans en verschillende kringloopsystemen een rol. In het MER zal hier nader op ingegaan worden.

wensen

Het LPM moet een vernieuwend duurzaam en innovatief karakter krijgen. Duurzaam betekent dat huidige generaties voorzien in hun behoeften zonder (milieu-)problemen door te schuiven naar volgende generaties. De provincie heeft daarbij een voorkeur voor het duurzaamheidsconcept van 'cradle to cradle (C2C)'. C2C betekent dat producten dusdanig moeten zijn ontworpen dat zij na gebruik op een hoogwaardige manier kunnen worden hergebruikt in een nieuw product of een voedende functie moeten hebben (afval als voedsel). Voor de gebouwde omgeving betekent C2C dat wijken of gebouwen een meerwaarde hebben voor de omgeving of een (eco)systeem. Bijvoorbeeld als het afgevoerde water schoner is dan het toegevoerde water, meer energie wordt geleverd uit gebouwen dan wordt gebruikt, bouwdelen na gebruik weer kunnen terugkeren in de (biologische of technologische) kringloop (zie website SenterNovem).

In het PPvE staat de wens dat het LPM energie en CO₂-neutraal wordt ontwikkeld. Wind- en zonne-energie spelen hierbij een rol, maar ook het gebruik maken van restwarmte. Helofytenfilters in de bermen langs wegen zullen ervoor zorgen dat het water op natuurlijke wijze gefilterd wordt. Daarnaast bestaat de wens om zorgvuldig gebruik te maken van water, te streven naar een neutrale waterbalans.

Gezien het innovatieve karakter is de precieze invulling van dit concept en een garantie op het resultaat moeilijk te geven. Daarom is sprake van ambities in plaats van harde randvoorwaarden. Wel worden de wensen uit het Publiek Programma van Eisen als inspanningsverplichting bij de te ontwikkelen partij neergelegd. Dit betekent dat de ontwikkelaar alleen gemotiveerd kan afwijken van de wensen van de provincie.

Duurzaamheid op industrieterreinen tijdens de exploitatiefase kan afgedwongen worden door parkmanagement in te stellen. Ook tijdens de exploitatie van het park gaat duurzaamheid om zorgvuldig ruimtegebruik, goed beheer en gezamenlijke voorzieningen. Door in een vroegtijdig stadium al na te denken over de kwaliteit van een bedrijventerrein op langere termijn en deze ambitie ook te verankeren in parkmanagement kan veroudering van het bedrijventerrein worden tegengegaan.

3.3.6. Zonering

Zoneren betekent dat bedrijven met een bepaald type overlast geconcentreerd worden op het bedrijventerrein. Hierdoor is het soms mogelijk om bepaalde woningen buiten het plangebied te handhaven. Op het LPM komen over het algemeen bedrijven voor in de categorieën 3.1 en 3.2, dat betekent dat een afstand van 100 m tussen de bedrijven en woningen wordt aangeraden. Tussen de woningen en de bedrijven kunnen dan parkeerplaatsen, ondersteunende functies en elementen van de landschappelijke inpassing gepland worden. Er zijn twee modellen voorzien om te zoneren, die het uiterste van elk spectrum weergeven:

- intern zoneren aan de hand van de aanwezige woningen, dus om elke woning komt een zone van 100 m waarin geen logistieke bestemming geldt;
- alles vullen met milieucategorie 3.2 en alle woningen die binnen de milieuzone vallen te laten vervallen.

Deze modellen kunnen worden gebruikt bij de alternatiefontwikkeling.

wensen

De leefbaarheid in de omgeving moet behouden of verbeterd worden.

3.3.7. Fasering

De ontwikkeling van het LPM hoeft niet in een keer plaats te vinden. Daarom moet gekeken worden naar de fasering van het terrein. Er kan dus gekozen worden om vanuit één hoek of 'exploitatieas' van het terrein te beginnen met bouwrijp maken en exploitatie. Of er kunnen her en der kavels bebouwd worden. Hier speelt de ontsluiting een belangrijke rol.

De fasering is onder andere afhankelijk van de vraag, ontsluitingstructuur, waterhuishoudingstructuur, etc. In het MER zal hier nader op ingegaan worden. Het PPvE (2009) geeft aan dat het principe van het juiste bedrijf op de juiste plaats opgaat, boven een hoog uitgiftetempo.

Hoe de fasering in aanleg van de verkeersontsluiting plaats zal vinden is niet vastgelegd. Het is mede afhankelijk van de verkeersprognoses en de hinder naar woningen toe (zie ook 3.3.3).

wensen

Vanuit verkeerskundig oogpunt, en daarmee ook voor het aspect leefbaarheid, is het van belang dat de interne en externe ontsluiting vroeg in de uitvoering worden gepland.

Braakliggend terrein geeft niet een goede uitstraling en het braak liggen van gronden zou voorkomen moeten worden.

3.3.8. Samenvatting planvariabelen en wensen

In de onderstaande tabel zijn de variabelen en wensen nog eens overzichtelijk samengevat.

tabel 3.1. Planvariabelen en wensen

onderwerp	variabelen	wensen
ligging en omvang	- de locatie en omvang van de groene inpassing buiten het gebied omsloten door A16/A17 en de Lapdijk	- beperken tot gebied omsloten door A16/A17 en Lapdijk
inrichting	- het landschappelijke ontwerp met daarin de wegenstructuur, perceelstructuur, waterstructuur, groene structuur - de maximale bouwhoogte (met landschappelijk inpassing) - hydrologisch geschikt maken van gebied volgens twee modellen: · ontwateren · ophogen	- zuinig ruimtegebruik - behoud of versterking landschappelijke en ecologische waarden - ontwerpen vanuit de onderste laag
ontsluiting	- ontwerp van aansluiting op de snelweg - interne wegenstructuur - varianten voor de interne baan · spoor/asfalt/combinatie · tracé · aanleg interne baan (temporele fasering): - in 2013 - in 2015 - in 2019	- veilige fietsverbinding - ontsluiting openbaar vervoer - veilige, recreatieve fietsverbinding Lapdijk - delen van voorzieningen (mts) met bestaand industrieterrein
inpassing	- ontwerp landschappelijk inpassing langs zuidzijde (Lapdijk) - ontwerp zichtlocaties langs snelweg - ontwerp beeldkwaliteitsplan · ruimtelijke kenmerken van landschap · ruimtelijke kenmerken van gebouwen (o.a. bouwhoogte)	- geen storende zichtbaarheid van LPM vanuit polder - geen storende zichtbaarheid vanuit kern Moerdijk - 'Poort van Brabant' - Goede landschapsbeleving van bestuurder op snelweg - uitstraling park waarborgen via beeldkwaliteitsplan
zonering	- zoneringsmodellen: · intern zoneren aan de hand van de aanwezige woningen · alles vullen met milieucategorie 3.2 en alle woningen die binnen de milieuzone vallen te laten vervallen.	- behoud of verbetering leefbaarheid
fasering	- bouwrijp maken - uitgifte en exploitatie	- geen braakliggende terreinen
duurzaamheid en milieu	-	- cradle to cradle - helofytenfilters - restwarmte hergebruiken - gebruik wind- en zonne-energie - neutrale waterbalans - parkmanagement

4. OMGEVINGSANALYSE EN MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de resultaten van een omgevingsanalyse weergegeven. De omgevingsanalyse bestaat uit het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen. Dit wordt gedaan aan de hand van verschillende thema's vanuit verschillende belevingen, namelijk de natuurlijke omgeving, de kwaliteit van het leefmilieu en overige thema's zoals energie en duurzaamheid:

- natuurlijke omgeving:
 - bodem en water (aardkundige waarden, hoogteligging, bodemsoort, grondwater, oppervlaktewater);
 - landschap, cultuurhistorie en archeologie;
 - ecologie (natuurgebieden, ecologische verbindingen);
- kwaliteit van het leefmilieu:
 - gebruiksfuncties (wonen, landbouw, bedrijvigheid, recreatie);
 - verkeer (modaliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid);
 - milieuaspecten (geluid, luchtkwaliteit);
 - veiligheid (extern en sociaal);
- overige thema's:
 - duurzaamheid en energie (energiebalans, grondstoffenkringloop, duurzaam bouwen).

In het MER zal worden onderzocht welke milieugevolgen optreden als gevolg van de realisatie van het LPM. De effecten kunnen optreden in de volgende fasen van het bedrijventerrein:

- aanlegfase: de fase van het bouwrijp maken van de locatie en het aanleggen van de (infrastructurele) voorzieningen;
- exploitatiefase: de fase waarin het terrein in gebruik en beheer wordt genomen. NB, hier kunnen ook nog bouwwerkzaamheden plaatsvinden.

Effecten kunnen dus tijdelijk zijn (bij de aanleg) of permanent. De effecten vinden niet alleen op de locatie plaats, maar ook om de omgeving. Per thema kan het effectgebied verschillen. Daardoor verschilt ook het studiegebied per thema.

In het MER zal een gevoeligheidsanalyse plaatsvinden op de effecten en eindbeoordeling. In hoeverre worden de effecten beïnvloed door de samenhangende ontwikkelingen die door de realisatie van het LPM worden mogelijk gemaakt? Denk bijvoorbeeld aan de nadelige effecten op de verkeerstromen bij het realiseren van 825 extra woningen.

4.1. Bodem en water

4.1.1. Huidige situatie

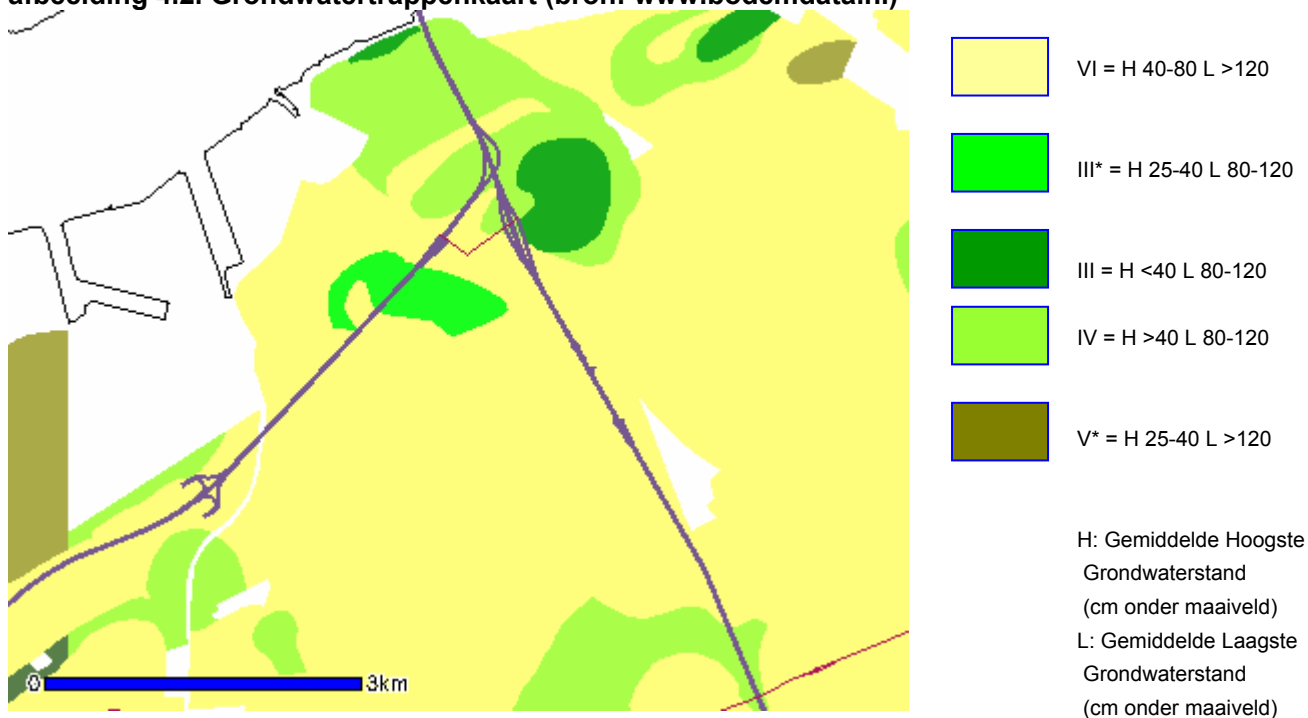
De maaiveldhoogte in het plangebied ligt globaal tussen circa NAP –0,70 en –0,20 meter. De bodem in het gebied bestaat uit zeeklei. Uit de Wateratlas van de provincie Noord-Brabant, die via de website provincie Noord-Brabant benaderd kan worden, valt op te maken dat er in het gebied is van een intermediaire of kwelsituatie. Bij een intermediaire situatie is sprake van een gebied zonder wezenlijke kwel of infiltratie. Het grondwater stroomt in noordwestelijke richting.

Uit de bodemkaart blijkt dat er in het gebied overwegend sprake is van grondwatertrap VI. De Gemiddelde Hoogste Grondwaterstanden hierbij liggen tussen 0,4 en 0,8 meter onder maaiveld. De Gemiddelde Laagste Grondwaterstanden liggen dieper dan 1,20 meter onder maaiveld. De locatie ligt niet een in grondwaterbeschermingsgebied.

afbeelding 4.1. Bodemkaart (bron: www.bodemdata.nl)



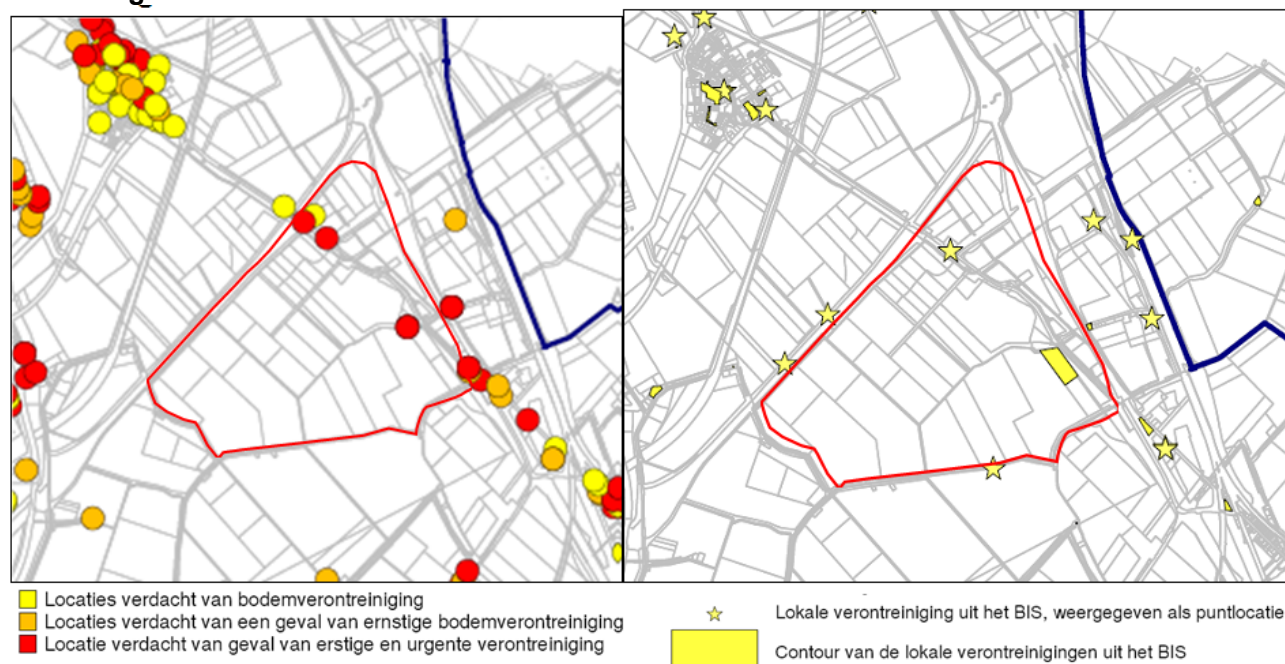
afbeelding 4.2. Grondwatertrappenkaart (bron: www.bodemdata.nl)



bodemkwaliteit en aardkundige waarden

Op de onderstaande afbeelding is zijn uitsneden van kaarten uit het bodembeheerplan van de gemeente Moerdijk opgenomen (Syncera, 2005), met informatie over de bodemkwaliteit.

afbeelding 4.3. Uitsneden uit bodemkwaliteitskaart



Bij de Steenweg/Moerdijkse weg liggen locaties verdacht worden van (een geval van ernstige en/of urgente) bodemverontreiniging. Verder liggen er langs de hoofdwegen lokale verontreiniging uit het BodemInformatieSysteem (BIS).

Er zijn geen aardkundige monumenten en waarden aanwezig in het gebied.

oppervlaktewatersysteem

Ten noorden van het plangebied ligt het Hollandsch Diep. Door het plangebied ligt een waterloop, die in noordelijke richting afwatert (zie afbeelding 1.1). Via het gemaal Moerdijk wordt het wateroverschot afgevoerd naar het Hollandsch Diep. Het plangebied ligt in het zuiveringsgebied van de afvalwaterzuiveringsinstallatie Bath.

waterkeringen

Het plangebied ligt het bedijkte poldergebied van dijkkringgebied 34 'West-Brabant' (VWS, 2006). Een dijkkringgebied is een gebied dat beschermd wordt tegen buitenwater door een primaire waterkering. De primaire waterkering ligt langs het Hollandsch Diep. In het plangebied ligt de Lapdijk, een compartimenteringsdijk. Dat betekent dat deze dijk de gevolgen van een overstroming tot een klein gebied moet beperken.

4.1.2. Autonome ontwikkeling

Een aanzienlijk deel van het plangebied is in het Gebiedsplan Brabantse Delta (provincie Noord-Brabant, 2005) door de provincie aangewezen als voorlopig reserveringsgebied voor waterberging 2016 (Niervaert-Bloemdael).

Het waterschap voert momenteel integrale gebiedsanalyses (IGA's) uit. Bij de integrale gebiedsanalyse wordt nader onderzoek uitgevoerd naar de waterkwaliteits- en hydrologische maatregelen die uitgevoerd dienen te worden om het watersysteem op orde te krijgen.

Het plangebied ligt binnen in het IGA gebied Niervaert-Bloemendaal. De IGA Niervaert-Bloemendaal is nog in ontwikkeling. Hiermee zullen eventuele bergingslocaties voor waterberging aangewezen worden.

Dit is van belang omdat het plangebied relatief laag ligt en voor het bouwrijp maken opgehoogd of ontwaterd moet worden. Het plan heeft daarmee een mogelijk effect op de bergingscapaciteit.

4.1.3. Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader

Het bouwrijp maken van het gebied heeft invloed op de bodemgesteldheid. Het MER zal inzicht geven in het grondverzet en de effecten op de bodemkwaliteit.

Vanuit duurzaamheidsperspectief zal er worden gekeken naar de mogelijkheden voor grondwaterneutraal bouwen.

Bij de werkzaamheden zullen watergangen verdwijnen en moeten juist weer nieuwe worden aangelegd. De toename van het verharde oppervlak zal worden gecompenseerd met waterberging. Dit heeft invloed op het watersysteem. In het MER zal worden aangegeven wat de effecten hiervan zijn. Ook zal de invloed van eventuele tijdelijke wateronttrekkingen worden bekeken.

In de aanleg- en gebruiksfase kunnen effecten optreden op de waterkwaliteit. Het MER zal ook hierop ingaan. Verder gaat het MER in op de behandeling van het hemel- en afvalwater.

tabel 4.1. Beoordelingskader bodem en water

aspect	beoordelingcriterium	eenheid beschrijving
bodem	invloed op bodemkwaliteit	kwalitatief
	grondverzet	kwantitatief met een globale grondbalans (m ³)
grondwater	grondwater neutraal bouwen	kwalitatief
oppervlaktewater	waterberging	kwantitatief met een globale waterbalans (ha waterberging)
	waterafvoer	kwalitatief
grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	invloed op grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	kwalitatief
waterketen en zuivering	mogelijkheden voor afkoppelen	kwalitatief
	afvoer hemel- en afvalwater op riolering en afvalwaterzuivering	kwalitatief

4.2. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

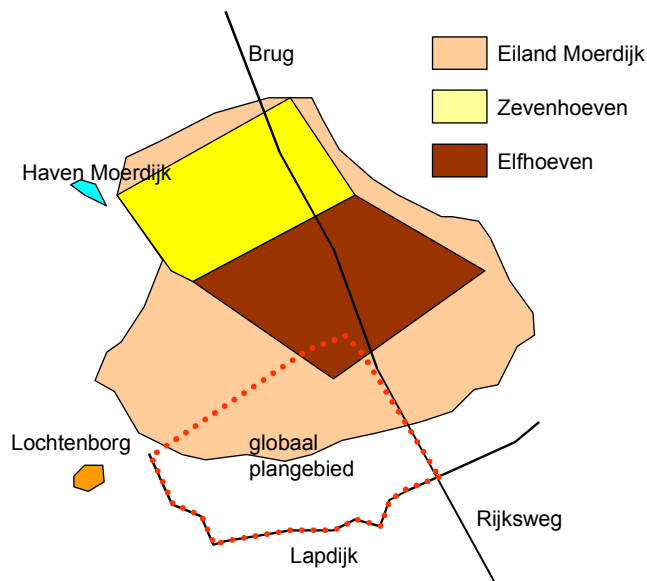
4.2.1. Huidige situatie

ontstaansgeschiedenis

Het studiegebied ligt in het zuidwestelijk zeeleigebied van Nederland. Leenders (2007) onderscheidt hier drie landschapstypen die elkaar in de loop van tijd hebben opgevolgd:

1. het veenlandschap, gebruikt voor landbouw, veeteelt, turfgraverij;
2. het overstromingslandschap, gebruikt voor zoutwinning, visserij, vogelarij, riet- en griendteelt, en schapenhouderij;
3. het kleipolderlandschap, vooral gebruikt voor landbouw (graan, meekrap, suikerbieten).

afbeelding 4.4. Globale ligging Zevenhoeven, Elfhoeven en Eiland van Moerdijk (bron: DHV, 2005)

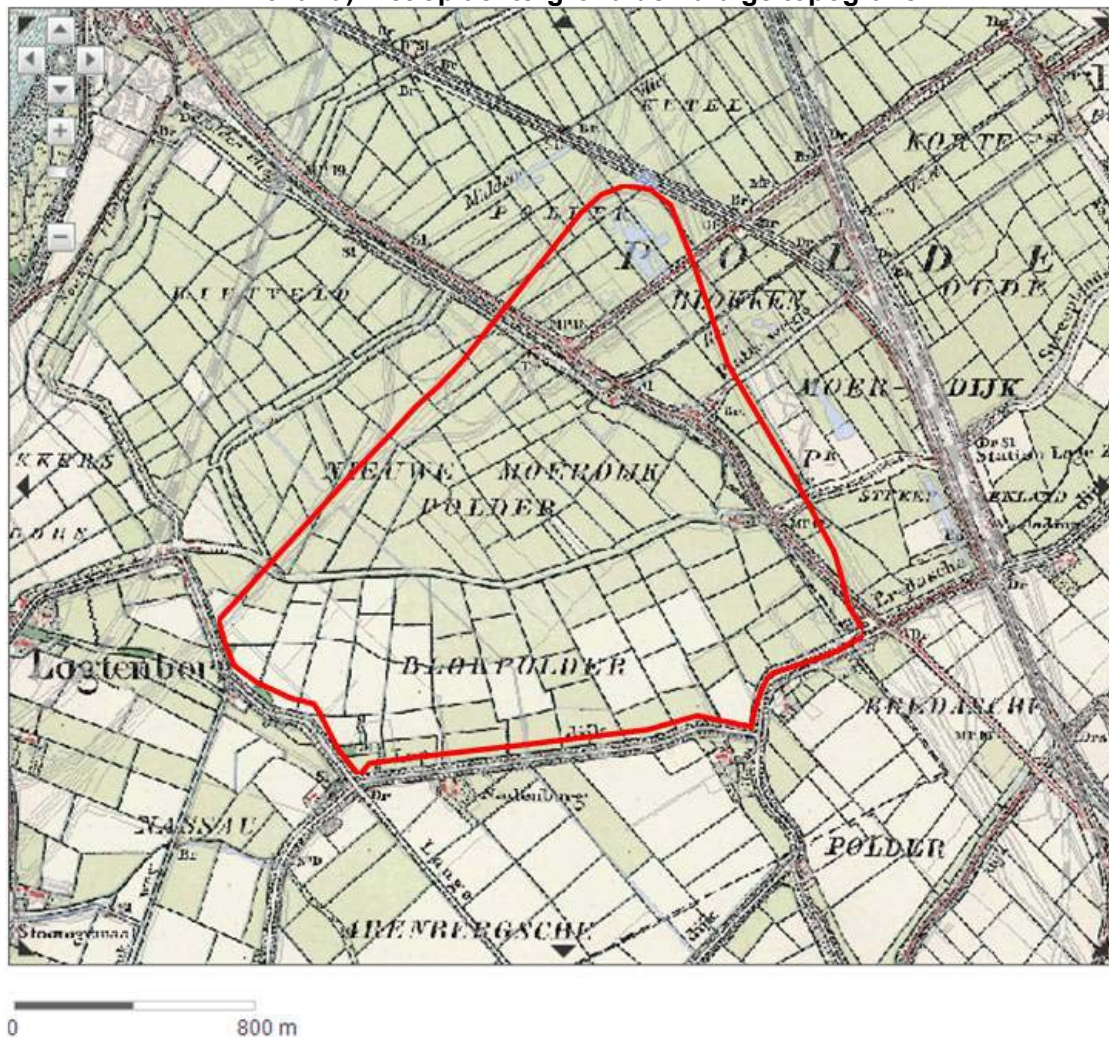


Aanvankelijk lag hier een uitgestrekt en onontgonnen veengebied (Witteveen+Bos, 2002). De in het studiegebied lopende Steenweg is de westgrens van de Elfhoeven, een gebied dat in het midden van de 14^e eeuw voor ontginning werd uitgegeven. De Elfhoeven was vermoedelijk een uitbreiding van het dorp Overdrage. De noordelijke helft van het studiegebied behoorde waarschijnlijk tot het grondgebied van dit (verdwenen) dorp uit de 13^e eeuw. De kapel die in de noordoosthoek van het studiegebied heeft gestaan kan bij dit dorpje hebben gehoord (Witteveen+Bos, 2002). Nabij de kruising van de Lapdijk met de A17 heeft mogelijk de overtoom gestaan waarnaar het dorpje Overdrage heette. In de late middeleeuwen drong de zee vanuit Zeeland steeds verder door in oostelijke richting. Ook het studiegebied kwam onder haar invloed vanaf circa 1360 tot 1540 (via de Haringvliet). Het veen verzilte en werd interessant voor zoutproductie. Hier ontstond een zoutindustrie waarbij het veen werd afgegraven en zo de zee meer speelruimte gaf. Bij de zoutwinning werden ringdijken aangelegd, 'moerdijken', waar binnen het veen veilig weggestoken kon worden (Witteveen+Bos, 2002). De dijken werden bij de overstromingen weer weggeslagen.

Tijdens de overstromingen werd klei afgezet. De Elfhoeven lag zo hoog dat maar weinig klei is afgezet. Tezamen met de ontginning Zevenhoeven en het gebied Overdrage vormde de Elfhoeven uiteindelijk het eiland van Moerdijk. Door de sterke ontwatering ligt het inmiddels relatief laag. Ongeveer de helft van het studiegebied, het noordelijke deel, behoorde tot het eiland van Moerdijk. In de 15^e eeuw werd het studiegebied bedijkt (Nieuwe Moerdijkpolder in 1533, Blokpolder in 1596-1600, zie afbeelding 4.5), waarschijnlijk eerst met zomerkaden. Het hele gebied werd uiteindelijk in 1650 bedijkt door de Royale dijk, die langs het Hollands Diep liep. De verkaveling, waterlopen en verbindingswegen zijn overwegend loodrecht op de dijk en rechthoekig aangelegd, zodat de patronen blokvormig zijn.

Na 1650 gebeurde er niet zoveel en was het gebied in agrarisch gebruik. De ontwikkelingen hadden te maken met het vervoer. Bij Moerdijk lag een veer over het Hollands Diep, waar in 1822 als proef een stoomboot ging varen. De Steenweg die naar het veer liep werd in 1820 verhard. In 1855 werd de spoorlijn met spoorbrug over het Hollands Diep aangelegd. Een tweede brug volgde kort voor de tweede wereldoorlog, voor de geplande vierbaansweg naar Breda. Bij de huidige overgang van de Lapdijk naar het station Lage Zwaluwe moet nog een kapelletje hebben gestaan ter verwelkoming van de protestantse Hollanders. Dit is verdwenen bij uitbreiding van de huidige snelweg (Witteveen+Bos, 2002).

afbeelding 4.5. Plangebied rond 1900 (bron: aardkundige waardenkaart, provincie Noord-Holland) met op achtergrond de huidige topografie



landschap

De huidige vorm van het landschap is het resultaat van de inpolderingsgeschiedenis. Het landschap was voor 1900 een relatief kleinschalig agrarisch cultuurlandschap met diverse kleine polders, dijken en landschapselementen als bosjes, bomenrijen en dijkbegeleidende groenstructuren. De dijkbeplanting van de Lapdijk staat al aangegeven op kaarten uit 1850.

Ook in het huidige patroon van verkaveling en bebouwing is de geschiedenis van (rationele) inpolderingen nog duidelijk afleesbaar. Verkaveling, waterlopen en verbindingswegen tussen dijken zijn overwegend loodrecht op de dijk en rechtlijnig aangelegd, zodat de patronen blokvormig zijn. De boerderijen staan verspreid in het landschap, terwijl de overige bebouwing geconcentreerd langs de dijken voorkomt.

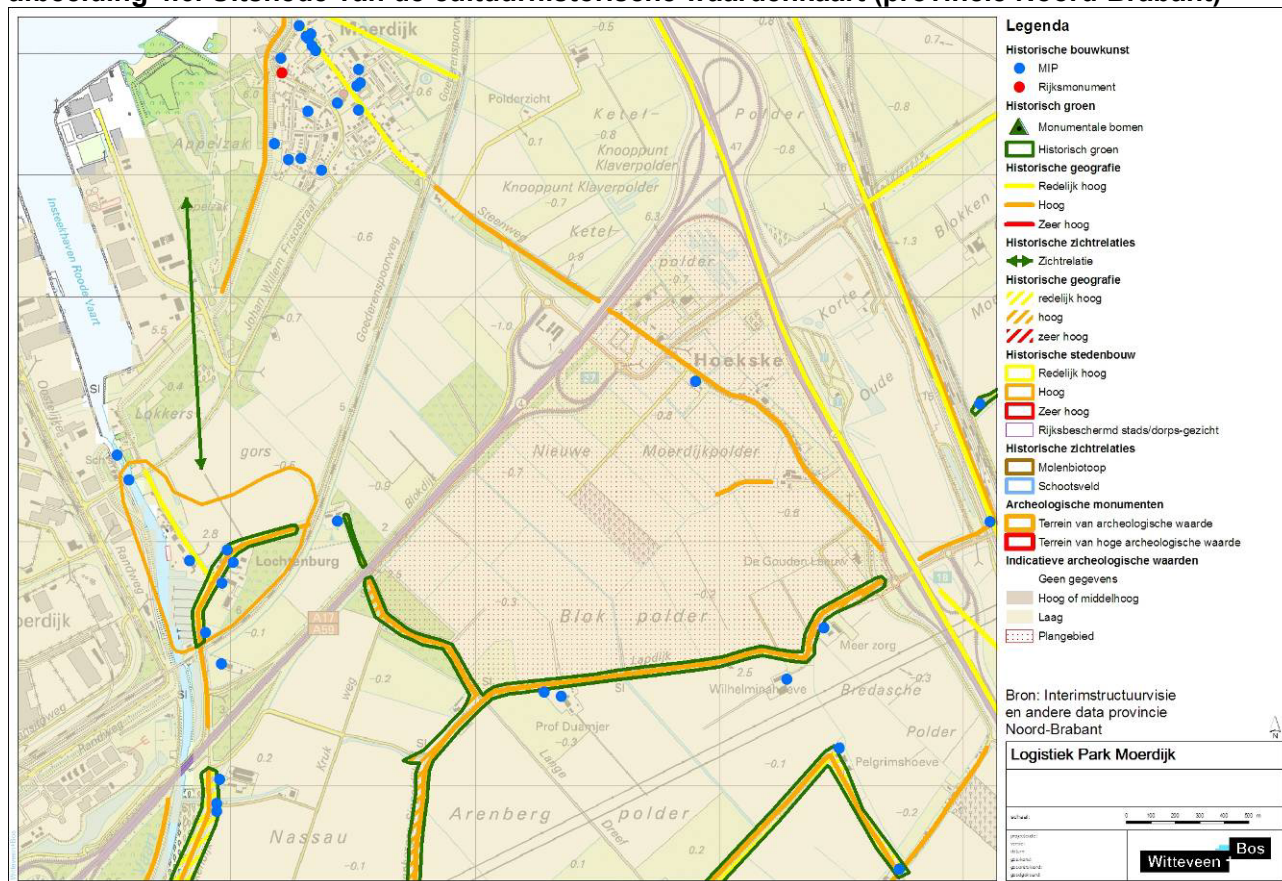
Tijdens de ruilverkavelingen zijn enkele dijken verdwenen, waardoor de openheid is vergroot. De A16 (met verhoogde ligging) en de A17 zijn over grote afstanden zichtbaar. Ook de hoogspanningsleidingen die aan de zuidkant van het plangebied lopen, zijn beeldbepalend. De bebouwing op het industrie- en haventerrein Moerdijk is van grote afstand zichtbaar. De schaal van dat gebied is dermate groot, dat het als een aparte eenheid in het landschap fungeert.

cultuurhistorische waarden

Het cultuurhistorisch beleid van de provincie Noord-Brabant hangt samen met de cultuurhistorische waardenkaart. Deze is weergegeven op de afbeelding 4.6. Hieruit blijkt dat er enkele historisch-geografische lijnelementen zijn met hoge waarden. Ook ligt in het plangebied een MIP-object. MIP betekent Monumenten Inventarisatie Project.

Tijdens dit project zijn (historische) bouwwerken beoordeeld die zijn gebouwd na 1850. De belangrijkste gebouwen zijn benoemd tot Rijksmonument. De overige hebben geen concrete bescherming, maar hebben wel een historische bouwkundige waarde. De relevante cultuurhistorische waarden zijn samengevat in tabel 4.2.

afbeelding 4.6. Uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart (provincie Noord-Brabant)



tabel 4.2. Cultuurhistorische waarden

toponiem	waarde	kenmerken
Lapdijk.	Lijn met hoge cultuurhistorische waarde Historisch groen.	Gave aaneengesloten dijkbeplanting met essen en een klein deel met iepen. De beplanting is van circa 1960.
Moerdijkseweg/Steenweg.	Lijn met hoge cultuurhistorische waarde.	
Tussen Nieuwe Moerdijkpolder en Blokpolder.	Lijn met hoge cultuurhistorische waarde.	Rest van dijk.
A16.	Lijn met redelijk hoge cultuurhistorische waarde.	Rijksweg.
Meer zorg, Lapdijk 22, Moerdijk.	MIP-object, van cultuurhistorische belang.	Boerderijcomplex, bouwperiode 1800-1900.
Wilhelminahoeve, Lapdijk 18, Moerdijk.	MIP-object, van cultuurhistorische belang.	Boerderijcomplex, bouwperiode 1800-1920, singel met kastanje en eiken.

toponiem	waarde	kenmerken
Hoeve Prof. Quanjer, Lapdijk 16, Moerdijk.	MIP-object, van cultuurhistorisch belang.	Woonhuis, bouwperiode 1800-1900.
Lapdijk 15, Moerdijk.	MIP-object, van cultuurhistorisch belang.	Arbeiderswoning, circa 1910. Windsingel met essen.
Moerdijkseweg 19, Zevenbergen.	MIP-object, van cultuurhistorisch belang.	Wederopbouwboerderij, 1945-1950.

archeologie

Het gebied kent een lage archeologische verwachting volgens de indicatieve kaart voor archeologische waarden, zie ook afbeelding 4.6. De verwachting is laag vanwege de ligging in een laaggelegen gebied met klei en veengrond. Mogelijk is echter het eiland van Moerdijk een potentieel rijk archeologisch gebied. In 2002 concludeerde de toenmalige provinciaal archeoloog dat de kans groot is dat het terrein hoge archeologische waarden bezit (Witteveen+Bos, 2002). Bovendien is het mogelijk dat het verdrongen land onder de klei en veenlagen nog archeologische waarden bevat uit de prehistorie. Daar is echter in dit gebied niet veel over bekend. In het MER zullen de archeologische waarden in beeld worden gebracht middels een archeologisch bureauonderzoek en indien nodig aanvullend veldonderzoek.

4.2.2. Autonome ontwikkeling

Door de voortzetting van het agrarisch grondgebruik zal een verdere sluipende erosie van de huidige landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken van het gebied plaatsvinden.

4.2.3. Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader

De aanleg van het LPM verandert het landschapsbeeld drastisch, van een open naar gesloten landschap. Toch kan de ontwikkeling plaatsvinden terwijl de aanwezige landschapsstructuren versterkt worden. In het MER zal hiervoor aandacht zijn.

De aanleg van het LPM heeft waarschijnlijk effecten voor cultuurhistorische waarden, zoals de Lapdijk en boerderijen uit de 19^e eeuw.

Wat betreft de mogelijk aanwezige archeologische waarden kunnen er ook effecten optreden als de bodem bouwrijp wordt gemaakt. Het verschil tussen het laagliggende (venige) eiland van Moerdijk en de omliggende hogere kleipolders zal mogelijk verdwijnen.

Vanwege de aanwezige of de te verwachten waarden op het gebied van landschap, archeologie en cultuurhistorie (met name het eiland van Moerdijk en dijken met dijkbeplanting), is het noodzakelijk de effecten van het voorgenomen plan te onderzoeken. In onderstaande tabel zijn de criteria samengevat die gebruikt gaan worden om de effecten van aanleggen en gebruiken van het LPM op de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie te beoordelen.

tabel 4.3. Beoordelingskader landschap, cultuurhistorie en archeologie

aspect	beoordelingcriterium	eenheid beschrijving
landschap	- verandering van landschappelijke structuren, patronen en elementen - verandering van openheid en samenhang	kwalitatief
cultuurhistorie	- verandering van de leesbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis - verandering van historisch-geografische patronen, elementen en ensembles - verandering van historisch bouwkundige elementen	kwalitatief
archeologie	- verandering archeologische vindplaatsen of verwachtingswaarden - verandering in de fysieke kwaliteit van archeologische vindplaatsen of verwachtingswaarden (bijvoorbeeld ten gevolge van verandering in grondwaterstanden of bodemdruk)	kwalitatief

4.3. Ecologie

4.3.1. Huidige situatie

Ecologische waarden worden in m.e.r.-termen vaak beschreven aan de hand van beschermde gebieden (verankerd in de Natuurbeschermingswet 1998, Nbw '98) en ook beschermde soorten (Nbw '98 en Flora- en Faunawet, Ffw). Daarnaast bestaat nog het streven naar de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De Nbw '98 is in dit geval van belang omdat het de bescherming van de Natura 2000-gebieden regelt. Voor de Natura 2000-gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd. Instandhoudingsdoelstellingen beschrijven de doelen voor natuurlijke habitats of populaties van de in het wild levende dier- en plantensoorten om een gunstige staat van instandhouding te waarborgen.

De EHS beoogt de realisatie van een samenhangend netwerk van natuurgebieden en verbindingzones. Door natuur te verbinden kunnen soorten tussen gebieden worden uitgewisseld en blijft diversiteit behouden, daardoor verkleint de kans op uitsterven van soorten. De provincies werken het nationaal beleid uit tot de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). In de provincie Noord-Brabant wordt dit de Groene Hoofdstructuur (GHS) en Agrarische Hoofdstructuur (AHS) genoemd.

Op grond van de Flora- en faunawet (Ffw) is een groot aantal dier- en plantensoorten aangewezen als beschermde inheemse soort. Ten aanzien van de beschermde inheemse diersoorten kent de Ffw een verbod op het verontrusten, vangen en doden van soorten en het verstoren, vernielen en beschadigen van hun nesten, voortplantings-, rust- en verblijfplaatsen (artikel 9 tot en met 12). Ten aanzien van de beschermde inheemse plantensoorten geldt een verbod op het plukken en anderszins beschadigen (artikel 8). Voor alle soorten (beschermde en onbeschermde) kent de Ffw een zorgplicht. De zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten en hun leefomgeving. Dit is een algemene fatsoenseis die voor iedereen geldt.

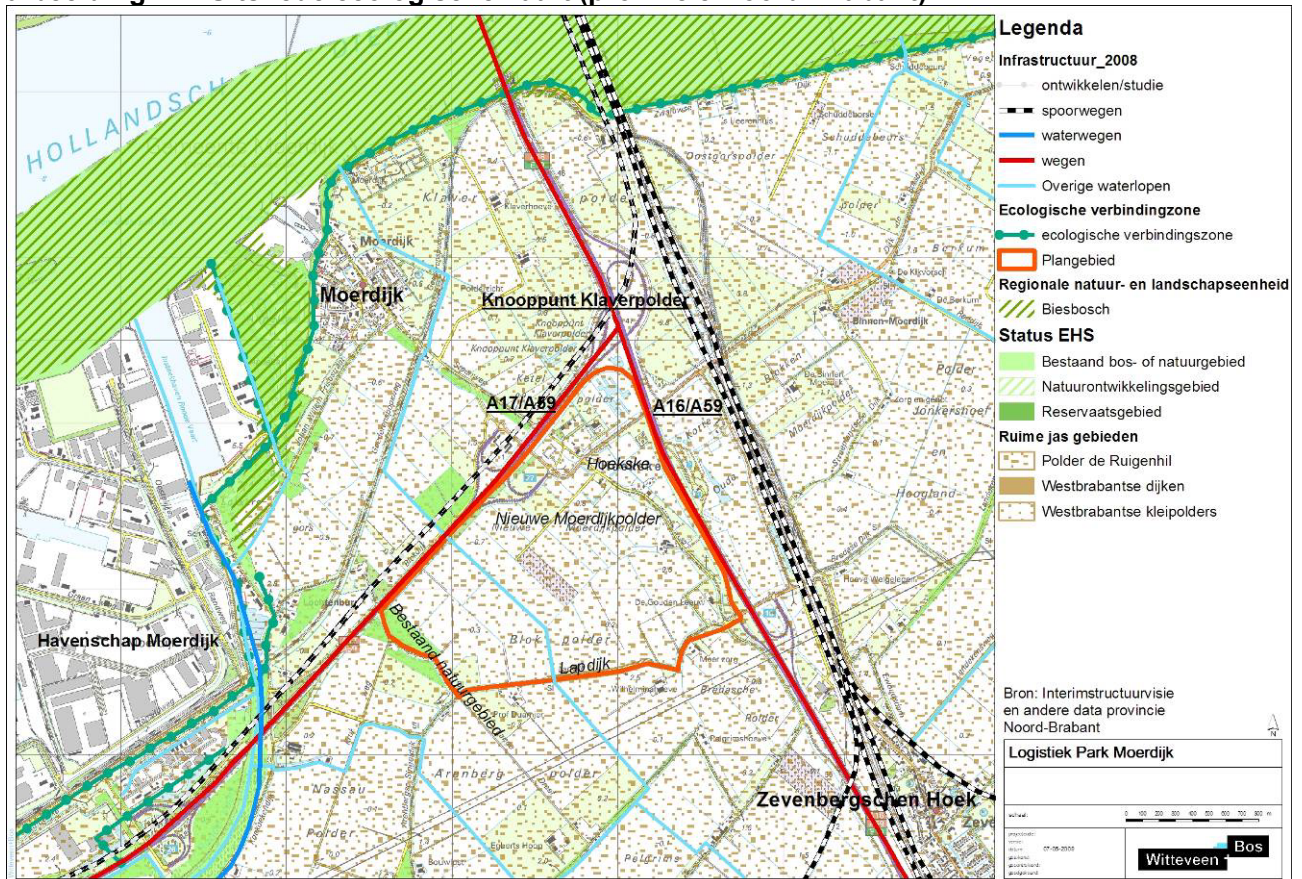
Sinds februari 2005 is een vrijstellingsregeling van kracht waarbij beschermde soorten ingedeeld zijn in drie beschermingscategorieën (tabellen 1 tot en met 3). Voor soorten van tabel 1 geldt voor bepaalde activiteiten (waaronder 'ruimtelijke ontwikkelingen') een algemene vrijstelling. Voor het verontrusten, vangen, verstoren, vernielen, beschadigen, plukken en of doden van (leefgebieden van) tabel 2- en 3-soorten moet een ontheffing worden aangevraagd of door de initiatiefnemer een goedgekeurde gedragscode opgesteld zijn.

beschermde gebieden

De locatie ligt op ruim een kilometer van de Natura 2000-gebieden Biesbosch en Hollands Diep. Het gedeelte van het gebied Hollands Diep dat onder de Habitatrichtlijn is aangewezen, betreft een aantal platen en gorzen op de noordoever van het Hollands Diep (voor de kwalificerende soorten en habitats zie: www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase). De Biesbosch is een belangrijk broedvogelgebied voor soorten van verruigd rietland, moeras, waterrijke gebieden en opgaand bos. Het is een belangrijk rust- en foerageergebied voor verscheidene watervogelsoorten, of dient tevens als ruigebied of pleisterplaats. Andere beschermde natuurgebieden uit de Natuurbeschermingswet 1998 liggen op minimaal acht kilometer afstand.

Binnen de locatie is één element van de EHS aanwezig, de bosschage in het zuidwesten welke grenst aan de Lapdijk. Deze bosschage heeft de EHS-status: bestaand bos- en natuurgebied en vormt samen met de bosschages aan de andere zijde van de Lapdijk een eenheid. Aan de noordwestzijde van de A17 ligt een min of meer geïsoleerd EHS-bosgebied en een EHS-bosstrook langs de Ketelpolderweg en Steenweg. Beide liggen niet in het plangebied.

afbeelding 4.7. Uitsnede ecologische kaart (provincie Noord-Brabant)



beschermde soorten

Het zoekgebied is momenteel grotendeels in agrarisch eigendom en gebruik. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat de agrarische gebieden naar verwachting het leefgebied vormen van kleine aantallen akker- en weidevogels. In de wintermaanden zijn veelal verschillende soorten ganzen aanwezig.

Op en rond erven en in de boselementen leven verschillende soorten struweelvogels. In de sloten leven mogelijk beschermde vissen en in de gebouwen zijn mogelijk vaste verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Langs dijken, op extensief gebruikt grasland, in of langs sloten of op akkers of overlandjes kunnen mogelijk plantensoorten voorkomen die vallen onder de Flora- en faunawet of op de rode lijst⁶ vermeldt staan. In en langs sloten die in de nabijheid van bosjes of ruigten liggen kunnen mogelijk algemeen voorkomende amfibiesoorten voorkomen. Door middel van bronnen- en veldonderzoek zal bepaald worden om welke soorten het gaat. Uit de effectbeoordeling zal blijken of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet vereist is of dat mogelijk compensatie voor rode lijstsoorten (vanuit het compensatiebeginsel EHS/GHS/AHS) noodzakelijk is.

4.3.2. Autonome ontwikkeling

beschermde gebieden

Door de aanwijzing van de Natura 2000-gebieden met hun instandhoudingsdoelen, en de benodigde beheerplannen zullen de natuurwaarden in deze gebieden in de autonome situatie positief beïnvloed worden.

⁶ Zie begrippenlijst.

Door verwerving en inrichting zal de EHS voor 2018 moeten worden voltooid. Dit zal in het algemeen een positief gevolg hebben voor de daar aanwezige natuurwaarden.

beschermde soorten

Buiten de EHS zal voortzetting van (de intensivering van) het agrarisch grondgebruik leiden tot een afname van de natuurwaarden in agrarisch gebied.

4.3.3. Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader

Vanwege de nabijheid van de Natura 2000-gebieden Hollands Diep en de Biesbosch en de aanwezigheid van een EHS-gebied, zullen de effecten op deze gebieden moeten worden onderzocht.

In het plangebied zijn mogelijk beschermde soorten aanwezig. Door middel van bronnen- en veldonderzoek zal bepaald worden om welke soorten het gaat. Uit de effectbeoordeling zal blijken of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet vereist is of dat mogelijk compensatie voor rode lijstsoorten (vanuit het compensatiebeginsel EHS/GHS/AHS) noodzakelijk is.

Voor het aspect soortbescherming zal het MER-onderzoek bijzondere aandacht moeten besteden aan het voorkomen van vleermuizen in het plangebied. Indien blijkt dat er vleermuizen aanwezig zijn, moet in het MER aangegeven worden of voor de vernietiging van verblijfsplaatsen van vleermuizen en de verstoring van vleermuizen ontheffing verkregen kan worden. Aangezien vleermuizen zowel zogenoemde tabel 3 soorten van de Flora- en faunawet als soorten van bijlage IV van de Habitatrichtlijn zijn, is het verkrijgen van een ontheffing voor vleermuizen alleen onder uiterst strikte voorwaarden mogelijk⁷.

tabel 4.4. Beoordelingskader ecologie (m.e.r)

aspect	beoordelingcriterium	eenheid beschrijving
Natuurbeschermingswet 1998	verstoring	kwalitatief
	vermesting	kwalitatief
	verzuring	kwalitatief
EHS/GHS/AHS	verandering	aantasting/versterking van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS/GHS/AHS
Flora- en faunawet	vernietiging	toetsing
	verstoring	toetsing
Biodiversiteit	verandering	

passende beoordeling

Omdat voor natuurgebieden strenge eisen gelden, moet voor plannen in gebieden die in de Habitatrichtlijn zijn opgenomen ook een 'passende beoordeling' worden gemaakt. Hiervoor moeten de criteria verstoring, vermesting en verzuring kwantitatief worden beoordeeld, aan de hand van dosis-effectrelaties zoals te verkrijgen met de methode Reijen en Foppen.

Voor het planMER bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant (2007) is al een passende beoordeling uitgevoerd om vast te stellen of er significante effecten op dit (en andere nabij gelegen Natura 2000-gebieden) optreden. Het ging in deze passende beoordeling specifiek om de gevolgen van een toegenomen stikstofdepositie als gevolg van een hogere verkeersintensiteit op aan- en afvoerende wegen. Hieruit bleek dat geen kans was op significante directe effecten ten gevolge van de aanleg of gebruik van het LPM.

⁷ Uitspraak Raad van State, ABRvS, 21 januari 2009, LJN: BH0446.

Voor het projectMER voor het inpassingsplan geldt dat deze passende beoordeling geactualiseerd moet worden. Deze actualisatie is nodig omdat:

- nagegaan moet worden of de gehanteerde uitgangspunten, ook met de meer gedetailleerde kennis die in de fase van het inpassingsplan beschikbaar is, nog geldig zijn. Specifiek gaat het hier om de voorspelde toename in verkeersintensiteit op de verschillende wegen in de nabijheid van Natura 2000-gebieden;
- inmiddels recentere bronnen (van Dobben en van Hinsberg, 2008) beschikbaar zijn die voor de verschillende gebieden en de bijbehorende habitattypen de kritische depositiewaarden definiëren;
- in de passende beoordeling voor enkele locaties een kwalitatieve inschatting is gedaan van de depositie op grotere afstand. Door voortschrijdend inzicht (bijvoorbeeld in de 'Handreiking beoordeling activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden' door het ministerie van LNV) wordt aanbeveling gedaan deze redenering nader te onderbouwen, zo mogelijk met een berekening.

4.4. Verkeer en vervoer

4.4.1. Huidige situatie

Het plangebied voor het Logistiek Park Moerdijk ligt in de oksel van de autosnelwegen A16/A59 en A17/A59. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de Lapidijk.

Het plangebied heeft via de bestaande toe- en afritten directe ontsluiting op de autosnelwegen A16/A59 en A17/A59, zie ook afbeelding 1.1. De A16/A59 biedt in noordelijke richting ontsluiting naar Dordrecht en in zuidelijke richting naar Breda. De A17/A59 biedt in zuidwestelijke richting ontsluiting naar Roosendaal. Beide autosnelwegen komen direct ten noorden van het plangebied voor het LPM samen in het knooppunt Klaverpolder (beginpunt van de A17). Knooppunt Zonzeel ligt op circa 5 kilometer afstand van aansluiting 18. Knooppunt Noordhoek ligt op circa 10 kilometer afstand van aansluiting 27.

Het plangebied wordt doorsneden door de Steenweg/Moerdijkseweg en de Binnenmoerdijksebaan. Beide wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en kruisen elkaar nabij de aansluiting op de A17/A59. De Steenweg/Moerdijkseweg kent aan beide zijden bebouwing. De zuidelijke grens van het plangebied, de Lapidijk, kent alleen bebouwing aan de zuidzijde (buiten plangebied). De Lapidijk vormt een recreatieve en bewegwijzerde fietsroute tussen Zevenbergschen Hoek en Zevenbergen (RBOI, 2009).

Het grondgebruik in het plangebied is grotendeels agrarisch. Behalve de genoemde wegen en enkele kavelpaden is er geen wegenstructuur in het plangebied aanwezig.

Nabij het plangebied ligt het NS-station Lage Zwaluwe. Dit station is voorzien van een P+R-faciliteit (RBOI, 2009). Tevens doen meerdere buslijnen dit station aan.

4.4.2. Autonome ontwikkeling

Met behulp van een verkeersmodel kunnen prognoses worden opgesteld van de verkeersintensiteiten in toekomstige jaren. Vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen worden hierin meegenomen. Daarnaast kunnen in het verkeersmodel mobiliteitsontwikkelingen worden meegenomen. Afhankelijk van het soort wegvak is daarbij sprake van een bepaalde mobiliteitsgroei voor personenverkeer en vrachtverkeer.

Binnen het plangebied zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen voorzien anders dan het handhaven van de huidige voornamelijk agrarische functies.

In de omgeving van het plangebied doen zich de volgende autonome ontwikkelingen voor die mogelijk de verkeersafwikkeling rond het plangebied beïnvloeden:

- benutting van de voormalige Shell-grondreserve op het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk voor chemische industrie;
- het doortrekken van de A4 tussen Halsteren en Dinteloord.

Daarnaast is de volgende ontwikkeling ook van belang:

- de aanleg van een noordelijke randweg rondom Zevenbergen.

4.4.3. Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader

Het plangebied voor het Logistiek Park Moerdijk ligt in de oksel van de autosnelwegen A16/A59 en A17/A59. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de Lapdijk.

Nabij het plangebied voor het LPM ligt het multimodaal ontsloten Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk. Dit aan de A17/A59 gelegen terrein is bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer, voor zeevaart tot en met CEMT-klasse VI-c (zesbaksduwstel), voor binnenvaart tot CEMT-klasse II (Kempenaar), voor goederentreinen en per buisleiding. Op het terrein is een openbare laad- en losplaats aanwezig en wordt een railterminal gerealiseerd.

De realisatie van het LPM, met 150 hectare netto bedrijventerrein in het plangebied zal leiden tot een andere verkeersdruk op het omliggend wegennet. In de Quickscan Logistiek Park Moerdijk wordt de verkeersgeneratie van het LPM geschat met een waarde tussen de 15.000 en 35.000 motorvoertuigen per etmaal (RBOI, 2009). Voor het MER zal de verkeersgeneratie van het LPM nauwkeuriger in beeld worden gebracht. Met behulp van het bestaande dynamische verkeersmodel Paramics kunnen de verkeerseffecten op het omliggend wegennet worden onderzocht.

Het planvoornemen omvat de realisatie van een 'dedicated connection' tussen het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk en het LPM. Het gaat hier om een zogenaamde interne baan voor goederenvervoer die niet tot het openbare wegennet behoort. Verwacht wordt dat deze interne baan kan leiden tot een aanzienlijke reductie van de hoeveelheid goederenverkeer die normaal gesproken via het omliggende openbare wegennet moet worden afgewikkeld. De gevoeligheid hiervan zal worden onderzocht met behulp van het verkeersmodel.

Realisatie van het LPM zal leiden tot een verkeerstoename ten opzichte van de huidige situatie waarin de gronden binnen het plangebied een voornamelijk agrarische functie kennen. Ondanks de verkeerstoename moet het wegennet binnen en in de omgeving van het LPM in staat zijn om het verkeer goed en verkeersveilig af te wikkelen. Daarbij geldt dat een goede locatiebereikbaarheid via verschillende modaliteiten zowel voor goederen en personen bijdraagt aan het beperken van de reistijden. Een goede bereikbaarheid zorgt daarmee voor een evenwichtiger en duurzamer mobiliteitspatroon.

De effecten op verkeersafwikkeling, locatiebereikbaarheid en verkeersveiligheid worden onderzocht met onderstaand beoordelingskader. Daarnaast worden de veranderingen in verkeersintensiteiten inzichtelijk gemaakt aan de hand van het macroscopisch verkeersmodel.

tabel 4.5. Beoordelingskader verkeer en vervoer

aspect	beoordelingcriterium	eenheid beschrijving
verkeersafwikkeling	kwaliteit verkeersafwikkeling op wegvakken	kwantitatieve beoordeling intensiteits/capaciteits-ratio op basis van macroscopisch verkeersmodel
	kwaliteit verkeersafwikkeling op kruispunten	kwantitatieve beoordeling intensiteits/capaciteits-ratio op basis van microscopisch verkeersmodel

aspect	beoordelingcriterium	eenheid beschrijving
locatiebereikbaarheid	goederenverkeer	kwalitatieve beoordeling directheid ontsluiting op autosnelwegnet kwalitatieve beoordeling van effectiviteit en gebruik interne baan voor goederenvervoer tussen het LPM en het Zeehaventerrein Moerdijk
	personenverkeer	kwalitatieve beoordeling bereikbaarheid per auto vanaf de autosnelwegen en uit de omliggende kernen kwalitatieve beoordeling bereikbaarheid per openbaar vervoer vanaf NS-Station Lage Zwaluwe en vanuit omliggende kernen kwalitatieve beoordeling bereikbaarheid per fiets vanuit omliggende kernen
	veiligheid op wegvakken en kruispunten	kwantitatieve inventarisatie geregistreerde verkeersongevallen en kwalitatieve prognose voor de toekomst aan de hand van resultaten macroscopisch verkeersmodel
	veiligheid langzaam verkeer	kwalitatieve inventarisatie potentiële conflictsituaties met snel verkeer
modaliteit	mate waarin modal shift ⁸ plaatsvindt	analyse in hoeverre de doelstelling van modal shift kan worden bereikt

4.5. Geluid en lucht

4.5.1. Huidige situatie

geluid

Binnen het studiegebied liggen tientallen woningen en/of andere geluidgevoelige bestemmingen. Aan de randen van het plangebied liggen met name aan de zuidzijde enkele verspreid gesitueerde geluidgevoelige bestemmingen.

Het plangebied ligt in de oksel van de autosnelwegen A16/A17. De ontsluiting van deze locatie vindt plaats via een (nieuwe) ontsluiting aan de noordzijde op de autosnelweg A17 en een ontsluiting aan de zuidoostzijde op de A16.

Tabel 4.6 geeft de maatgevende verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) en het percentage vrachtverkeer uit 2007.

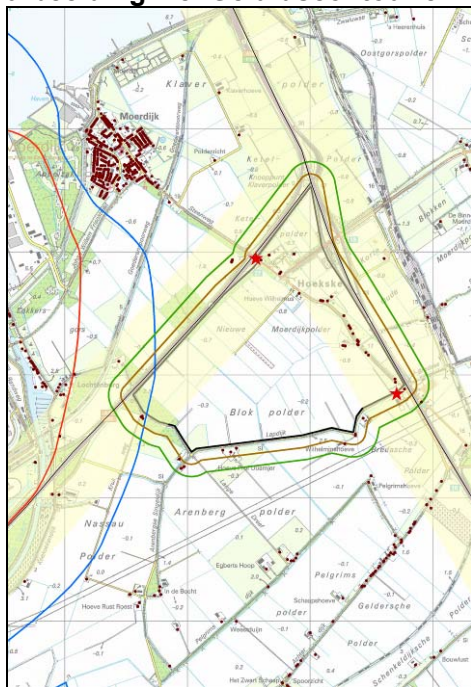
tabel 4.6. Maatgevende verkeersintensiteiten en percentage vrachtverkeer.

weg	wegvak	intensiteit mvt/etmaal	aandeel zwaar verkeer
A59/A17	tussen knooppunt Klaverpolder en afrit 27	32.891	circa 20 %
A59/A17	tussen afrit 27 en afrit 26	51.222	circa 20 %
A16/A59	tussen knooppunt Klaverpolder en afrit 18	82.514	circa 15 %

De locatie ligt in de directe invloedssfeer van het gezonde regionale industrieterrein Moerdijk. De ligging van de geluidzone/50 dB(A) contour van dat terrein (voorzover van invloed op de locatie) is weergegeven in onderstaande afbeelding. Tevens zijn de geluidzones weergegeven van de snelwegen waarop de ontsluiting plaatsvindt (licht geel gebied).

⁸ Modal shift is de term voor het vervangen van een deel van het vervoer over de weg door andere vormen van vervoer, met name vervoer per spoor en per schip.

afbeelding 4.8. Geluidscontour en –zones omgeving plangebied



lucht

De beschrijving van luchtkwaliteit gaat in op de hoeveelheden vervuilende stoffen in de lucht en de herkomst ervan. In verband hiermee worden de begrippen 'achtergrondconcentratie' en 'lokale bijdrage' onderscheiden.

De lokale bijdrage rond het plangebied wordt voornamelijk bepaald door het verkeer, bedrijven op het bestaande bedrijventerrein Moerdijk en agrarische bedrijven. De achtergrondconcentratie wordt bepaald door bronnen (onder andere verkeer, industrie, consumenten) in een groter gebied. Stoffen verspreiden zich in de lucht over grote afstanden.

De achtergrondwaarde voor fijn stof (PM_{10}) in het plangebied ligt volgens de Grootschalige Concentratiekaart Nederland (GCN) tussen de 24 en 28 $\mu g/m^3$. Voor stikstofdioxide (NO_2) gelden achtergrondconcentraties tussen de 25-27 $\mu g/m^3$ op en rond de snelwegen bij het plangebied en in het plangebied tussen de 20-25 $\mu g/m^3$ (GCN, 2009).

4.5.2. Autonome ontwikkeling

geluid

In de situatie bij autonome ontwikkeling zullen de verkeersintensiteiten op de meeste wegen toenemen. En als gevolg daarvan zal ook de geluidbelasting toenemen.

lucht

De verwachting is dat de achtergrondconcentratie in de loop der jaren zal dalen. Dit is het gevolg van schonere voertuigen die minder emitteren en aanscherping van regels met betrekking tot emissie van luchtvervuilende stoffen.

4.5.3. Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader

In het MER zullen de effecten van het lawaai van het verkeer dat gegenereerd wordt door het bedrijventerrein en het industrielawaai beoordeeld worden.

In het MER zal inzichtelijk worden gemaakt wat de lokale bijdrage is van stikstofdioxide en fijn stof. Met name zal gekeken worden naar het bestaande haven- en bedrijventerrein Moerdijk en het effect van de snelwegen.

tabel 4.7. Beoordelingskader milieuaspecten

aspect	beoordelingcriterium	eenheid beschrijving
geluid	wegverkeerslawaaï door bedrijventerrein	aantal gehinderden per klasse van 5 dB
	industrielawaai door bedrijventerrein	aantal gehinderden per klasse van 5 dB
lucht	verandering concentratie NO _x	verandering per concentratieklasse
	verandering concentratie PM ₁₀	verandering per concentratieklasse
	toetsing aan het NSL ⁹ dan wel overschrijding normen	

4.6. Veiligheid

4.6.1. Huidige situatie

Externe veiligheid wordt beoordeeld aan de hand van het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR wordt gedefinieerd als de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij een risicovolle activiteit. Met groepsrisico wordt bedoeld de kans dat een groep mensen die zich in de buurt van een risicobron bevinden bij een ramp overlijdt.

In de Quickscan Logistiek Park Moerdijk (RBOI, 2009) is onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Externe veiligheid belicht risicovolle ondernemingen en vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en spoor.

Op het haven- en industriegebied Moerdijk liggen verschillende risicovolle inrichtingen. Hun contour voor het groepsrisico strekt zich evenwel niet uit tot het plangebied voor het gebied met de bedrijfbestemming voor het LPM. Het plangebied ligt wel binnen het invloedsgebied van het groepsrisico van het bedrijf Caldic Chemie bij Zevenbergen. Dit gebied wordt geëvalueerd door de betreffende milieudienst aangezien de milieuvergunning recent is aangepast.

De invloedsfeer van het raccordement (spoorweg) Moerdijk valt niet over het ingesloten gebied van de A16/A17 en de Lapidijk.

De Gouden Leeuw is in bezit van een tankstation, evenals de locatie Kanters (RBOI, 2009). De Gouden Leeuw en de Holiday-Inn zijn momenteel gevoelige bestemmingen, omdat er meer dan 50 personen aanwezig kunnen zijn (Risicokaart Noord-Brabant, 2009).

Over de beide snelwegen langs het plangebied vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Deze twee wegen vormen geen belemmering voor het plangebied. Hetzelfde geldt voor het vervoer over het spoor.

4.6.2. Autonome ontwikkeling

Momenteel wordt het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen geïmplementeerd. Op dit moment wordt uitgegaan van een veiligheidszone van 27 meter en een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Aan deze eisen zal worden voldaan.

⁹ Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Als onderdeel van het bestuursakkoord zal het bedrijf Caldic uiterlijk in 2016 gesloten worden. Dit is geen onderdeel van de autonome ontwikkelingen, dit effect wordt onderzocht in de gevoeligheidsanalyse.

4.6.3. Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader

Vanwege de aanwezige risicobronnen, zullen in het MER de effecten op het groepsrisico en het plaatsgebonden risico worden onderzocht, voor zowel inrichtingen als spoor- en wegvervoer.

Bij de exploitatie van het bedrijventerrein speelt de sociale veiligheid. Voelen de medewerkers zich in het donker wel op hun gemak? Hier zal het MER kort op ingaan.

tabel 4.8. Beoordelingskader veiligheid

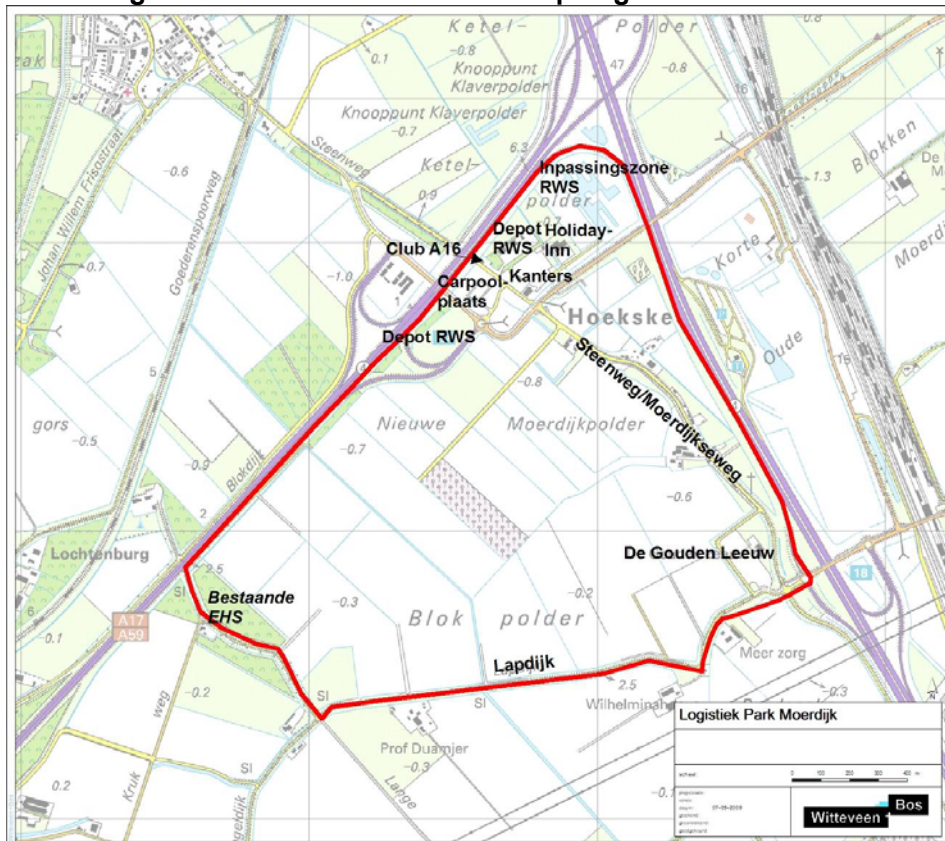
aspect	beoordelingcriterium	eenheid beschrijving
externe veiligheid	groepsrisico	overschrijding wettelijke normen
	plaatsgebonden risico	overschrijding wettelijke normen
sociale veiligheid	veiligheidsbeleving	kwalitatief

4.7. Gebruiksfuncties (occupatie)

4.7.1. Huidige situatie

In het gebied zijn momenteel verschillende functies aanwezig (zie afbeelding 4.9.). Het grootste deel betreft agrarische gronden. Langs de Steenweg, Moerdijkseweg en Lapdijk zijn rond de 50 woningen en bedrijfswoningen aanwezig. Daarnaast zijn verschillende bedrijven gevestigd, die samenhangen met de nabijheid van de snelwegen. Ook zijn er terreinen van Rijkswaterstaat (RWS) aanwezig. Zie de onderstaande tabel voor details van de aanwezige functies anders dan wonen, landbouw en natuur.

afbeelding 4.9. Bestaande functies in het plangebied.



tabel 4.9. Aanwezige functies anders dan wonen en agrarisch (RBOI, 2009)

naam	oppervlak (ha)	functies
Gouden Leeuw	3,6	restaurant, tankstation, parkeerterrein
Kanters	2	cafe-restaurant, tankstation, parkeerterrein, bedrijfswoning
Holiday-Inn	4,8	hotel, parkeerterrein
Club A16	0,1	seksinrichting
inpassingszone RWS	> 6	plas-dras gebied, als wateropvanggebied voor de ombouw van knooppunt Klaverpolder
depot RWS	11,2	depot
Carpoolplaats	1,5	parkeerterrein

4.7.2. Autonome ontwikkeling

Er zijn op dit ogenblik geen concrete ontwikkelingen voorzien die doorgang vinden zonder de aanleg van het LPM.

4.7.3. Mogelijke milieueffecten en beoordelingskader

De aanleg van het LPM geeft een grote functiewijziging in het gebied. In het MER zal ingegaan worden op het areaal landbouwgebied dat zal verdwijnen. De aanwezige woningen en bedrijven zullen worden geamoveerd. In het MER wordt per alternatief de hoeveelheid woningen en bedrijven gegeven. Verder gaat het MER in op de recreatieve routes in en om het plangebied. Worden deze doorsneden of juist aangevuld? En wat is de kwaliteit van de route?

tabel 4.10. Beoordelingskader gebruiksfuncties

aspect	beoordelingcriterium	eenheid beschrijving
wonen	te amoveren huishoudens	aantal
landbouw	verandering areaal	ha
	te amoveren agrarische bedrijven	aantal
	aantasting kavelstructuur	kwalitatief
bedrijvigheid	te amoveren bedrijven	aantal
recreatie	verandering recreatieve routes	aantal en aard

4.8. Duurzaamheid en energie**4.8.1. Kansen**

De provincie wil duurzaamheid op het bedrijventerrein stimuleren. Het Logistiek Park Moerdijk krijgt een 'hoogwaardig, vernieuwend, duurzaam en innovatief karakter'. En er zijn verregaande ambities voor een duurzame opzet op gebouw- en terreinniveau. Bovendien heeft de provincie een wens voor het volgen van een 'cradle to cradle' lijn. Vanwege deze hoge ambities zullen de alternatieven in het MER ook beoordeeld worden op hun mogelijkheden voor duurzaamheid en energie.

4.8.2. Beoordelingskader

De alternatieven worden beoordeeld op de mogelijkheden voor een neutrale energie- en CO₂-balans op gebiedsniveau. Dit kan gestimuleerd worden door gebruik te maken van zonne- en windenergie, rest- en afvalwarmte. Ook voor waterkwaliteit en de waterbalans zijn er duurzame mogelijkheden. Deze aspecten worden behandeld bij het thema bodem en water.

tabel 4.11. Beoordelingskader duurzaamheid en energie

aspect	beoordelingcriterium	eenheid beschrijving
energie	mogelijkheden voor duurzame energiegebruik	kwalitatief
grondstoffen	mogelijkheden voor uitwisseling van grond-, hulp en afvalstoffen	kwalitatief
bouwen	mogelijkheden voor duurzaam bouwen (isolatie, warmte-/koude opslag, energiezuinige en herbruikbare bouwmaterialen, sedumdaken)	kwalitatief

5. BESLUITVORMING EN PROCEDURES

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de m.e.r.-procedure en de procedure voor het provinciaal inpassingsplan. De procedure is schematisch weergegeven in bijlage IV.

5.1. M.e.r.-procedure

Het MER dient ter onderbouwing van een plan of een besluit. In dit geval gaat het in ieder geval om de onderbouwing van het inpassingsplan. Het MER bevat dus geen besluit in zichzelf. In dit hoofdstuk worden de fasen van de (project-) m.e.r.-procedure beschreven.

startnotitie en richtlijnen

De startnotitie wordt door provincie Noord-Brabant voor inspraak ter inzage gelegd. Insprekers kunnen aangeven welke onderwerpen naar hun mening in het MER aan de orde moeten komen. Tijdens de inspraak wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd. Tegelijkertijd wordt de startnotitie toegezonden aan de wettelijke adviseurs, het ministerie van Landbouw, Natuur, Voedselkwaliteit (LNV), het Rijksinstituut voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en aan betrokken overheden (gemeente Moerdijk, waterschap Brabantse Delta).

Uiteraard wordt de Startnotitie ook toegezonden aan de Commissie voor de m.e.r. (C-m.e.r.). De C-m.e.r. stelt op basis van de Startnotitie, de wettelijke vereisten, inspraakreacties en de reacties van de overige adviseurs en overheden een Richtlijnenadvies op. De Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant stellen aan de hand van het Richtlijnenadvies van de C-m.e.r. de (definitieve) Richtlijnen voor het MER vast. Deze richtlijnen bepalen waaraan en met welke diepgang in het MER aandacht moet worden besteed.

opstellen MER en voorontwerp inpassingsplan

Aan de hand van de startnotitie en de richtlijnen stelt de initiatiefnemer het MER op. In het MER zal ook de eventuele Passende Beoordeling worden opgenomen: integraal, maar wel als zodanig zelfstandig herkenbaar. Naast het MER wordt gewerkt aan een voorontwerp inpassingsplan van het te nemen besluit. In het voorontwerp inpassingsplan wordt ook aangegeven hoe met de resultaten uit het MER is omgegaan.

vrijgave en inspraak

De Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant zullen vervolgens, als bevoegd gezag, beoordelen of het MER op hoofdlijnen voldoet aan de vastgestelde richtlijnen. Dit mondt uit in de zogenaamde vrijgave. Nadat de PS het MER hebben vrijgegeven, wordt het MER samen met het voorontwerp inpassingsplan aan inspraak onderworpen. Eenieder kan aangeven of de informatie in het MER voldoet. De provincie zendt ook deze inspraakreacties door naar de C-m.e.r. De wettelijke adviseurs worden om advies gevraagd over het MER en het voorontwerp inpassingsplan.

toetsingsadvies Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de milieueffectrapportage zal het MER ten slotte als onafhankelijke partij toetsen, waarbij de Richtlijnen, adviezen en de inspraakreacties worden betrokken. De Commissie zal toetsen of het MER en de eventuele Passende Beoordeling de essentiële informatie bevat voor een besluit over het LPM. De inspraakreacties op het MER en het voorontwerp inpassingsplan, en het toetsingsadvies op het MER worden door de provincie betrokken in de vervolgprocedure voor het inpassingsplan (zie paragraaf 5.2).

5.2. Provinciaal inpassingsplan

Er wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld als provinciale belangen spelen in een bepaald gebied binnen de provincie en als de provincie de regie zelf in de hand wil houden. Dit is het geval voor het LPM. Het provinciaal inpassingsplan is vergelijkbaar met een bestemmingsplan binnen een gemeente.

De provincie moet de gemeenteraad van Moerdijk inlichten over het inpassingsplan en de gemeenteraad horen. De gemeente Moerdijk heeft na vaststelling van het inpassingsplan namelijk niet meer de bevoegdheid om voor het LPM een bestemmingsplan vast te stellen.

ontwerpinpassingsplan

Na het MER en het voorontwerpinpassingsplan wordt een zogenaamd ontwerpinpassingsplan opgesteld. Het ontwerpinpassingsplan ligt voor een periode van zes weken ter inzage. Binnen deze periode kunnen belanghebbenden schriftelijk of mondeling reageren op het plan. Binnen twaalf weken na afloop van deze termijn stellen Provinciale Staten het inpassingsplan vast. Het besluit wordt binnen twee weken openbaar gemaakt.

6. LITERATUUR

- College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk, 2009. Bestuursovereenkomst realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk, 3 juli 2009.
- College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk, 2006. Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk; 17 januari 2006 (ondertekend 29 maart 2006).
- DHV, 2005. MER Bedrijventerrein Moerdijkse Hoek, milieueffectrapport met samenvatting en bijlagen.
- DHV/MP, 2009. Verkenning robuustheid 'Gedegen en gedragen', conceptversie april 2009.
- DHV-Blankert, 2006. Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant, onderzoek naar vraag en aanbod.
- Dobben, H.F., van, en A. van Hinsberg, 2008. Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterrapport 1654.
- Leenders. K.A.H.W., 2007. Lost villages – the Dutch way. De dynamiek van land en water en de verdronken oorden in westelijk Noord-Brabant. Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis, 16 (2007) 1, 2-10.
- Ministerie van verkeer en Waterstaat (VWS), 2006. De veiligheid van de primaire waterkeringen in Nederland – Achtergrondrapport.
- Provinciale Staten Noord-Brabant; Statenvoorstel 05-07 A, Disnummer: 1253001; Statenvergadering 2 februari 2007.
- Provinciale Staten Noord-Brabant; Statenvoorstel 44-06 A; Statenvergadering 29 september 2006.
- Provincie Noord-Brabant, 2005. Gebiedsplan Brabantse Delta.
- Provincie Noord-Brabant, 2008. Brabant in Ontwikkeling. Interimstructuurvisie Noord-Brabant.
- Publiek Programma van Eisen Logistiek Park Moerdijk (PPvE), 2009. Bijlage 1 Bestuursovereenkomst realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk, 3 juli 2009.
- RBOI & DHV, 2006. Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk, Uitwerking Regioanalyse. Rotterdam, juni 2006.
- RBOI, 2009. Quickscan Logistiek Park Moerdijk; toelichting ruimtelijke inrichting en planologische haalbaarheidsanalyse locatie LPM.
- Syncera, 2005. Bodembeheerplan gemeente Moerdijk.
- Witteveen+Bos, 2002. Bedrijventerrein Moerdijkse Hoek – Rapport Onderste Laag.
- Witteveen+Bos, 2007. PlanMER bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant – Milieuraapport.

kaarten en internetbronnen

- Bodemdata, geraadpleegd via bodemdata.nl, mei 2009. Alterra.
- Brabant in Kaart, geraadpleegd via [http://www.brabant.nl/Besturen/Feiten en cijfers over Brabant/Brabant in Kaart.aspx](http://www.brabant.nl/Besturen/Feiten%20en%20cijfers%20over%20Brabant/Brabant%20in%20Kaart.aspx), mei 2009.
- Moerdijk MeerMogelijk, geraadpleegd via moerdijkmeermogelijk.nl, juni 2009. Gemeente Moerdijk.
- Natura 2000 gebiedendatabase, geraadpleegd via www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase, mei 2009. Alterra.
- Risicokaart, geraadpleegd via nederland.risicokaart.nl/risicokaart.html?PRV=Noord-Brabant, juni 2009.

BIJLAGE I Begrippenlijst

begrip	verklaring
aardkundige waarden	Waardevolle geologische objecten, verschijnselen, elementen en processen.
alternatief	Reële oplossingsrichting.
autonome ontwikkeling	De ontwikkeling van het milieu en andere factoren als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd (vastgesteld uit beleid).
bevoegd gezag	De overheidsinstantie die bevoegd is de m.e.r.-plichtige besluit te nemen.
Commissie voor de m.e.r. (C-m.e.r.)	Onafhankelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over richtlijnen voor de inhoud van het MER en de beoordeling van de kwaliteit van het MER.
compenserende maatregelen	Maatregelen die gericht zijn op het vervangen van (natuur)waarden die verloren gaan
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
fauna	Dieren
flora	Planten
Gedeputeerde Staten (GS)	GS vormen het dagelijks bestuur van een provincie. De leden, gedeputeerden, worden gekozen door de Provinciale Staten voor een periode van vier jaar.
habitat	Het leefgebied/leefomgeving van een organisme
Habitatrichtlijn	De Habitatrichtlijn dateert uit 1992. Hierin staat de bescherming van natuurlijke en half-natuurlijke habitats centraal. In de bijlagen van de Habitatrichtlijn worden 500 plantensoorten, 200 diersoorten (geen vogels, omdat die al onder de vogelrichtlijn vallen) en 198 habitats genoemd. Ook voor Habitatrichtlijn moeten Speciale beschermingszones (Habitatrichtlijngebieden) worden aangewezen.
kwel	Kwel is grondwater dat onder druk uit de grond komt. In het algemeen ontstaat kwel door een ondergrondse waterstroom van een hoger gelegen gebied naar een lager gelegen gebied.
m.e.r.	De milieueffectrapportage als procedure
macroscopisch verkeersmodel	Met een dergelijk statisch model kunnen grote netwerken snel doorgerekend worden, zonder dat afzonderlijke auto's worden geanalyseerd.
MER	Het milieueffectrapport
MIP-object	Object dat tijdens het Monumenten Inventarisatie Project is voorgedragen om monument te worden. Objecten die vervolgens niet aangewezen zijn als monument, dragen nog wel de naam MIP-object, maar zijn niet wettelijk beschermd volgens de monumentenwet.
mitigerende maatregelen	Verzachtende, effectbeperkende maatregelen.
MMA	Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.
modal shift	Modal shift is de term voor het vervangen van een deel van het vervoer over de weg door andere vormen van vervoer, met name vervoer per spoor en per schip.
multimodaal transport	Een transportketen waarbij meerdere manieren van transport geïntegreerd worden. Het grootste deel van het traject wordt hierbij per spoor, zee- of binnenvaart afgelegd. De goederen worden in gestandaardiseerde transporteenheden (containers, wissellaadbakken, opleggers) getransporteerd.
multi-trailer-system	Een transportsysteem waarbij een op een tractor lijkend voertuig meerdere stellen voorttrekt waarop containers geplaatst kunnen worden. Het geheel is een soort van trein voor op de weg.

NAP	Het Normaal Amsterdams Peil is de referentiehoogte waaraan hoogtemetingen in Nederland worden gerelateerd. Voor het gemak wordt het NAP gelijkgesteld aan het gemiddeld zeeniveau, in werkelijkheid is het hoger.
Natura 2000	Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Het netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992). Het netwerk is in opbouw: nog niet alle lidstaten hebben definitief alle gebieden aangewezen.
Nb-wet	Natuurbeschermingswet 1998
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Het NSL is een samenwerking tussen alle overheden om de luchtkwaliteit te verbeteren in gebieden waar de normen worden overschreden. Voor zo'n gebied wordt een gebiedsgericht programma opgesteld.
partiële herziening	Gedeeltelijke herziening van een gebied binnen een geldend ruimtelijk plan.
Provinciale Staten (PS)	De hoofdtaak van de Provinciale Staten is het controleren van het bestuur van de provincie, dat gevormd wordt door de Gedeputeerde Staten.
rijksmonument	Geografische, archeologische of bouwkundige waarde die wordt beschermd volgens de Monumentenwet
robuuste verbinding	Extra brede ecologische verbindingszone
Rode Lijst	Hierop staan de dier- en plantensoorten die in Nederland bedreigd zijn in hun voortbestaan.
Startnotitie	Eerste stap in de m.e.r.-procedure, waarmee de voorgenomen activiteit wordt bekend gemaakt en de milieueffecten globaal worden aangeduid
VKA	Voorkeurs Alternatief, het alternatief dat de voorkeur van de initiatiefnemer heeft
Wbb	Wet bodembescherming
Wgh	Wet geluidhinder
Wm	Wet milieubeheer
Wro	Wet op de ruimtelijke ordening

**BIJLAGE II Achtergrond Nut en Noodzaak (uit PlanMER bovenregionaal logistiek park
Midden- en West-Brabant, Witteveen+Bos, 2007)**

1.1. Nut en noodzaak

1.1.1. Kwantitatieve aspecten vraag en aanbod

bovenregionaal: Zuidwest Nederland en Antwerpen

Uit onderzoek van DHV [lit. 2] blijkt dat in de periode 2001-2025 de totale toename van de vraag naar bedrijventerreinen en zeehaventerreinen in de regio Zuidwest Nederland (inclusief Rijnmond en Drechtsteden, exclusief West-Brabant) volgens het Centraal Planbureau naar verwachting tussen 550 en 5.600 hectare bedraagt. Het aandeel van industrie en logistiek, inclusief de totale vraag naar haventerreinen, bedraagt naar verwachting tussen min 300 en plus 3.600 hectare.

Volgens de IBIS 2005 (Integraal Bedrijventerreinen Informatie Systeem) is er in totaal nog ca. 1.100 hectare bedrijventerrein in deze regio direct uitgeefbaar. Daarnaast zijn er harde plannen¹ voor ca. 670 hectare en zijn er 'zachte plannen' voor 900 hectare. Voor terreinen die enkel geschikt zijn voor zware industrie, logistiek en zeehaventerreinen bedraagt de direct uitgeefbare voorraad circa 680 hectare, zijn er voor 400 hectare harde plannen in ontwikkeling en liggen er nog zachte plannen voor 320 hectare.

Het globale beeld dat hieruit ontstaat is dat er – voorlopig – nog een aanzienlijk tekort is aan planvoorraad om aan de vraag te voldoen, zeker in de hogere groeiscenario's van het CPB.

Uit het onderzoek [lit. 2] blijkt echter dat wanneer de 'harde' IBIS-voorraad naast de streekplannen wordt gelegd (waarin ook minder 'harde' ontwikkelingen zijn voorzien, waaronder de 2^e Maasvlakte (circa 1000 hectare) en de Hoeksche Waard (circa 180 hectare)), het volgende beeld ontstaat: voor Zeeland kan worden geconcludeerd dat zij in haar eigen behoefte voorziet, waar het zeehaven- en zware industrieterreinen betreft. In Rijnmond is de opgenomen oppervlakte in de planning van nieuwe terreinen veel omvangrijker dan de prognose van de oppervlakteontwikkeling in IBIS. In de IBIS wordt voor Rijnmond uitgegaan van 230 hectare harde plannen (108 logistiek en haven) en 375 hectare zachte plannen (geen industrie, logistiek en haven). Uit de streekplanuitwerking voor Rijnmond blijkt een (harde) planning van 1010 hectare droog (waarvan veel industrie en logistiek) en 2000 hectare natte terreinen. Dat betekent een toename van de harde planvoorraad van circa 2800 hectare netto terrein (waarvan circa 1900 industrie- en haventerrein). Wanneer deze wordt opgeteld bij de oorspronkelijke harde planvoorraad uit de IBIS ontstaat het beeld dat vraag en aanbod in Zuidwest-Nederland (exclusief West-Brabant) goed met elkaar in evenwicht zijn (zie onderstaande tabel).

Tabel 1.1. vraag en aanbod bedrijventerreinen en zeehaventerreinen Zuidwest Nederland

	totaal bedrijven- en haventerreinen	waarvan: industrieel, logistiek en haventerreinen
Vraag		
- (CPB) '01-'25	546 < > 5.598	- 298 < > 3.592
Aanbod		
- direct uitgeefbaar	1.126	676
- harde plannen IBIS	667	402
- plansurplus regio Rijnmond	2.780	1.892
- zachte plannen	910	321
Totaal aanbod	4.573	2.970
Totaal inclusief zacht	5.482	3.291
Uitgegeven '01-'04	485	203

Bron: DHV, Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant, onderzoek naar vraag en aanbod, juni 2006

¹ Hier gedefinieerd als bindend/vigerend, goedgekeurd of vastgesteld bestemmingsplan zoals opgenomen in de IBIS registratie.

Evident is dat er een groot verschil ligt tussen de 'harde' voorraad uit de IBIS en de planning van de provincie Zuid-Holland en de regio Rijnmond: het 'plansurplus' in bovenstaande tabel. Gezien de planstatus van vooral de 2^e Maasvlakte – die hier het overgrote deel van uitmaakt – is er vanuit gegaan dat deze plansurplus daadwerkelijk zal worden gerealiseerd. De realisatie van het bedrijventerrein Hoeksche Waard, waarvan 120 van de 180 hectare is voorzien voor 'droog havengerelateerde' bedrijvigheid als overloop van het havenindustriële complex van Rotterdam, is nog onzeker. Uit onderzoek door Ecorys naar de bovenregionale vraag [lit. 27] blijkt dat met name de Hoeksche Waard en Maasvlakte 2 worden gezien als voor het oorspronkelijke Moerdijkse Hoek (van bruto 600 hectare) concurrerende terreinen (havengerelateerd en transportasgeoriënteerd). In het onderzoek wordt tevens geconcludeerd dat het totale bovenregionale aanbod goed in evenwicht is met de vraag en er dus maar een geringe kans op leegstand bestaat. Wanneer de nog onzekere ontwikkeling van Hoeksche Waard dus geen doorgang vindt, mag verondersteld worden dat dit extra druk oplevert voor met name de 2^e Maasvlakte en het logistieke park Midden- en West-Brabant.

Voor de regio Antwerpen geldt het volgende: in het Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen is een overzicht gegeven van nog uitgeefbare oppervlakte, tezamen een kleine 300 hectare. De planning voor nieuwe terreinen betreft slechts één lokaal bedrijventerrein: 't Zand van 10 hectare. Uit het rapport 'Economische Ontwikkelingstudie voor de haven' (2005) blijkt dat er bij een hoog groeiscenario het huidige aanbod niet volstaat tot 2030 voor opvang van de (inter)nationale groei in de logistiek en industrie (bij een lager groeiscenario wel). Het Strategisch Ruimtelijk Structuurplan behelst een groot pakket aan herstructurerings- en intensiveringmaatregelen waarmee de huidige en toekomstige groei moet kunnen worden opgevangen.

regionale vraag en aanbod in Midden- en West-Brabant in evenwicht

Op basis van de meest recente prognoses die in het kader van de uitwerkingsplannen in Midden en West-Brabant voor de periode 2006 - 2020 zijn gemaakt, blijkt dat de behoefte aan bedrijventerreinen in totaal circa 1500 hectare is. De totale geprogrammeerde capaciteit aan bedrijventerreinen in Midden en West-Brabant (inclusief plannen is volledig nodig voor de opvang van de regionale behoefte aan bedrijventerrein (lit 9). Hiervoor is in de verschillende uitwerkingsplannen van het Streekplan ruimte gereserveerd. Wanneer de specifieke behoefte aan terrein voor de doelgroep Moerdijkse Hoek op deze reguliere terreinen opgevangen zou moeten worden, zou derhalve een tekort aan terrein voor de eigen regionale behoefte ontstaan.

vraag en aanbod doelgroep Moerdijkse Hoek

Uit nader onderzoek [lit. 5] naar de vraag en aanbod van de bedrijventerreinen, blijkt dat de (bovenregionale) ruimtevraag autonoom voor de doelgroep Moerdijkse Hoek 293 hectare bedraagt in de periode tot 2025. Bij sterkere economische groei betreft de vraag 353 hectare, bij tegenvallende economische ontwikkeling 234 hectare. De ruimtebehoefte komt grotendeels voort uit de logistiek (224 hectare in het hoge scenario) en de basischemie (94 hectare in het hoge scenario) en voor een kleiner deel uit de overige industriële sectoren. Het deel van de vraag dat havengebonden is varieert in de scenario's tussen 127 en 181 hectare. Daarbinnen is de behoefte aan direct kadegebonden locaties 65 tot 88 hectare.

Uit hetzelfde onderzoek [lit. 5] blijkt dat op het huidige bedrijventerrein Moerdijk, maximaal 255 hectare bedrijventerrein (inclusief de vrijkomende gronden van Shell) beschikbaar is voor uitgifte. Daarnaast geven de onderzoekers aan dat het naastgelegen gebied van de Roode Vaart als bedrijventerrein kan worden ontwikkeld. Indien dit volledig 'droog' wordt ontwikkeld betreft het een terrein van netto 71 hectare. De provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk hebben echter aangegeven dit gebied, gezien zijn unieke karakter en ligging, te reserveren voor toekomstige havenontwikkelingen. Tenslotte is de optie opgenomen van ontwikkeling van een klein bedrijventerrein bij Lage Zwaluwe van 25 hectare. Kwantitatief gezien volstaat dit aanbod ($255+71+25 = 351$ hectare) voor het opvangen van de ruimtevraag. Slechts in het hoge groei scenario is er een minimaal tekort van 2 hectare, wat

verwaarloosbaar is gezien de beperkte omvang en looptijd tot 2025 en de onzekerheidsmarge in de scenario's.

1.1.2. Kwalitatieve aspecten vraag en aanbod

provinciaal beleid: concentratie van 150 hectare op één locatie

Het beleid van de provincie Noord-Brabant gaat uit van het concentreren van de bedrijvigheid in plaats van verschillende kleinere bedrijventerreinen verspreid over West-Brabant. Deze concentratiegedachte van verstedelijking is vastgelegd in het Streekplan Noord-Brabant 2002. Het betreft één van de vijf leidende principes voor het provinciaal ruimtelijk beleid. Door de concentratie wordt namelijk recht gedaan aan het principe van zuinig ruimtegebruik en concentratie biedt voordelen door de mogelijkheden voor industriële symbiose (uitwisseling van energie, grondstoffen en water, gemeenschappelijk gebruik van bedrijfsfuncties en collectieve inzameling en afvoer van afvalstoffen), voordelen op sociaal maatschappelijk vlak (draagvlak voor gezamenlijke diensten) en leefbaarheid (voorkomen hinder en vervuiling en betere beheersbaarheid). Bovendien biedt het kansen voor de intensivering van het ruimtegebruik en vermindert het de landschappelijke aantasting.

provinciaal beleid: creëren van ruimte voor bedrijven met bijzondere vestigingsvoorwaarden

Het Streekplan geeft aan dat het merendeel van de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen opgevangen moet worden in de stedelijke regio's, op het bovenregionale bedrijventerrein Moerdijk en op het toekomstige bovenregionale bedrijventerrein Moerdijkse Hoek. De stedelijke regio's hebben daarbij niet alleen de taak om de groei van hun eigen bedrijvigheid op te vangen. Zij moeten ook ruimte bieden voor de vestiging van bedrijven van buiten Noord-Brabant en vestiging van bedrijven die vanwege hun aard, schaal of functie niet langer passen in de landelijke regio's. Een voorbeeld hiervan zijn de vele grote transportbedrijven in kleine kernen en in het landelijke gebied in Brabant. Deze transportbedrijven willen zich ontwikkelen. Beleidsmatig is het echter ongewenst dat plaats te laten vinden in de kleine kernen of in het landelijk gebied. Tegelijkertijd kan er nu vaak geen alternatieve ontwikkelingslocatie aangeboden worden, omdat er nog onvoldoende aanbod is aan logistieke terreinen. Behalve in de stedelijke regio's kunnen dergelijke bedrijven op het bovenregionale bedrijventerrein Moerdijk en op het toekomstige bovenregionale bedrijventerrein Moerdijkse Hoek terecht. Bovendien wordt op deze beide terreinen ruimte geboden aan bedrijven die – gelet bijvoorbeeld op hun omvang, milieuhinder of hun behoefte aan diep vaarwater – bijzondere vestigingseisen stellen waaraan in de stedelijke regio's niet tegemoet kan worden gekomen (Streekplan Brabant in Balans, [lit. 8.]). Dit betreft met name het te beperkte aanbod aan kavels groter dan 5 hectare.

provinciaal beleid: economische structuurversterking

In lijn met de voorgaande twee beleidsuitgangspunten voorziet het Streekplan een verdergaande ontwikkeling dan nodig om enkel te voorzien in de eigen behoefte vanuit Noord-Brabant. De Provincie wil met de ontwikkeling van Moerdijkse Hoek ook ruimte bieden voor de bovenprovinciale (nationale en internationale) vraag. Dit is een onderdeel van het economische beleid gericht op acquisitie en versterking van de werkgelegenheid. Met name voor de doelgroep logistiek kent Brabant, en specifiek Moerdijkse Hoek, door haar ligging aan de belangrijke vervoersas A16 tussen Antwerpen en Rotterdam, unieke potenties. Met deze investering wil de provincie Noord-Brabant ook aansluiten bij de globale veranderingen in de productiestructuur. Gezien de verschuiving van de grootschalige productie naar met name Azië, is het belangrijk de logistiek en met name de value added logistics een groter onderdeel te laten uitmaken van de economische structuur. Vanuit milieuoverwegingen (energiebesparing en luchtkwaliteit) wordt bovendien gekozen voor een locatie en opzet die de structuur van provinciedekkend multimodaal transport versterkt.

beschikbaarheid van het aanbod binnen Moerdijk

Het aanbod op het huidige bedrijventerrein Moerdijk bestaat voor 180 hectare uit terreinen die op dit moment in handen zijn van aldaar gevestigde bedrijven, waarvan wordt verondersteld dat deze op de ruimtemarkt worden gebracht. Daarvan betreft circa 127 hectare een grondreserve van Shell. Het gaat

hierbij om specifieke doelgroepen én de VNG-categorieën voor milieuzonering 4, 5 en 6. Het is uit kwalitatief oogpunt niet gewenst om de terreinen voor deze categorieën te gebruiken voor logistieke bedrijven die grotendeels vallen in categorie 3, tenzij het, ingeval van het bestaande haventerrein Moerdijk, om kadegebonden bedrijven gaat. Terreinen waar categorie 4 en 5 bedrijven kunnen worden toegelaten zijn schaars en moeten doelmatig worden benut. Verder is het is waarschijnlijk dat de gronden op het huidige bedrijventerrein Moerdijk niet 'vrij' op de markt worden gebracht, maar dat de grondeigenaren condities verbinden aan de verkoop ten aanzien van de aard van de bedrijvigheid die zich er zal vestigen. Daarnaast blijkt uit onderzoek [lit. 5] dat het voor de logistieke ruimtebehoefte de vraag is in welke mate het huidige bedrijventerrein Moerdijk kan voorzien in de kwalitatieve vestigingsplaatsvereisten voor logistieke bedrijven. Voor het (beperkte) kadegebonden deel is dit evident. Voor het overige deel wordt echter naast multimodaliteit ook de vraag naar gespecialiseerde distributieparks steeds evidenter. Hierbij is - omwille van ketendiversificatie op locatie, kostenoverwegingen en co-siting - ook een bepaalde kritische massa noodzakelijk. Clustering op één locatie leidt tot verbetering van de bedrijfsprocessen, een omvang van 50 - 100 hectare is daarbij minimaal wenselijk [lit. 1].

Kortom: omdat de gronden van Shell niet of slechts beperkt beschikbaar zijn en deze gronden uit kwalitatief oogpunt minder geschikt zijn, het is niet aannemelijk dat de vrijkomende gronden op het bestaande haventerrein (voornamelijk Shell-terreinen) kunnen worden benut voor logistieke activiteiten.

Wat betreft het terrein Roode Vaart geldt dat dit gebied de unieke mogelijkheid biedt om op termijn een voor zeevaart geschikte havenarm te ontwikkelen, geschikt voor direct kadegebonden activiteiten. Aangezien de behoefte aan kadegebonden locaties met het huidige aanbod al zeer krap is in relatie tot de vraag, heeft Provinciale Staten besloten deze ruimte te reserveren voor de specifiek kadegebonden bedrijven en niet voor reguliere (logistieke) activiteiten.

Het terrein Lage Zwaluwe betreft een ontwikkeling van 25 hectare. De omvang is - in verhouding tot de gepresenteerde ruimteclaims en de locatievereisten voor een (vernieuwend duurzaam) logistiek park - echter te beperkt.

1.1.3. Conclusie nut en noodzaak 150 hectare logistiek park

kwantitatief voldoende ruimte

Het bestaande bedrijventerrein Moerdijk biedt veel - unieke - potenties om de groei van de procesindustrie te huisvesten. Het bestaande bedrijventerrein Moerdijk biedt niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief alle benodigde ruimte en locatievereisten om de ruimtevraag vanuit chemie, voedings- en genotmiddelen en energie- en waterproductie te faciliteren.

Ook voor logistiek geldt dat in de ruimtevraag van deze sector kwantitatief zou kunnen worden voorzien. Kwalitatief (vanuit vereiste locatiekwaliteiten van deze ruimtevraag), zijn de gronden binnen het bestaande bedrijventerrein Moerdijk echter minder geschikt [lit. 5]. Kwalitatief is het ook strategisch belangrijk de gronden waar zwaardere hindercategorieën gevestigd kunnen worden voor te behouden voor dergelijke bedrijvigheid, temeer daar vestigingsmogelijkheden daarvoor in Brabant beperkt zijn.

kwalitatieve aspecten leiden tot een zoekopgave

De ruimteclaim vanuit de logistiek bedraagt netto 158 hectare in het lage scenario, netto 187 hectare in het basisscenario en netto 224 hectare bij hoge economische groei. Daarvan is respectievelijk 70, 84 en 101 hectare havengebonden. Van dit deel is een relatief klein deel direct kadegebonden (11, 13 en 15 hectare). Deze kadegebonden vraag zal zonder meer binnen het bestaande bedrijventerrein Moerdijk moeten en kunnen worden ingepast. De rest van de havengebonden logistiek kan deels binnen het bestaande bedrijventerrein worden opgevangen. Uitgaande van het principe het juiste bedrijf op de juiste plaats is hiervoor nog circa 65 hectare beschikbaar op 'Tradepark/distriboulevard' (22,7

hectare) en 'Seaport' (42,4 hectare). Het overige deel van de logistieke vraag van respectievelijk 93, 122 en 159 hectare lijkt echter vanwege de kwalitatieve vereisten en ontwikkelingen binnen deze sector niet plaatsbaar binnen het huidige terrein Moerdijk als wordt uitgegaan van 'het juiste bedrijf op de juiste plek'. Daarbij is het ook onzeker of de huidige grondeigenaren op Moerdijk meewerken aan grootschalige verkoop van reserveringslocaties aan logistieke ondernemingen. Binnen het provinciale beleid dient het hoge groeiscenario als basis voor de reservering van ruimte voor bedrijven. Vanuit kwalitatieve overwegingen bestaat er dus een zoekopgave voor de inpassing van 159 hectare bovenregionaal logistiek park.

De provincie heeft op basis van voorgaande besloten de planvoorbereiding te starten voor de ontwikkeling van een locatie van netto 150 hectare. Vanuit het ruimtelijke concentratiebeleid en de economische en ecologische voordelen wordt gestreefd naar één locatie.

conclusie

De onderzoeken naar vraag en aanbod en het overleg met de ministeries van VROM en EZ en de gemeente Moerdijk, hebben geleid tot de volgende belangrijke conclusies:

- binnen het bestaande havengebied Moerdijk is het mogelijk de behoefte voor chemie en industrie te accommoderen door onder andere het beschikbaar komen van de Shell-reserve. Daarmee is de aanleg van Moerdijkse Hoek (600 hectare zoals voorheen voorzien) voor deze doelgroep niet nodig;
- vanuit kwalitatieve aspecten is er behoefte aan een nieuw bovenregionaal logistiek park van 150 hectare netto.

Daarnaast is al geconcludeerd uit verschillende onderzoeken dat deze 150 hectare netto in aansluiting op het zeehaventerrein Moerdijk in de oksel van de A16/ A17 gerealiseerd moet worden. In het planMER bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant, gericht op de locatiekeuze, is onderzocht of de locatie in de oksel van de A16/A17 ook vanuit milieuoogpunt de beste en enige locatie is.

1.2. Gebruikte literatuur

1. RBOI b.v. & DHV, in opdracht van de gemeente Moerdijk, de provincie Noord-Brabant, het ministerie van EZ en het ministerie van VROM; Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk, Uitwerking Regioanalyse; Rotterdam, juni 2006.
2. DHV, in opdracht van de provincie Noord-Brabant; MER Bedrijventerrein Moerdijkse Hoek, milieueffectrapport met samenvatting en bijlagen; december 2005.
3. DHV-Blankert; Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant, onderzoek naar vraag en aanbod; juni 2006.
4. Provincie Noord-Brabant; Streekplan Noord-Brabant; 2002, herzien december 2004.
5. Provincie Noord-Brabant; Uitwerkingsplannen Noord-Brabant, plantekst en plankaarten; december 2004.
6. Ecorys; Bovenregionale vraag Moerdijkse Hoek; 2005.

BIJLAGE III Verkenning robuustheid 'Gedegen en gedragen' (DHV, 2009)

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	2
1.1	De studie “Gedegen en Gedragen”	3
1.2	Effect op de economische groeiverwachting	4
1.3	Effect op de gehanteerde parameters	7
1.4	Conclusies met betrekking tot de marktvraag voor Logistiek Park Moerdijk	8
2	COLOFON	10

1 INLEIDING

In het voorjaar van 2006 is door DHV uitgebreid onderzoek gedaan naar de toekomstige ruimtebehoefte voor industriële en logistieke bedrijven in West-Brabant. Deze studie stond in het kader van het dossier “Port of Brabant” en is uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord-Brabant, de gemeente Moerdijk en de ministeries van EZ en VROM.

De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in de publicatie “Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant: onderzoek naar vraag en aanbod” (DHV, juni 2006). Mede op basis van deze publicatie hebben de betrokken overheden besloten over te gaan tot planvorming voor het Logistiek Park Moerdijk van netto 150 hectare. Deze planvorming is inmiddels volop gaande.

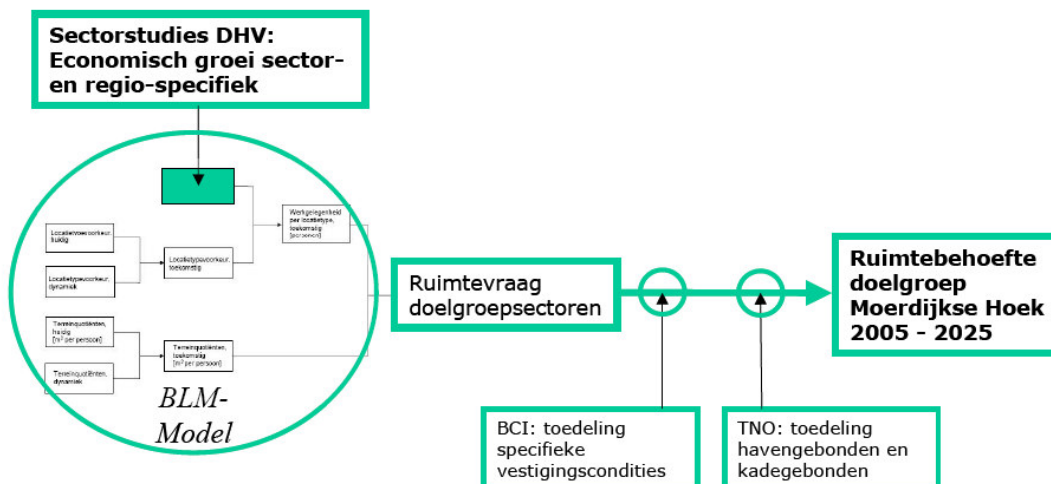
Op dit moment – krap drie jaar later – wordt Nederland geconfronteerd met een zeer specifieke economische situatie: de kredietcrisis met in het verlengde daarvan een zeer ingrijpende recessie. De vraag is opgekomen of de uitgangspunten van het onderzoek dat ten grondslag ligt aan het Logistiek Park Moerdijk nu nog wel opgeld doen.

In deze notitie wordt voor zover mogelijk een antwoord gegeven op die vraag: wat zijn de conjuncturele en structurele effecten van de huidige ontwikkelingen in de economie die betrekking hebben op de economische ruimtebehoefte voor logistiek en/of industrie in West-Brabant en hoe moeten deze worden doorvertaald naar de concrete onderbouwing voor het Logistiek Park Moerdijk? Voor het opstellen van deze verkenning is gebruik gemaakt van bureaustudie (publicaties over de economische situatie in sectoren) en daarnaast het consultatie van ondernemers in de betreffende branches.

Deze notitie doet verslag van de verkenning. In de volgende paragraaf wordt eerst gekeken naar de gehanteerde parameters in het onderzoek voor Logistiek Park Moerdijk, waarna achtereenvolgens die parameters tegen het licht worden gehouden van de huidige crisis en recessie en de effecten daarvan op kortere en langere termijn.

1.1 De studie “Gedegen en Gedragen”

Voor het onderzoek is een specifiek analysemodel opgesteld:



Het rekenhart hiervan vormt de methodiek van de “Bedrijfslocatiemonitor” van het Centraal Planbureau. Dit model wordt algemeen – ook door het Rijk – gehanteerd en is resultaat van jarenlang onderzoek en modelstudie van het CPB. Het rekent toekomstige economische groei (gemeten in arbeidsplaatsen) om naar ruimtebehoefte. De parameters die hierbij aan de orde komen zijn:

- de geprognosticeerde economische groei per sector
- de locatietypevoorkeur (CPB: hoeveel bedrijven gaan naar bedrijventerreinen)
- de terreinquotiënt (CPB: hoeveel ruimtegebruik per werknemer)

De uitkomsten hiervan zijn via twee rekenslagen naar de ruimtebehoefte voor Moerdijk doorerekend:

- toedeling naar vestigingscondities doelgroep Moerdijk (BCI parameters)
- toedeling naar haven- en kadegebonden activiteiten (TNO parameters)

Al deze parameters komen in de navolgende paragrafen naar voren. Primair staat de geprognosticeerde groei per sector centraal, zeker in het licht van de huidige economische recessie. Hiervoor zal daarom nadrukkelijk worden ingegaan op de uitgangspunten van de onderliggende sectorstudies.

In de berekening voor het Logistiek Park Moerdijk zijn de zogenaamde “Lange Termijn Verkenningen” van het CPB als uitgangspunt genomen voor de verwachte economische groei per sector. Deze zijn doorvertaald naar het regionaal niveau van West-Brabant en genuanceerd aan de hand van de specifieke economische situatie in deze regio.

Belangrijk is, dat het Centraal Planbureau deze Lange Termijn Verkenningen niet heeft aangepast aan de hand van de huidige recessie. De cijfers waarop het onderzoek voor Logistiek Park Moerdijk zich baseert, zijn daarmee nog steeds actueel.

Weliswaar zijn de korte termijn verwachtingen aangepast (recent naar in totaal -3,5% voor 2009), dit wordt binnen de Lange Termijn Verkenningen gezien als conjunctureel effect. Zo is de economische groei in de voorafgaande jaren bijvoorbeeld een stuk hoger geweest dan in de meeste scenario's werd verwacht, wat elkaar binnen de lange termijn compenseert.

Het is momenteel niet met zekerheid te zeggen in welke mate de huidige crisis effecten zal hebben over de langere termijn. Dat doet het CPB niet, maar ook veel bedrijven en brancheverenigingen onthouden

zich van het doen van uitspraken over de langere ontwikkelingsrichting van de economie. Tegelijkertijd kan al wel een eerste verkenning worden gedaan naar mogelijke structurele effecten van de huidige economische situatie binnen bepaalde branches en sectoren. Deze zijn in de volgende paragraaf opgenomen.

1.2 Effect op de economische groeiverwachting

De ruimtebehoefte is in het rapport berekend voor de zogenaamde 'doelgroepsectoren'. Dit zijn de sectoren die – eventueel deels – binnen de doelgroepomschrijving voor Port of Brabant vallen:

- Voedings- en genotmiddelenindustrie
- Chemie
- Metaalindustrie
- Overige industrie (textiel, hout, papier, meubels)
- Energie- en waterproductie
- Recycling
- Logistiek

Voor deze sectoren is kort geanalyseerd welke mogelijke veranderingen in het toekomstperspectief zijn opgetreden sinds publicatie van de rapportage en vooral in verband met de huidige crisis en recessie.

Voedings- en genotmiddelenindustrie

In het onderzoek werd uitgegaan van een nulgroei van de ruimtebehoefte van de sector, op basis van de verwachting dat weliswaar de werkgelegenheid zal blijven afnemen in de sector, maar dat deze niet wordt doorvertaald in per saldo vermindering van de productie in West-Brabant. Daarnaast werd een doorgaande expansie van het aantal internationale vestigingen in West-Brabant verwacht. Over het geheel werd daarmee een beperkte groei van de ruimtebehoefte richting 2025 berekend.

Grotendeels doet dit beeld nog steeds opgeld. De huidige afname van werkgelegenheid is al in het onderzoek verrekend. Inmiddels is daarnaast echter ook meer nadruk komen te liggen op transportkosten van levensmiddelen. Deze zijn zeer sterk gestegen, wat een effect heeft op de sector. Het wordt steeds aantrekkelijker om verwerking van basisproducten al in het land van herkomst te plaatsen, aangezien dit tot een vermindering van totale transportkosten leidt.

Voor de sector blijft echter tegelijk gelden dat zij relatief weinig inkomenselastisch is, en daarmee ook minder sterk reageert op conjunctuur. Tot nu toe ondervindt de sector als geheel ook nog vrij weinig effect van de crisis, er wordt zelfs nog omzetgroei gerealiseerd. Er is dan ook geen reden voor structurele bijpassing van het geschetste beeld van de sectorstudie.

Chemie

De sectorstudie uit 2006 ging uit van groei van de ruimtebehoefte voor de basischemie (niet voor fijnchemie). Deze groei – in een gespannen markt – werd vooral afgeleid van de strategische ligging van West-Brabant binnen West-Europa.

De basischemie is zeer sterk conjunctuurgevoelig op mondiale schaal. Zij ondervindt hier momenteel ook terdege de gevolgen van. Vooral doordat productiebedrijven in de keten te kampen hebben met sterke krimp (zoals onder meer de Duitse automobielenindustrie). Ook juist hierin schuilt het gevaar op meer structurele effecten voor de sector. Het is mogelijk dat bepaalde industriële bedrijfstakken (vooral degene vooraan in de ketens) door de shake-out van de huidige sterke recessie, in Europa verdwijnen en niet meer terugkomen. Gesloten Europese productiefaciliteiten worden nadat de economie zich herstelt niet meer in Europa terug in bedrijf genomen, maar elders in 'goedkopere' werelddelen doorgezet.

Wanneer de huidige recessie zich in versterkte vorm doorzet, mag hierdoor in enige mate een structureel negatief effect worden verwacht, welke niet valt binnen de normale conjunctuur en daarmee dus ook niet in de rapportage uit 2006 is voorzien. De ruimtevrage vanuit de chemie zal dan lager uitvallen.

Metaalindustrie

Voor het totaal de metaalsector (metaal en metaalproducten) in West-Brabant werd een marginale groei van in totaal 9 hectare tot 2025 voorzien. Deze groei zou vooral voortkomen uit het feit dat internationale bedrijven eindproductievestigingen in West-Brabant plaatsen.

Los van de nieuwvestigingen werd in het onderzoek al rekening gehouden met een sterke afname van de traditionele metaalbedrijven. Deze vindt momenteel wellicht versneld plaats, maar is in de studie al voorzien en meegerekend.

Ook wanneer de huidige recessie voorbij is, blijft West-Brabant tussen Rijnmond en Antwerpen een interessante en logische locatie voor Europese eindproductievestigingen van mondiale metaalproductiebedrijven. Er is daarom op dit moment geen reden om de geprognostiseerde marginale ruimtebehoefte voor de langere termijn veel negatiever in te schatten.

Overige industrie

Voor de overige industrie is in 2006 gerekend met een lichte afname van de ruimtebehoefte richting 2025. Deze is gebaseerd op de veronderstelling dat de sector in totaalvolume zal afnemen, maar dat West-Brabant (met een sterke vertegenwoordiging van deelsectoren als de meubelindustrie) profiteert van de concentratie van bedrijfsactiviteiten naar één centrale vestigingsplaats.

Ook hier geldt dat de huidige economische recessie de verwachtingen uit 2006 waarmaakt. Het proces wordt nu weliswaar versneld, maar dat heeft voor de (al verrekende) langere termijn prognose van forse afname van de sector geen wezenlijke gevolgen.

Energie en waterproductie

Voor deze sector is in het onderzoek rekening gehouden met de vestiging van enkele nieuwe decentrale elektriciteitscentrales in West-Brabant. De onderliggende verwachtingen zijn grotendeels redelijk onafhankelijk van conjunctuur: stijgende energieprijzen, toenemend maatschappelijk belang van duurzame energieproductie, beperkte groei van het aantal huishoudens.

Weliswaar zal het industrieel grootverbruik zich door de recessie (misschien ten dele ook op langere termijn) minder sterk ontwikkelen dan verwacht. Dit betreft slechts 15% van de energieconsumptie en wordt gecompenseerd door een toegenomen beleidsprioriteit voor klimaatbeleid en duurzame energie. Er is dus geen reden voor aanpassing.

Recycling

In het onderzoek is rekening gehouden met een uitbreiding van de ruimtebehoefte voor West-Brabant met in totaal 8 hectare. Onderliggend zijn veronderstellingen uit de branche die uitgaan van een verschuiving van stort naar verwerking, gepaard gaande met een groei van de totale afvalstroom. Daardoor zouden enkele nieuwe afvalverwerkingslocaties ontstaan.

Ook hier geldt dat met name de toegenomen aandacht voor het klimaatbeleid (ook op regionaal niveau) een impuls geeft aan de ruimtebehoefte die sterker is dan in 2006 voorzien. Daarom kan – los van de huidige conjunctuur – de verwachting uit het onderzoek als plausibel worden beoordeeld.

Logistiek

De logistieke sector heeft het afgelopen half jaar – nog veel sterker dan de industrie – als geheel zware klappen te verduren gekregen door de crisis. Logistiek is vroegcyclisch. Dat houdt in, dat hier als eerste en zeer heftig de gevolgen doorwerken van de vertrouwenscrisis. In de productieketens houden alle schakels de adem in, onder meer door de voorraden te reduceren. Dat werkt zeer sterk door in de vraag naar

logistieke functies. De consumptie (los van dure luxeartikelen) is echter nog niet sterk afgenomen en er wordt nog niet massaal gekozen voor toeleveranciers dicht bij huis. Met name de voorraadreductie is verantwoordelijk voor de vraaguitval.

Voor de snelheid van die vraaguitval is daarbij dramatisch. Na een periode van zeer sterke groei – waarin veel investeringen zijn gedaan, onder meer in duurzame technieken – is de terugval van de omzet te groot om de recente investeringslasten te kunnen dragen. Dat geldt met name voor kleine ondernemers (de ZZP-ers) en voor sterk gespecialiseerde vervoerders (bijvoorbeeld t.b.v. de automotive).

Op dit moment en zolang de crisis aanhoudt zal er daarom sprake zijn van een vrijwel volledige vraaguitval voor logistieke kavels en vastgoed. Wanneer echter over de duur van de recessie heen gekeken wordt, verandert het beeld. Vertegenwoordigers uit de sector zijn er stellig van overtuigd dat Nederland – en daarbinnen ook met name West-Brabant – ook op de langere termijn de voornaamste toegangspoort tot Europa blijft. Vanwege de ligging (ook binnen het trans-Europese vervoersnetwerk) en de aanwezige expertise en specialisaties, zullen nieuwe investeringen tegen die tijd juist hier plaatsvinden, waar de capaciteit door de huidige shake-out elders verloren is gegaan. Dat geldt ook voor de schaalvergroting: de huidige uitval van veel kleine bedrijfjes, zal leiden tot een extra groeiimpuls voor de grotere ondernemingen wanneer de vraag weer op gang komt.

Al met al is het beeld voor de logistiek divers. De mondiale handel is in zeer korte tijd al met 10% afgenomen. Een kwart van het personeel in de sector zit momenteel stil en een derde van de wagens staat stil. Dat heeft nu al zeer grote gevolgen. Veel bedrijven gaan failliet. Niet alleen de transporteurs, maar bijvoorbeeld ook logistieke vastgoedondernemers en de integrale dienstverleners. Bij een aanhoudende recessie zal deze uitval ook doorzetten. Toch wordt – zowel vanuit de sector als vanuit de wetenschap¹ – op dit moment al juist een sterke positie van Nederland verwacht voor Europese vestigingsinvesteringen die na recessie zullen worden gedaan.

De verwachtingen voor West-Brabant zijn dan ook niet negatief. Zeker niet voor de langere termijn, wanneer vervoersstromen weer aantrekken. Een evident signaal van de sterke positie van deze regio is wellicht dat zelfs midden in de huidige crisis 3 Amerikaanse en 3 Chinese distributeurs in de afgelopen maanden de beslissing hebben genomen een nieuwe vestiging in West-Brabant te realiseren. Bij 2 van de Amerikaanse bedrijven betreft het een consolidatie van de Europese activiteiten, waarbij diverse vestigingen elders in Europa worden gesloten en in West-Brabant worden gebundeld².

¹ Bronnen: B.Banning (ABN-AMRO), R. Weijmans (Goodman), Prof. M. van Vliet (Radbout Universiteit Nijmegen), R. Barendrecht (Berenschot) in het vakblad Logistiek

² Bron: REWIN

1.3 Effect op de gehanteerde parameters

Parameters uit het model

In het onderzoek is het model Bedrijfslocatiemonitor van het Centraal Planbureau gehanteerd. Hieruit zijn ook de parameters afgeleid voor het aandeel van de bedrijven per sector dat zich vestigt op bedrijventerreinen en het ruimtegebruik per werknemer.

In het licht van de huidige crisis en recessie is het mogelijk dat deze parameters zich anders zullen ontwikkelen dan op dat moment voorzien. Het betreft daarbij met name de vernieuwing die zich versterkt doorzet. In eerste instantie zullen logistiek en industrie inkrimpen. Dat doet ze nu al en dat zal doorgaan totdat het einde van de recessie zich aandient. Wat hierbij verloren gaat, zijn met name de (kleinere) bedrijven met beperkte draagkracht.

Wanneer echter investeringen weer op gang komen, vindt dus versneld vernieuwing en schaalvergroting plaats. Dit geldt met name voor de logistiek. Voor de industriële sectoren is al in het model rekening gehouden met verlies van (lage marge) productiecapaciteit. Deze wordt alleen versneld, maar dit heeft geen groot effect op de langere termijn vraagprognose.

Voor de logistiek is het beeld anders. Versnelde vernieuwing van de capaciteit in de sector leidt ook tot versnelde wijziging van de vestigingspatronen. Het ruimtegebruik per werknemer op logistieke kavels is bijvoorbeeld aan het stijgen als gevolg van de modernisering/professionalisering en uitbreiding van het dienstenpakket. Dit effect zal versneld plaats kunnen gaan vinden, wat leidt tot een beperking van het totaal ruimtegebruik.

Parameters vanuit de toedeling

In het onderzoek zijn twee toedelingen aan de orde. Ten eerste de toedeling van groei in de sectoren naar de gedefinieerde doelgroep voor Moerdijk. Deze vindt plaats op basis van BCI-kentallen. BCI is per bedrijfsactiviteit zeer expliciet nagegaan in welke mate ze voldoen aan / behoefte hebben aan specifieke vestigingscondities (grote kavels, hogere milieucategorieën, kavels langs of nabij diep vaarwater, binding aan spoor/buis) en voldoen aan aspecten van duurzaamheid. Zonder op de details hiervan in te gaan kan worden verondersteld dat twee effecten zich voordoen. Het betreft een enigszins groter aandeel van de bedrijven dat behoefte heeft aan grote kavels en tegelijk een kleiner aandeel van de activiteiten dat plaatsvindt in de hogere milieucategorieën.

Ten aanzien van de toedeling van de berekende ruimtevrage naar specifiek havengebonden en kadegebonden kavels is gebruik gemaakt van cijfers van TNO, die naar dit onderwerp onderzoek heeft verricht. De recessie zal op lange termijn naar verwachting niet zeer grote impact hebben op deze toedelingsparameters. Het enige effect dat kan worden verwacht is een lichte verschuiving naar meer watergebonden kavels. Reden hiervoor is dat de huidige crisis wordt aangegrepen (ook door ondernemers) voor meer nadruk op duurzame oplossingen en reductie van energieverbruik. Relatief meer ladingen zullen daarom via het water worden vervoerd.

1.4 Conclusies met betrekking tot de marktvraag voor Logistiek Park Moerdijk

Deze notitie bevat het verslag van een verkenning naar mogelijke gevolgen van de huidige crisis/recessie voor de in 2006 berekende marktvraag in het kader van "Port of Brabant". De effecten vallen uiteen in twee onderscheiden categorieën. Ten eerste de vraaguitval op korte termijn en ten tweede de structurele effecten doordat sectoren verloren gaan (voor West Europa) of zich structureel anders gaan organiseren. Aangezien het voor de prognose gehanteerde rekenmodel langjarig al rekening hield met conjunctuur, wordt de vraaguitval op korte termijn grotendeels gecompenseerd. De bedrijven die door de huidige omstandigheden 'wegvallen', zijn meestal ook al sowieso niet diegene die voor nieuwvestiging op een modern en duurzaam bedrijvenpark in aanmerking zouden komen. Deze ontwikkeling op kortere termijn heeft daarom vooral weerslag op de planning en exploitatie voor het terrein, maar niet op de langjarige behoefteeraming.

Daarnaast is een aantal meer structurele effecten in de verkenning gesignaleerd. Deze zijn verschillend voor de industriële sectoren en de logistiek, en worden daarom onderstaand afzonderlijk samengevat.

De industriële activiteiten

Voor de industriële sectoren is in de sectorstudies al terdege rekening gehouden met uitval van een belangrijk deel van de activiteiten. Vooral meer traditionele activiteiten, basisproductie en activiteiten met lagere marges vallen weg. Dit proces wordt nu versneld. Dat heeft tot gevolg dat afname van de ruimtevraag zich nu al zeer sterk zal voordoen, maar deze is over de totale periode tot 2025 niet evident nog groter dan al werd verwacht.

Alleen voor de chemie is geconstateerd dat de berekende ruimtevraag vanuit het perspectief van de huidige ontwikkelingen wel lager zou kunnen uitvallen. Dit heeft te maken met het verdwijnen van grootschalige industriële sectoren uit Europa (auto's, machines), waarvan onzeker is of deze na de crisis wel in de zelfde mate zal terugkeren. In totaal werd een vraag van 82 hectare voor de "doelgroep Moerdijkse Hoek" gerekend. Deze zal naar huidige inzichten lager uitvallen.

De logistieke activiteiten

Voor de logistiek komt uit de verkenning een wisselend beeld. Als vroegcyclische bedrijfstak heeft deze sector momenteel zeer sterk te lijden. Er vindt een zeer grootschalige shake-out van bedrijven plaats. Op de kortere termijn is hierdoor ook maar een beperkte vraag naar logistieke kavels te voorzien.

Tegelijk wordt voor na de crisis juist een versterkte marktpositie voor Nederland en West-Brabant verwacht. Er is geen reden om aan te nemen dat de verwachtingen over doorgaande groei van de wereldhandel (met name ook het containertransport over water) over een langere termijn evident lager zal uitpakken. En Rotterdam blijft daarbij – samen met Antwerpen – de belangrijkste toegangspoort. Aangezien door de shake-out de totale capaciteit van de logistieke sector is afgenomen, zullen versneld nieuwe investeringen worden gedaan en zal de vernieuwing en schaalvergroting binnen de sector fors doorzetten. Nu al is te zien dat Amerikaanse en Chinese distributeurs nog steeds nieuwe vestigingen in West-Brabant realiseren.

In welke mate deze groeiimpuls op langere termijn zich tot de huidige vraaguitval zal verhouden is niet concreet aan te geven. Wel mag worden geconcludeerd dat een eventuele veronderstelling dat de ruimtevraag richting 2025 lager zou uitvallen, wellicht teveel het korte termijn perspectief weergeeft.

Eindconclusie

Vanuit de studie "Gedegen en gedragen" is geconcludeerd dat er marktruimte is voor een logistiek park van netto 150 hectare bij Moerdijk. Deze conclusie ging uit van een gemiddelde economische groeiverwachting over de periode tot 2025. Vanuit de verkenning naar de effecten van de huidige financiële crisis en economische recessie komt geen duidelijk signaal dat die conclusie naar huidig inzicht anders uit zou moeten vallen.

Voor de langere termijn – de looptijd van de uitgifte van het terrein – wordt gemiddeld genomen niet uitgegaan van een lagere groei van logistieke activiteiten in West-Brabant. Wel kan eventueel een lagere groei van de ruimtevrage vanuit de chemie zich voordoen, waardoor meer ruimte op het huidige havenschap Moerdijk beschikbaar zou komen. Zoals echter in de studie “Gedegen en gedragen” naar voren is gekomen, sluit dit kwalitatief niet aan op de vraag vanuit de logistieke sector waarop nieuwe bedrijvenpark zich richt. Dit betreft een marktsegment dat zich oriënteert op een gespecialiseerd distributiekamp, waarbij – omwille van ketendiversificatie op locatie, kostenoverwegingen en co-siting – ook een bepaalde kritische massa noodzakelijk is.

Overall conclusie met betrekking tot de onderbouwing van marktvraag voor Logistiek Park Moerdijk is dan ook dat deze vanuit het perspectief van de huidige economische situatie niet anders wordt voorzien. Het huidige inzicht in de structurele effecten van de crisis geeft hier geen aanleiding toe. De uitgifte van gronden wordt pas over enkele jaren voorzien, wanneer juist een inhaalslag vanuit latente vraag aan de orde zou kunnen zijn. Een goede monitoring van de vraagontwikkeling en de gerealiseerde logistieke nieuwvestigingen in West-Brabant lijkt daarom voorlopig het meest verstandige antwoord op eventuele onzekerheid die ontstaat door de recente economische ontwikkelingen.

2 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Noord-Brabant
Project	: Quicksan naar robuustheid "Gedegen en gedragen"
Dossier	: C5139-01-001
Omvang rapport	: 10 pagina's
Auteur	: M. Pellenbarg
Bijdrage	:
Interne controle	:
Projectleider	:
Projectmanager	:
Datum	: 26 mei 2009
Naam/Paraaf	:

BIJLAGE IV Procedureschema

