

# **Richtlijnen MER Logistiek Park Moerdijk**

**Auteur**

ing. W.A.J.M. Michels

**Datum**

17 december 2009



## Voorwoord

In de interimstructuurvisie (2008) heeft de provincie Noord-Brabant aangegeven een logistiek park van maximaal 150 hectare (netto) te willen realiseren in de oksel van de A16 en A17 bij Moerdijk. De locatiekeuze voor het logistiek park binnen de provincie Noord-Brabant heeft plaatsgevonden in het kader van de interim structuurvisie Brabant.

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 spoor) 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 wil via een provinciaal inpassingsplan het plangebied bestemmen als bedrijventerrein. Voor de besluitvorming over dit inpassingsplan wordt een milieueffectrapport opgesteld. Initiatiefnemer in deze procedure zijn Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant. Provinciale Staten van Noord-Brabant zijn het bevoegd gezag.

Bij brief van 23 september 2009 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het MER. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in het Brabants Dagblad op 15 september 2009.

De Commissie voor de m.e.r. en andere adviseurs zijn in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de Richtlijnen voor het MER. Op 5 oktober 2009 heeft er in Zevenbergschen Hoek een openbare informatie- en inspraakavond plaatsgevonden. Het verslag van deze avond is als bijlage bij deze richtlijnen opgenomen. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 15 oktober 2009 een locatiebezoek gebracht aan het gebied en op 24 november 2009 haar advies voor de richtlijnen uitgebracht. De door GS vastgestelde richtlijnen zijn gebaseerd op het advies van de Commissie voor de m.e.r.. Tevens is de inspraaknota bij deze richtlijnen gevoegd. Daarin is aangegeven hoe in de richtlijnen met de binnengekomen adviezen en opmerkingen rekening is gehouden.

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Hoofdpunten voor het MER</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Ambities, doelen, beleid en besluiten</b>	<b>7</b>
2.1	Nut en noodzaak	7
2.2	Ambities en doelen	7
2.3	Beleidskader	7
<b>3</b>	<b>Voorgenomen activiteit en alternatieven</b>	<b>8</b>
3.1	Algemeen	8
3.2	Alternatieven en varianten	8
3.3	Faseerbaarheid	9
3.4	Referentie	9
<b>4</b>	<b>Bestaande milieusituatie en milieugevolgen</b>	<b>10</b>
4.1	Algemeen	10
4.2	Verkeer	10
4.3	Woon- en leefmilieu	11
4.4	Bodem en water	13
4.5	Natuur	13
4.6	Landschap en cultuurhistorie	14
<b>5</b>	<b>Toetsingskader en vergelijking van de alternatieven</b>	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Leemten in milieu-informatie</b>	<b>17</b>
<b>7</b>	<b>Evaluatieprogramma</b>	<b>18</b>
<b>8</b>	<b>Vorm en presentatie</b>	<b>19</b>
<b>9</b>	<b>Samenvatting van het MER</b>	<b>20</b>
	<b>Inspraaknota</b>	<b>22</b>
	<b>Verslag informatie- en inspraakbijeenkomst</b>	<b>34</b>



## **Richtlijnen MER Logistiek Park Moerdijk**

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben:

- gelet op de Wet Milieubeheer (hoofdstuk 7);
- gelet op de Startnotitie Logistiek Park Moerdijk d.d. 31 juli 2009;
- gelet op de binnengekomen inspraakreacties op de Startnotitie Logistiek Park Moerdijk;
- gelet op het verslag van de hoorzitting gehouden op 5 oktober 2009;
- gelet op het advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage d.d. 24 november 2009;
- gelet op de nota van inspraak;

op 17 december 2009, in aanvulling op de Startnotitie, de navolgende Richtlijnen voor het MER Logistiek Park Moerdijk vastgesteld:



## **1 Hoofdpunten voor het MER**

De volgende punten worden beschouwd als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- een heldere verkeersanalyse die de problemen, oplossingen en gevolgen aan de hand van verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling, herkomst en bestemming van het verkeer inzichtelijk maakt;
- een toetsingskader op basis van de geformuleerde ambities op het gebied van duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit;
- een beschrijving van de alternatieven/varianten voor de ontsluiting van het gebied, waaronder de interne baan;
- inzicht in de faseerbaarheid van de invulling van de alternatieven;
- de effecten van de alternatieven op leefomgeving, natuur en landschap;
- een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming.

In de volgende hoofdstukken wordt meer in detail weergegeven welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Richtlijnen bouwen voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in deze Richtlijnen niet wordt ingegaan op de punten die in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

## **2 Ambities, doelen, beleid en besluiten**

### **2.1 Nut en noodzaak**

In § 2.2 van de startnotitie is uitvoerig ingegaan op het nut en de noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk. In het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. is hier dan ook niet verder op ingegaan. Aangezien meerdere insprekers in hun reactie op de startnotitie hierop zijn ingegaan achten wij het zinvol om in het MER nogmaals in te gaan op de motivatie van nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk.

### **2.2 Ambities en doelen**

In §2.3 van de startnotitie staat het hoofddoel van het LPM geformuleerd: het tegemoet komen aan de vraag naar bedrijventerreinen met een logistieke bestemming. In de startnotitie worden daarnaast globaal nog een aantal hoge ambities beschreven op het gebied van onder andere duurzaamheid, zuinig ruimtegebruik en landschappelijk inpassing. Tijdens het locatiebezoek<sup>1</sup> is gebleken dat er voor met name duurzaamheid veel ambitieuze ideeën zijn. Gedacht wordt aan, onder andere, een ringleiding voor hergebruik van restwarmte, toepassing van duurzame energie, ketenintegratie, gesloten afvalmanagement, CO2 neutrale bebouwing, maar ook aan synergievoordelen met de haven van Moerdijk en de spooraansluiting<sup>2</sup>. Ook wordt de wens beschreven om voor het LPM een interne baan voor vrachtvervoer aan te leggen, waarbij niet expliciet wordt ingegaan op de doelstellingen voor de interne baan zelf.

Beschrijf in het MER alle verschillende doelstellingen voor het LPM. Het is wenselijk om deze zo te beschrijven en te concretiseren dat ze in twee stadia in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen:

- bij de afbakening van te beschrijven alternatieven/varianten voor het LPM en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten (zie hoofdstuk 3);
- bij beoordeling van de alternatieven op de mate van doelbereik (zie ook hoofdstuk 5).

### **2.3 Beleidskader**

In hoofdstuk 2 van de startnotitie staat een opsomming van het belangrijkste kaderstellende beleid. Benoem in het MER de eisen en randvoorwaarden voor het voornemen die daaruit voortvloeien.

In aanvulling hierop dient onder 'Rijksbeleid' meegenomen te worden:

- Natuurbeschermingswet 1998.

<sup>1</sup> Op 15 oktober 2009 heeft de Commissie een bezoek gebracht aan het plangebied en gesproken met bevoegd gezag en initiatiefnemer.

<sup>2</sup> Zie ook de zienswijze van de gemeente Moerdijk waarin aandacht wordt gevraagd voor het belang van vervoer per spoor en water bij (de keuze voor) het LPM. Zie voor een overzicht van de zienswijzen bijlage 2.

## **3 Voorgenomen activiteit en alternatieven**

### **3.1 Algemeen**

De provincie wil een logistiek park van maximaal netto 150 hectare realiseren. Er zal een bedrijventerrein ingericht worden voor vrijwel uitsluitend logistieke bedrijven. Voor de interne baan die de verbinding met de haven van Moerdijk moet gaan vormen, zijn 3 varianten beschreven en wordt voorzien in een landschappelijke inpassingszone.

Beschrijf in het MER:

- welk type bedrijvigheid in aanmerking komt voor vestiging op het LPM;
- de borging van type activiteiten;
- de mate waarin de activiteiten een relatie hebben met de haven van Moerdijk, en de daaruit voortvloeiende transportstromen;
- de ontsluiting;
- de bruto/netto-verhouding (neem hierbij ook de interne baan mee);
- het (duurzaam) terreinbeheer en het vervoersmanagement.

### **3.2 Alternatieven en varianten**

In de startnotitie wordt uitgegaan van een interne baan voor het vervoer van goederen van de haven van Moerdijk naar het LPM en vice versa. De toegevoegde waarde van deze interne baan moet worden beschouwd ten opzichte van andere wijzen van transport. Beschrijf daarom in het MER, naast de genoemde 3 varianten, ook een variant waarin de vracht met het gebruik van gewone trucks via de bestaande weginfrastructuur van de haven van Moerdijk naar het LPM wordt gebracht. Geef daarnaast, voor de interne baan, een beschouwing over de mogelijkheden voor de aanleg van een extra strook langs de A17 van toerit Industrieterrein Moerdijk (26) naar de afrit Moerdijk (27) en vice versa, en neem dit zo nodig als variant mee.

#### **3.2.1 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)**

Uit de startnotitie blijken hoge ambities op het gebied van duurzaamheid en landschappelijke inpassing. De zoektocht naar alternatieven kan daardoor wellicht samenvallen met de ontwikkeling van een mma. Het is ook mogelijk voor één alternatief dat het meest geschikt is een mma-maatregelenpakket uit te werken. Ga bij het mma uit van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

### 3.3 Faseerbaarheid

Wij concluderen uit de gepresenteerde behoefte-ramingen dat deze inherent een zekere mate van onzekerheid kennen, met risico's van slechts geleidelijke opvulling van het terrein en/ of aanzienlijke (tijdelijke) leegstand binnen het LPM tot gevolg.

In de startnotitie wordt, met een hoog ambitieniveau (zie ook §2.1), een aantal aandachtspunten genoemd voor de alternatieven-/variantenontwikkeling. Voor vele van deze aandachtspunten zijn de mogelijkheden om de ambities te behalen sterk afhankelijk van snelle, juiste en volledige invulling van het LPM. Zo zijn de ophoging van het terrein en een ringleiding voor gebruik van restwarmte bijvoorbeeld alleen betaalbaar als nagenoeg het hele terrein met enig tempo kan worden ingevuld. Ook de mogelijkheden voor de aanleg van de infrastructuur op het park en de ontsluiting van het terrein zijn sterk afhankelijk van het tempo waarmee het terrein kan worden ingevuld. De voordelen van de interne baan kunnen daarbij alleen bij de juiste invulling van het type bedrijvigheid volledig worden benut.

Geef in het MER een grondige analyse van de situatie die ontstaat als het LPM nog niet geheel is ingevuld (bijvoorbeeld 50% invulling in 2020). Ga in op wat deze situatie bij de verschillende alternatieven/varianten betekent voor de landschappelijke inpassing, het grondverzet, de ontsluiting (waaronder de interne baan) en de ambities op het gebied van duurzaamheid. Ga in deze analyse tevens voor de alternatieven en varianten in op de wijze waarop een afgerond, functioneel en afgewerkt logistiek park wordt gerealiseerd. Deze analyse kan gebruikt worden bij de weging van en keuze tussen de alternatieven en varianten.

### 3.4 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd<sup>3</sup>. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.

---

<sup>3</sup> Neem in het MER voor de bepaling van de verkeerseffecten de invoering van 'Anders betalen voor Mobiliteit' mee als autonome ontwikkeling.

## **4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen**

### **4.1 Algemeen**

Beschrijf de milieueffecten van de verschillende alternatieven en varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak hierbij onderscheid tussen doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen de effecten tijdens de aanleg- en tijdens de gebruiksfase.

De bestaande milieutoestand inclusief de autonome ontwikkeling enerzijds en de milieueffecten van de alternatieven anderzijds moeten gelijkwaardig worden beschreven.

Geef in het MER op kaart aan wat als plangebied wordt beschouwd.

### **4.2 Verkeer**

Verkeer is een van de belangrijkste bronnen van milieuhinder van dit voornemen. Een goed inzicht in de te verwachten verkeersstromen is daarom noodzakelijk in dit MER. Werk gezien de onzekerheden in de aard en het tempo van de invulling van het terrein zonodig met een bandbreedte van de mogelijke (verkeers)effecten.

Maak bij de prognoses onderscheid tussen het woon-werkverkeer en het goederenverkeer van en naar het logistieke park zelf en het overige verkeer dat hoofdzakelijk op de A16 en de A17 rijdt en niet wordt beïnvloed door het voornemen. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van modeluitkomsten op basis van bijvoorbeeld het Nieuw Regionaal Model (NRM). Voor het vrachtverkeer over de interne baan en voor het goederenvervoer per spoor moeten aparte aannames worden gedaan. De toepassing van een dynamisch model, zoals de startnotitie voorstelt, levert een duidelijke meerwaarde voor het MER.

Geef aan of er sprake zal zijn van continuïteit of niet, aangezien dit van invloed is op de verkeersstroom tijdens de spitsen.

Beschrijf de resultaten door de wegcapaciteit en verwachte verkeersintensiteiten per wegvak aan te geven, verdeeld naar personenauto- en vrachtverkeer. Ga hierbij uit van de maatgevende periode van de dag. Bij continuïteit hoeft dat dus niet de ochtend- of avondspits te zijn. Vermeld tevens de etmaalintensiteit. Neem als prognosejaar of -jaren de momenten waarop afgeronde delen van het terrein circa tien jaar in gebruik zijn. Ga na of er congestie op zal treden, zowel de congestie op de A16 en de A17 ten gevolge van ander

verkeer, waardoor de bereikbaarheid van het logistiek park negatief beïnvloed zou worden, als de congestie ten gevolge van de activiteiten op het logistiek park<sup>4</sup>.

#### **Interne baan**

Breng de goederenstromen van en naar het LPM in beeld, vanuit zowel de haven van Moerdijk als de overige stromen. Geef aan hoeveel verkeer er gebruik zal maken van de interne baan. Beschrijf hoe deze baan zal functioneren: uitsluitend voor het relatief langzaam rijdende transport tussen het industrieterrein Moerdijk en het logistiek park of ook (deels) voor menging met ander verkeer. Geef aan hoe eventuele gelijkvloerse kruisingen met wegen voor ander verkeer (autoverkeer en fiets) worden uitgevoerd en welke verkeersveiligheidsmaatregelen daarbij nodig zijn.

### **4.3 Woon- en leefmilieu**

#### **4.3.1 Luchtkwaliteit**

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten<sup>5</sup> op de luchtconcentraties van fijn stof (PM10 en PM2,5) en NO2 te beschrijven, ook onder de grenswaarden<sup>6</sup>. Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007.

Het initiatief maakt, als 'in betekenende mate'-project, deel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Maak aannemelijk dat het project past binnen, of in ieder geval niet in strijd is met het NSL<sup>7</sup>. Indien projecten die in het NSL zijn opgenomen worden gewijzigd geef dan aan hoe dit via de meldingsprocedure (artikel 5.12) is uitgewerkt.

#### **Gezondheid<sup>8</sup>**

Indien sprake is van relatief grote groepen blootgestelden en relatief grote gevolgen voor de luchtkwaliteit<sup>9</sup>, adviseert de Commissie ook de consequenties voor de volksgezondheid (kwantitatief) in beeld te brengen<sup>10</sup>. Doe dit op basis van bestaande dosis-effectrelaties<sup>11</sup>. Laat zien welke alternatieven en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om

<sup>4</sup> Zie ook de zienswijze van de gemeente Moerdijk en de SP afdeling Moerijk, waarin aandacht wordt gevraagd voor de congestie op nabijgelegen rijkswegen, bruggen en lokale wegen.

<sup>5</sup> De effecten vanwege het gemotoriseerd verkeer binnen het plangebied (wegen en bedrijfsterreinen) aangevuld met het effect van de toename van verkeersintensiteiten op de A16 en A17

<sup>6</sup> Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

<sup>7</sup> Vergelijk daarvoor de projectgegevens (= projectkenmerken en de daarbij horende luchtkwaliteitseffecten) in het besluit met de projectgegevens zoals opgenomen in het NSL.

<sup>8</sup> Zie ook diverse zienswijzen waarin voor het aspect gezondheid aandacht wordt gevraagd.

<sup>9</sup> Denk hierbij aan minimaal 1000 mensen die extra worden blootgesteld aan minimaal 1 µg/m<sup>3</sup>. Een dergelijk aantal blootgestelden is nodig om op basis van bestaande dosis-effectrelaties representatieve uitspraken te kunnen over de (extra) ziektelast.

<sup>10</sup> Bijvoorbeeld de toe- dan wel afname van het aantal kinderen met verminderde longfunctie, het aantal mensen met COPD en het aantal vervroegde sterfgevallen.

<sup>11</sup> Zie voor dosis-effect relaties, rekenmethodieken en toelichting bijvoorbeeld:

- RIVM-report 500029001/2005 Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 - 2020. AB Knol, BAM Staten;
- GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
- WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

#### **4.3.2 Geluid**

##### **Wegverkeer**

Beschrijf de huidige geluidbelasting vanwege wegverkeer op gevoelige bestemmingen, inclusief de autonome ontwikkeling tot 10 jaar na het planbesluit omtrent het bedrijventerrein. De geluidbelasting na realisatie van het voornemen inclusief de interne baan dient voor dit jaar (ter vergelijking) als een volledig ingevuld plan in het MER in beeld te worden gebracht. Maak gebruik van modelberekeningen voor de wegen binnen het plangebied en aansluitende rijkswegen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen. Geef voor de interne baan aan welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn.

##### **Industrie**

Bepaal de geluidbelasting van de beoogde bedrijfsactiviteiten in het plangebied die gekenmerkt worden door gemotoriseerde verkeersbewegingen. Geef aan hoe dit industriegeluid zich verhoudt tot de belemmeringsafstanden uit de VNG-publicatie<sup>12</sup> behorend bij de beoogde maximale milieucategorie binnen het plangebied. Besteed aandacht aan de maximale geluidniveaus veroorzaakt door laden en lossen (containers) met de nacht als belangrijkste beoordelingsperiode<sup>13</sup>.

##### **Cumulatie**

Breng zowel het relevante geluidbelaste oppervlak voor de (woon)omgeving, als het aantal geluidgehinderden in het studiegebied in beeld. Houd daarbij rekening met de cumulatie van industrie- en wegverkeersgeluid<sup>14</sup>, waarbij tevens het industriegeluid van het bestaande bedrijven- en haventerrein Moerdijk dient te worden betrokken.

#### **4.3.3 Externe veiligheid**

Geef de eventuele belemmeringen voor het plangebied vanwege het plaatsgebonden risico door vervoer gevaarlijke stoffen via de weg en het spoor en vanwege de opslag van gevaarlijke stoffen binnen het plangebied.

Betrek bij de verantwoording van de toename van het groepsrisico de vluchtroutes en de mogelijke inzet van hulpdiensten bij calamiteiten, bijvoorbeeld op basis van maatwerk-rampscenario's.

---

<sup>12</sup> VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering 2009

<sup>13</sup> Een geluidbeheersplan (eventueel als onderdeel van parkbeheer) kan daarbij sturend zijn in het kader van de praktische uitwerking van de inrichting van het gebied.

<sup>14</sup> De rekenmethode voor het bepalen van de gecumuleerde geluidsbelasting door verschillende geluidsbronnen (meervoudige geluidsbelasting) is sinds 1 januari 2007 vastgelegd in het Reken- en Meetvoorschrift Wet geluidhinder. De methode levert de gecumuleerde geluidsbelasting LCUM, waarin rekening is gehouden met de verschillen in dosis-effectrelaties van de verschillende geluidsbronnen.

#### 4.4 Bodem en water

Motiveer de keuze voor in de startnotitie beschreven mogelijkheden van ophoging en/of ontwatering van het gebied<sup>15</sup>.

Geef inzicht in de grondbalans en de methode van aan/afvoer van de benodigde grond. Ga in het MER ook in op de effecten op de bodem tijdens de aanleg.

Geadviseerd wordt de voor de m.e.r. relevante resultaten uit de Watertoets in het MER op te nemen. Geef aan in hoeverre afstemming met de waterbeheerder heeft plaatsgevonden.

#### 4.5 Natuur

Het MER moet duidelijk maken welke gevolgen de voorgenomen activiteit kan hebben op de natuur. Schets in het MER op hoofdlijnen een algemeen beeld van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de effecten op de natuur in het studiegebied.

Geef aan voor welke dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn en wat de aard van de gevolgen<sup>16</sup> is. Beschrijf mitigerende maatregelen die de gevolgen kunnen beperken of voorkomen.

##### **Natura 2000-gebieden**

Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op in elk geval de Natura 2000-gebieden Hollands Diep, Biesbosch en Krammer-Volkerak<sup>17</sup>. Er is, door de hogere verkeersintensiteit op de aan- en afvoerwegen, waarschijnlijk sprake van toename van stikstofdepositie op deze en verder weg gelegen natuurgebieden<sup>18</sup>.

Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, moet een passende beoordeling opgesteld worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied<sup>19</sup>. Actualiseer daartoe, zoals aangekondigd in de startnotitie, de gegevens uit het planMER/passende beoordeling Bovenregionaal park Midden- en West-Brabant (2007).

---

<sup>15</sup> Volgens de startnotitie is er overwegend sprake van grondwatertrap VI, corresponderend met een gemiddeld hoogste grondwaterstand tussen de 40 en 80 cm beneden maaiveld en een gemiddeld laagste grondwaterstand dieper van 120 cm.

<sup>16</sup> Geef aan of het gaat om vernietiging van leefgebied door bijvoorbeeld ruimtebeslag, verstoring door bijvoorbeeld licht en geluid, verdroging of vernatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrièrewerking en vermeting en verzuring door bijvoorbeeld deposities van stikstof.

<sup>17</sup> Let op: naast Natura 2000 en de EHS gebieden zijn er andere beschermde gebieden, zoals beschermde natuurmonumenten (art. 10 Natuurbeschermingswet 1998), beschermde leefomgevingen (art. 19 Flora- en faunawet) en gebieden die vanwege internationale verdragen daartoe zijn aangewezen (art. 27 Natuurbeschermingswet 1998). Elk gebied kent zijn eigen beschermingsregime.

<sup>18</sup> Volgens het PBL (2008) bedroeg in 2007 de depositie van stikstof in West-Brabant 2200 mol/ha/jaar, terwijl de kritische depositiewaarde volgens Van Dobben en Hinsberg (Alterra-rapport 1654) voor Hollands Diep 2000 mol stikstof/ha/jr bedraagt, voor Biesbosch 1250 mol stikstof/ha/jr en voor Krammer-Volkerak 1390 mol stikstof per ha/jr.

<sup>19</sup> Art. 19f Natuurbeschermingswet 1998.

### **Ecologische hoofdstructuur**

Ga in op de stand van zaken met betrekking tot de herbegrenzing van de Provinciale EHS nabij het gebied. Geef aan of de ‘wezenlijke kenmerken en waarden’ van de EHS worden aangetast en of het voornemen past binnen het toetsingskader<sup>20</sup>.

### **Soortenbescherming<sup>21</sup>**

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt<sup>22</sup>. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten<sup>23</sup> en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats<sup>24</sup>. Geef indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden aan welke invloed dit heeft op de staat van instandhouding van de betreffende soort. Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

## **4.6 Landschap en cultuurhistorie**

Het voornemen zal naar verwachting, gezien de omvang en de aard, grote effecten hebben op de huidige waarden van het landschap. Neem in het MER de beschrijving van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden uit de startnotitie over. Geef aan waar mogelijk effecten op kunnen treden, volgens bijvoorbeeld het rangordemodel<sup>25</sup>. Neem in het MER op:

- een beschrijving van de waardering van het gebied door de bewoners, en de redenen daarvoor;
- een waardering van de beschreven landschapstypen en -elementen op de verschillende schaalniveaus, aan de hand van de (regionale) kenmerkendheid, de zeldzaamheid, de gaafheid en de vervangbaarheid en de regionale waardering van gebiedskenmerken;
- een beschrijving van de effecten van de alternatieven en varianten<sup>26</sup> op deze schaalniveaus, op de elementen en de samenhang hiertussen. De effecten van de verschillende alternatieven kunnen gescoord worden aan de hand van een driepuntsschaal<sup>27</sup>. Deze effecten kunnen zowel positief als negatief zijn.

<sup>20</sup> Het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen daarvan.

<sup>21</sup> Op de website [www.minlnv.nl/natuurwetgeving](http://www.minlnv.nl/natuurwetgeving) is uitgebreide informatie te vinden over de soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora- en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

<sup>22</sup> Op grond van de Flora- en faunawet en de daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen bestaan er vier verschillende beschermingsregimes. Welk regime van toepassing is, is afhankelijk van de groep waartoe de soort behoort. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën: tabel 1 (algemene soorten), tabel 2 (overige soorten), tabel 3 (Bijlage IV Habitatrictlijn-/ bijlage 1 AMvB-soorten) en vogels.

<sup>23</sup> Bij de inventarisatie van de beschermde soorten kan onder andere gebruik worden gemaakt van gegevens van het Natuurloket: [www.natuurloket.nl](http://www.natuurloket.nl) en protocollen van de Gegevensautoriteit Natuur: [www.gegevensautoriteitnatuur.nl](http://www.gegevensautoriteitnatuur.nl).

<sup>24</sup> De verbodsbepalingen zijn opgenomen in art. 8 (planten) en 9 - 12 (dieren) van de Flora- en faunawet.

<sup>25</sup> Zie bijvoorbeeld <http://www.geomland.nl/index.php/landschapanalyse>.

<sup>26</sup> Ook de varianten voor de interne baan.

<sup>27</sup> driepuntsschaal: voor de verschillende waarderingscriteria kunnen de volgende klassen gehanteerd worden: Niet kenmerkend, weinig kenmerkend, kenmerkend: niet zeldzaam, weinig zeldzaam, zeldzaam; niet gaaf, weinig gaaf, gaaf, vervangbaar, slecht vervangbaar, niet vervangbaar.

Visualiseer, vanuit verschillende relevante perspectieven, de effecten op het landschap. Geef daarbij ook inzicht in de uitstraling van de inrichting van het gebied, met name indien de omvang van opslag- en parkeerterreinen (containers) hierbij onderscheidend is van het oppervlaktegebruik door distributiegebouwen.

Ga ook in op de landschappelijke effecten van de verschillende varianten voor de interne baan op de omliggende gebieden.

In het MER zal voor alle varianten inzichtelijk gemaakt moeten worden wat de effecten zijn op archeologische waarden<sup>28</sup>. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn<sup>29</sup>. Een bureauonderzoek, indien nodig aangevuld met veldonderzoek zoals genoemd in de startnotitie kan hiervoor naar verwachting volstaan.

---

<sup>28</sup> Voor zover dit reële alternatieven zijn. Dit geldt niet voor oplossingsmogelijkheden/varianten die niet tot alternatieven worden uitgewerkt.

<sup>29</sup> Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen, voor zover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

## **5 Toetsingskader en vergelijking van de alternatieven**

Het toetsingskader heeft als functie inzichtelijk te maken hoe groot de bijdrage is van elk van de alternatieven/varianten aan de in §2.1 geformuleerde doelen. Maak daarbij een onderscheid tussen enerzijds criteria waarmee de mate van realisatie van de doelen, “het doelbereik”, wordt bepaald, en anderzijds criteria voor het bepalen van de (milieu)effecten. Presenteer het doelbereik en de effecten in afzonderlijke (deel)tabellen.

## **6 Leemten in milieu-informatie**

Voor het onderdeel 'leemten in milieu-informatie' dient het MER te voldoen aan de wettelijke voorschriften.

## **7 Evaluatieprogramma**

Het bevoegd gezag moet bij het besluit aangeven hoe en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten, met name op het gebied van duurzaamheid en verkeersintensiteit, met de daadwerkelijk optredende effecten te vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

In het MER dient daarom door de initiatiefnemer reeds een aanzet gegeven te worden tot een evaluatieprogramma, waarbij een verband gelegd wordt met de geconstateerde leemten in informatie en onzekerheden.

## **8 Vorm en presentatie**

Verduidelijk het voornemen en alternatieven door gebruik te maken van duidelijke tabellen en grafieken, fotomontages en visualisaties. Geadviseerd wordt in een overzicht de beoordeling van de alternatieven op de meest onderscheidende effecten te verwerken. Daarmee wordt de onderlinge vergelijking vergemakkelijkt. Neem in de effectvergelijking zo veel mogelijk kwantitatieve informatie op.

Geadviseerd wordt in het MER tenminste één recente kaart op te nemen waarop alle in het MER gebruikte topografische namen goed leesbaar zijn aangeven.

## **9 Samenvatting van het MER**

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.



# Inspraaknota

## Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk

### Startnotitie MER:

De Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk heeft in de periode van 18 september 2009 tot en met 30 oktober 2009 ter inzage gelegen.

Op 5 oktober 2009 heeft een informatie- en inspraakavond plaatsgevonden. Er zijn schriftelijk 5 inspraakreacties ingediend en tijdens de inspraakavond zijn 4 mondelinge inspraakreacties ingebracht.

### Overzicht schriftelijke reacties

*De ingediende zienswijzen worden in dit overzicht om praktische redenen samengevat weergegeven.*

*Dit betekent niet dat de onderdelen van de zienswijzen die niet expliciet worden genoemd, niet betrokken worden bij de beoordeling. De zienswijzen worden in hun geheel beoordeeld zoals zij zijn ingediend.*

### **Reactie 1**

*Indiener reactie:* Vereniging Milieugroep Moerdijk  
Grintweg 40  
4782 AG Moerdijk

*In het kader van:* Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk

#### *Samenvatting:*

Een deel van deze zienswijze heeft betrekking op de eerder uitgevoerde plan-m.e.r. die betrekking heeft op de locatiekeuze van het Logistiek Park Moerdijk (PlanMER Bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant). Dit nemen wij voor kennisgeving aan. De huidige procedure heeft betrekking op het projectMER Logistiek Park Moerdijk. In deze fase van de procedure kunnen zienswijzen dan ook slechts betrekking hebben op de Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk en het geven van richtlijnen voor de inhoud van het MER Logistiek Park Moerdijk. Het deel van de zienswijze dat hierop wel betrekking heeft is hierna beknopt weergegeven:

1. Inspreker vraagt om de behoefte voor een dergelijk bedrijventerrein nog eens goed te bekijken. De gewijzigde economische omstandigheden vragen om een bijstelling hiervan. De vraag naar dergelijke bedrijventerreinen is veel lager dan waar de provincie van uit gaat en op bestaande bedrijventerreinen is veel meer ruimte beschikbaar. Hierbij dient de provincie meer invulling te geven aan haar eigen beleid omtrent zuinig ruimtegebruik.
2. De 8 leefbaarheidsprojecten vanuit Moerdijk MeerMogelijk mogen niet bij het MER betrokken worden. Het voorgenomen plan dient volledig zelfstandig afgewogen te worden.
3. De leefbaarheid van de kernen Moerdijk en Zevenbergschen Hoek dient wel in het MER betrokken te worden.
4. Het voorontwerp-inpassingsplan en beeldkwaliteitsplan dienen voor inspraak aangeboden te worden voordat het definitieve MER en de toetsing hierop van de Commissie voor de m.e.r. beschikbaar komen.
5. Er wordt uitgegaan van een volledige invulling van het huidige bedrijventerrein Moerdijk. De effecten van het intensieve gebruik van het spoor in de kern Moerdijk dient in het MER mee beoordeeld te worden.

6. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en over de weg door het dorp Moerdijk dient in de beoordeling meegenomen te worden. Door de realisatie van het Logistiek Park Moerdijk op de geplande locatie zal dit alleen maar toenemen.
7. Voor de interne baan is het alternatief parallel aan de A17 naar de rotonde onaanvaardbaar. Als alternatief dient een directe weg- en railverbinding over de A17 meegenomen te worden.
8. Het archeologische gebied "eiland van Moerdijk" dient in de afwegingen meegenomen te worden.
9. Overlast tijdens realisatie van het project dient meegenomen te worden.
10. De directe en indirecte financiële compensatie van de gemeente Moerdijk door de provincie dient meegewogen te worden in het MER.

*Wijze van verwerking in de richtlijnen:*

1. In Hoofdstuk 2 van de Startnotitie en de bijlagen II en III bij de Startnotitie is uitvoerig ingegaan op het nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk. In § 2.1 van de Richtlijnen opgenomen dat de motivatie van het nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk in het MER beschreven dient te worden. Dit is weliswaar niet opgenomen in het advies voor de Richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r., maar aangezien meerdere sprekers hierop zijn ingegaan achten wij het als bevoegd gezag zinvol de Richtlijnen hiermee aan te vullen.
2. In de Startnotitie is uitvoerig aangegeven hoe de 8 leefbaarheidsprojecten vanuit Moerdijk MeerMogelijk in het MER aan de orde zullen komen. Aangezien de Richtlijnen aanvullend zijn op de Startnotitie achten wij het niet nodig hiervoor afzonderlijke richtlijnen op te nemen.
3. In Hoofdstuk 1 en 4 van de Richtlijnen is aangegeven dat in het MER de effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven op de leefomgeving aan de orde dienen te komen. Daar waar deze effecten zich uitstrekken tot aan de kernen Moerdijk en Zevenbergschen Hoek dienen deze dus in het MER beschreven te worden.
4. In Hoofdstuk 5 en bijlage IV van de Startnotitie is aangegeven hoe de verdere procedure wordt vormgegeven. Het *voorontwerp*-inpassingsplan en het beeldkwaliteitsplan worden samen met het definitieve MER voor inspraak aangeboden. Conform de Wet milieubeheer dient het MER uiterlijk gelijktijdig met het *ontwerp*-inpassingsplan ter inzage gelegd te worden. Hieraan wordt ruimschoots voldaan. Op deze wijze kan maximaal gebruik gemaakt worden van de reacties op het MER en het voorontwerp-inrichtingsplan (incl. beeldkwaliteitsplan) én het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. bij de besluitvorming rondom het (ontwerp)inpassingsplan. Wij zien geen reden dit aan te passen.
5. + 6. In Hst 1 en Hst 4 van de richtlijnen is opgenomen dat de effecten op de leefomgeving in beeld gebracht dienen te worden. Hierbij dienen ook de effecten van het intensieve gebruik van het spoor in de kern Moerdijk beoordeeld te worden.
7. In § 4.2 van de Richtlijnen is opgenomen dat de effecten van de interne baan in het MER beschouwd dienen te worden. In § 3.2 van de Richtlijnen is aangegeven dat voor de interne baan alternatieven in beschouwing genomen kunnen worden.
8. In § 4.6 van de Richtlijnen is opgenomen dat de effecten op archeologische waarden van het gebied in het MER inzichtelijk gemaakt moeten worden.
9. In Hoofdstuk 4 van de Startnotitie is opgenomen dat in het MER zal worden onderzocht welke milieugevolgen optreden als gevolg van de realisatie van het LPM. Hierbij worden zowel de aanlegfase als ook de exploitatiefase in beschouwing genomen. Aangezien de Richtlijnen aanvullend zijn op de Startnotitie achten wij het niet nodig hiervoor afzonderlijke richtlijnen op te nemen.
10. Een eventuele financiële compensatie van de gemeente Moerdijk door de provincie maakt geen onderdeel uit van een MER. In een MER gaat het immers om de effecten van een voorgenomen plan op het milieu in brede zin. Voor zover deze zienswijze betrekking heeft op

de overige onderdelen van "Moerdijk MeerMogelijk" verwijzen wij naar onze reactie op zienswijze 2.

## **Reactie 2**

*Indiener reactie:* Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk  
De Meeren 179,  
4761 SH Zevenbergen

*In het kader van:* Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk

### *Samenvatting:*

Een deel van deze zienswijze heeft betrekking op de eerder uitgevoerde plan-m.e.r. die betrekking heeft op de locatiekeuze van het Logistiek Park Moerdijk (PlanMER Bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant). Dit nemen wij voor kennisgeving aan. De huidige procedure heeft betrekking op het projectMER Logistiek Park Moerdijk. In deze fase van de procedure kunnen zienswijzen dan ook slechts betrekking hebben op de Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk en het geven van richtlijnen voor de inhoud van het MER Logistiek Park Moerdijk. Het deel van de zienswijze dat hierop wel betrekking heeft is hierna beknopt weergegeven:

1. Inspreker is van mening dat kanttekeningen te plaatsen zijn bij de effectbeoordeling van de locaties Moerdijk-Oost en Moerdijk-West in het PlanMER Bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant. Moerdijk-West zou minimaal hetzelfde moeten scoren als Moerdijk-Oost. Beide locaties zouden als gelijkwaardig beschouwd moeten worden en derhalve zou de locatie Moerdijk-West als volwaardig te onderzoeken locatie in het MER Logistiek Park Moerdijk meegenomen moeten worden.
2. Inspreker stelt nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk ter discussie. Inspreker vraagt om de behoefteraming voor een dergelijk bedrijventerrein nog eens goed te bekijken. De gewijzigde economische omstandigheden vragen om een bijstelling hiervan. De vraag naar dergelijke bedrijventerreinen is veel lager dan waar de provincie van uit gaat en op bestaande bedrijventerreinen is veel meer ruimte beschikbaar. Inspreker is van mening dat het PlanMER Bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant opnieuw gedaan zou moeten worden op basis van de prognose voor de behoefte van bedrijventerreinen van het CPB + 25%. Wordt de m.e.r.-procedure voor Logistiek Park Moerdijk doorgezet, dan dienen de braakliggende terreinen op het huidige industrieterrein Moerdijk geïnventariseerd te worden en bekeken te worden voor welke soorten bedrijven deze gronden in aanmerking komen.
3. Inspreker is van mening dat de gevoeligheidsanalyse voor de projecten uit Moerdijk MeerMogelijk niet in het MER opgenomen dient te worden om de effecten van het Logistiek Park Moerdijk en het bestaande bedrijventerrein Moerdijk zuiver te houden.
4. Inspreker is van mening dat de effecten van het voorgenomen plan op de leefbaarheid in de kernen Moerdijk, Zevenbergschen Hoek en Zevenbergen in het MER beschouwd dienen te worden.
5. Inspreker is van mening dat de Lapdijk als duidelijke grens van het plangebied moet blijven. De landschappelijke inpassing van het LPM dient dus binnen het plangebied, ten noorden van de Lapdijk plaatsvinden, inclusief retentie en waterberging.
6. Inspreker is van mening dat goederenvervoer over het spoor in het MER betrokken dient te worden, zowel voor het LPM als voor de intensivering van het bestaande bedrijventerrein Moerdijk. Hierbij dienen de effecten op de leefbaarheid van de kern Moerdijk beoordeeld te worden. Tevens dient de haalbaarheid van omlegging van de goederenspoorlijn bezien te worden.

7. Inspreker is van mening dat voor de interne baan een asfalt/spoor combinatie onderzocht dient te worden, waarbij deze zo direct mogelijk vanuit het bestaande bedrijventerrein het plangebied van LPM ingaat.
8. Inspreker is van mening dat het MER ter inzage gelegd moet worden, voordat het inpassingsplan ter inzage gaat, zodat bij het inpassingsplan met de inspraak op het MER rekening gehouden kan worden.
9. Inspreker is van mening dat de milieu-effecten van het LPM beoordeeld gaan worden voor het jaar waarop het inpassingsplan maximaal ziet, namelijk 2020. Dit zou ook moeten gelden voor de autonome ontwikkelingen van het bestaande bedrijventerrein Moerdijk. Hierbij dient dan te gelden dat beide bedrijventerreinen volledig benut zijn.
10. Inspreker is van mening dat een inrichtingsplan en verkavelingsplan deel uit dienen te maken van het MER Logistiek Park Moerdijk.

*Wijze van verwerking in de richtlijnen:*

1. Zoals in de Startnotitie is opgenomen beperkt het plangebied zich tot de aangegeven locatie. De keuze voor deze locatie is gemaakt in de Interim Structuurvisie 2008 van de provincie Noord-Brabant. Het beschouwen van een alternatieve locatie maakt derhalve geen deel uit van deze m.e.r.-procedure.
2. In Hoofdstuk 2 van de Startnotitie en de bijlagen II en III bij de Startnotitie is uitvoerig ingegaan op het nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk. In § 2.1 van de Richtlijnen opgenomen dat de motivatie van het nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk in het MER beschreven dient te worden. Dit is weliswaar niet opgenomen in het advies voor de Richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r., maar aangezien meerdere sprekers hierop zijn ingegaan achten wij het als bevoegd gezag zinvol de Richtlijnen hiermee aan te vullen.
3. In de Startnotitie is uitvoerig aangegeven hoe de 8 leefbaarheidsprojecten vanuit Moerdijk MeerMogelijk in het MER aan de orde zullen komen. Aangezien de Richtlijnen aanvullend zijn op de Startnotitie achten wij het niet nodig hiervoor afzonderlijke richtlijnen op te nemen.
4. In Hoofdstuk 1 en 4 van de Richtlijnen is aangegeven dat in het MER de effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven op de leefomgeving aan de orde dienen te komen. Daar waar deze effecten zich uitstrekken tot aan de kernen Moerdijk, Zevenbergschen Hoek en Zevenbergen dienen deze dus in het MER beschreven te worden.
5. In de Startnotitie is aangegeven dat het plangebied nog niet volledig vaststaat om daarmee de mogelijkheid open te houden voor landschappelijke inpassing, retentie en waterberging ten zuiden van de Lapdijk te laten plaatsvinden. In § 4.1 van de Richtlijnen is opgenomen dat in het MER het plangebied op kaart moet worden aangegeven. In het MER worden de effecten weergegeven van alternatieven, waaronder de plaats van de landschappelijke inpassing, retentie en waterberging. Het besluit omtrent de uiteindelijke keuze voor de plaatsing van deze onderdelen vindt niet plaats in het MER, maar in het inpassingsplan. Deze zienswijze geeft ons derhalve geen aanleiding om naast hetgeen is beschreven in de Startnotitie, nog aanvullende Richtlijnen op te nemen.
6. In Hst 1 en Hst 4 van de richtlijnen is opgenomen dat de effecten op de leefomgeving in beeld gebracht dienen te worden. Hierbij kunnen ook de effecten van het intensieve gebruik van het spoor in de kern Moerdijk beoordeeld te worden.
7. In § 4.2 van de Richtlijnen is opgenomen dat de effecten van de interne baan in het MER beschouwd dienen te worden. In § 3.2 van de Richtlijnen is aangegeven dat voor de interne baan alternatieven in beschouwing genomen kunnen worden.
8. In Hoofdstuk 5 en bijlage IV van de Startnotitie is aangegeven hoe de verdere procedure wordt vormgegeven. Het *voorontwerp*-inpassingsplan wordt samen met het definitieve MER voor inspraak aangeboden. Dit betekent dat, zoals inspreker ook verzoekt, het MER voor

inspraak wordt aangeboden voordat besluitvorming en inspraak rondom het inpassingsplan plaatsvindt.

9. In het MER dient aangegeven te worden wat de gewenste eindsituatie is (met alternatieven) en wanneer deze bereikt zal zijn. Vergelijking hiervan met de referentiesituatie (bestaande situatie met autonome ontwikkeling) dient plaats te vinden op basis een eenzelfde eindpunt. Het gaat ons te ver daarvoor bij voorbaat het jaar 2020 voor vast te leggen. De uiteindelijke keuze in het MER dient uiteraard gemotiveerd te worden. Aangezien dit een vaste werkwijze is bij Milieu Effect Rapportages achten wij het niet zinvol dit expliciet in de Richtlijnen op te nemen.
10. Het MER wordt opgesteld ten behoeve van de besluitvorming rondom het inpassingsplan. De verschillende alternatieven in het MER zullen dus ingaan op de inrichting van het gebied. Een verkavelingsplan is te gedetailleerd om deel uit dienen te maken van het MER. Dat is ook niet nodig om de effecten te kunnen bepalen en beoordelen. Wij achten het dan ook niet zinvol dit op te nemen in de Richtlijnen.

### **Reactie 3**

*Indiener reactie:* SP afdeling Moerdijk,  
Prins Willem-Alexanderstraat 5  
4793 CK Fijnaart

*In het kader van:* Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk

#### *Samenvatting:*

1. Inspreker is van mening dat de berekeningsmethode waarop de ruimtebehoefte is berekend door DHV nader dient te worden onderzocht. De door DHV opgevoerde cijfers (536 ha) zijn sterk afwijkend van die van het Centraal Plan Bureau (260 ha), gebaseerd op het Trans Atlantic Market model. De gemeente Moerdijk komt zelf met een prognose voor haar gebied van 300 ha, terwijl DHV in de berekeningen een ruimtebehoefte voor de gemeente Moerdijk van 400 ha. hanteert.  
Door deze uitgangspunten heeft DHV een in werkelijkheid niet bestaande en/of te verwachten vraag naar meer industrieterreinen in het leven geroepen. Hierdoor is het besluit van de Moerdijkse gemeenteraad om voor aanleg van het LPM te stemmen, op onjuiste gronden genomen. In het MER dient derhalve uitgegaan te worden van de officiële cijfers van het CPB.
2. Inspreker meent dat de onderbouwing van het plan uitsluitend is gebaseerd op in opdracht van de initiatiefnemers van het LPM geschreven rapporten. Deze zijn niet neutraal en zakelijk te noemen. Verwezen wordt naar de gang van zaken rondom het plan Moerdijkse Hoek en de Gezondheids Effect Screening (GES) Moerdijkse Hoek.  
Inspreker verzoekt om de volgende rapporten te betrekken bij de procedure:
  - STOGO en TU Delft: Is er wel vraag naar nieuwe bedrijventerreinen? jan. 2005
  - Bureau Louter: Nut en noodzaak Moerdijkse Hoek aug. 2005
  - OT Delft: Nut en noodzaak van Logistiek Park Moerdijk mrt. 2008
  - Universiteit Wageningen: Moerdijk Milieuwinst Mogelijk? mrt. 2009
3. Door de grote toename van verkeersbewegingen gaat de uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide toenemen terwijl de toegestane normen reeds nu regelmatig worden overschreden. Inspreker verzoekt om hiernaar uitgebreid onderzoek te laten uitvoeren op een aantal verschillende bewoonde locaties in de nabijheid van het terrein waarop het LPM gepland is. Tevens wordt verzocht om dit onderzoek uit te laten voeren door zgn. “palmesbuisjes” gedurende tenminste

drie weken in die gebieden op te hangen. Dit is een internationaal erkende manier om echte metingen naar vervuilde stoffen in de lucht uit te voeren. De uitslagen dienen te worden opgenomen in het uit te brengen MER.

4. Inspreker verzoekt om het uitvoeren van een Gezondheids Effect Screening (GES) verplicht te stellen, waarbij dezelfde groep mensen uit de omgeving wordt betrokken die vanuit de bevolking en de samenleving aan de GES Moerdijkse Hoek hebben deelgenomen.
5. Inspreker verzoekt om een verplichting tot het onderzoeken van de te verwachten congestie, filevorming en uitstoot van vervuilde stoffen op nabijgelegen rijkswegen, bruggen en lokale wegen - ook op het industrieterrein Moerdijk - op te nemen in het uit te brengen MER.

*Wijze van verwerking in de richtlijnen:*

1. + 2. In Hoofdstuk 2 van de Startnotitie en de bijlagen II en III bij de Startnotitie is uitvoerig ingegaan op het nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk. In § 2.1 van de Richtlijnen opgenomen dat de motivatie van het nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk in het MER beschreven dient te worden. Dit is weliswaar niet opgenomen in het advies voor de Richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r., maar aangezien meerdere sprekers hierop zijn ingegaan achten wij het als bevoegd gezag zinvol de Richtlijnen hiermee aan te vullen.
3. In § 4.3.1 van de Richtlijnen is vastgelegd dat in het MER de effecten op de luchtkwaliteit moeten worden opgenomen.
4. In Hst 4 van de Richtlijnen is opgenomen dat aandacht besteed dient te worden aan de effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven op de gezondheid. Wij achten het daarom niet zinvol om daarnaast nog een GES in het MER op te nemen.
5. In § 4.2 van de Richtlijnen is opgenomen dat de effecten van alle alternatieven op het verkeer in het MER in beeld gebracht moeten worden.

## **Reactie 4**

*Indiener reactie:* Gemeente Moerdijk  
Postbus 4,  
4760 AA Zevenbergen

*In het kader van:* Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk

*Samenvatting:*

Inspreker heeft ingestemd met de ontwikkeling van het LPM onder voorwaarde dat het kader zoals overeengekomen in de Bestuursovereenkomst "Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk" van 3 juli 2009 wordt nageleefd. Met name het Publiek Programma van Eisen is daarbij van belang. De geformuleerde voorwaarden en ambities moeten concreet worden gemaakt.

1. Het LPM is bedoeld voor de specifieke doelgroep, bekend onder de term "value added logistics". Het LPM richt zich daarbij bij voorkeur op grote internationale spelers met een grote ruimtebehoefte die elders in Nederland niet of nauwelijks terecht kunnen. Hiervoor moet dus ruimte gereserveerd worden, zodat deze bedrijven hier ook terecht kunnen. Dit is een harde eis voor de ontwikkeling van het LPM.
2. Gezien de grootschalige ontwikkeling van het LPM is specifieke aandacht voor het lokale wegennet van belang. De gevolgen voor en noodzakelijke aanpassingen aan het lokale wegennet zijn in de Startnotitie niet genoemd. De uitwisseling van vervoersstromen tussen het haverterrein en het LPM mag geen belasting van het onderliggende lokale wegennet veroorzaken.

3. Concrete mogelijkheden voor vervoersmanagement moeten worden onderzocht.
4. Ontsluiting via het openbaar vervoer (NS-station Lage Zwaluwe en de bus) verdient een prominente plaats.
5. In de Startnotitie is het kader voor duurzaamheid en milieu op het LPM geschetst. Deze ambitie is in de Bestuursovereenkomst en bijbehorend Publiek Programma van Eisen vorm gegeven. Het duurzame en innovatieve karakter van het LPM is niet optioneel. De opmerking in de Startnotitie dat "de wensen van het Publiek Programma van Eisen als inspanningsverplichting bij de te ontwikkelen partij worden neergelegd" is een te beperkte invulling van de verantwoordelijkheid van de publieke partners. In het MER dienen derhalve verschillende concepten en variabelen ten aanzien van duurzaamheid verder te worden uitgewerkt en geconcretiseerd. Daarmee moet invulling gegeven worden aan de ambitie om tot een duurzame, innovatieve en vernieuwende gebiedsontwikkeling te komen.
6. Het zoneringsmodel waarbij intern wordt gezoneerd en dus de woonfunctie kan worden gehandhaafd, doet geen uitspraak over de kwaliteit van de woonomgeving en eventueel resterende woningen. Het is dus van belang om bij een alternatief waarbij woningen behouden blijven hierop bij de landschappelijke inpassing in te spelen.
7. In de Startnotitie wordt onvoldoende ingegaan op de mate van multimodaliteit en de verschillende toepassingsvormen en de gevolgen hiervan voor het milieu.
8. Dat het LPM een gefaseerde realisatie krijgt is duidelijk. De consequenties van de verschillende faseringsmodellen dienen in het MER in beeld gebracht te worden. Hierbij dienen de volgende aspecten beoordeeld te worden:
  - Impact op het landschap
  - Profilering c.q. zichtbaarheid eerste fase
  - Stedenbouwkundige afrondbaarheid
  - Aansluitingsmogelijkheden interne baan
  - Functionele relatie NS-station Lage Zwaluwe

*Wijze van verwerking in de richtlijnen:*

1. Een eventuele reservering van ruimte op het nieuwe bedrijventerrein maakt geen onderdeel uit van de te onderzoeken alternatieven en hun effecten in het MER. Wel wordt het bedrijventerrein bestemd voor bedrijven in de logistieke sector. Dit is een randvoorwaarde voor het MER. Een eventuele reservering voor bepaalde (soorten) bedrijven uit die sector kan eventueel, indien het bevoegd gezag dit zou willen, opgenomen worden in het inpassingsplan. wij zien dan ook geen reden dit op te nemen in de Richtlijnen.
2. + 3. In § 4.2 van de Richtlijnen is opgenomen dat de effecten van alle alternatieven op het verkeer in het MER in beeld gebracht moeten worden. Hierbij kan aandacht besteed worden aan de verkeerseffecten op het lokale wegennet. Ook de mogelijkheden voor vervoersmanagement kunnen hierbij aan de orde komen.
4. In § 4.4 van de Startnotitie is aangegeven dat ook ontsluiting via het openbaar vervoer in het MER aan de orde zal komen en dat de effecten daarvan in beeld gebracht zullen worden. Een verdere aanvulling hierop in de Richtlijnen achten wij niet noodzakelijk.
5. Zoals in de Startnotitie en Richtlijnen is opgenomen zullen diverse maatregelen op het gebied van duurzaamheid in het MER beschouwd worden. Of deze vervolgens in het Inpassingsplan worden opgenomen en welke dat dan zijn dient door het bevoegd gezag (GS) te worden meegenomen in de besluitvorming rondom het inpassingsplan. De zienswijze geeft ons dan ook geen aanleiding dit in de Richtlijnen voor het MER op te nemen.
6. In § 4.3 van de Richtlijnen is aangegeven dat de effecten van de voorgenomen activiteit en alle alternatieven op het woon- en leefmilieu in het MER in beeld gebracht dienen te worden.

7. In Hst 1 van de Richtlijnen is aangegeven dat een heldere verkeersanalyse en een beschrijving van de alternatieven/varianten voor de ontsluiting van het gebied tot de essentiële onderdelen van het MER behoren. Een beschouwing van de multimodaliteit maakt hier deel van uit.
8. In § 3.3 van de Richtlijnen is aangegeven dat de fasering van het LPM in het MER beschouwd dient te worden.

## **Reactie 5**

*Indiener reactie:* Stichting Hart van Moerdijk,  
p.a. Schokkerstraat 4,  
4781 AG Moerdijk

*In het kader van:* Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk

### *Samenvatting:*

Een deel van deze zienswijze heeft betrekking op de eerder uitgevoerde plan-m.e.r. die betrekking heeft op de locatiekeuze van het Logistiek Park Moerdijk (PlanMER Bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant). Dit nemen wij voor kennisgeving aan. De huidige procedure heeft betrekking op het projectMER Logistiek Park Moerdijk. In deze fase van de procedure kunnen zienswijzen dan ook slechts betrekking hebben op de Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk en het geven van richtlijnen voor de inhoud van het MER Logistiek Park Moerdijk. Het deel van de zienswijze dat hierop wel betrekking heeft is hierna beknopt weergegeven:

1. Inspreker stelt nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk ter discussie. De gewijzigde economische omstandigheden vragen om een bijstelling van de behoefteraming voor een dergelijk bedrijventerrein. De vraag naar dergelijke bedrijventerreinen is veel lager dan waar de provincie van uit gaat en op bestaande bedrijventerreinen is veel meer ruimte beschikbaar. Inspreker is van mening dat het PlanMER Bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant opnieuw gedaan zou moeten worden met de locaties Moerdijk Oost, Moerdijk West en invulling binnen Moerdijk 1. Wordt de m.e.r.-procedure voor Logistiek Park Moerdijk doorgezet, dan dient de locatie industrieterrein Moerdijk 1 hierin meegenomen te worden.
2. Inspreker is van mening dat kanttekeningen te plaatsen zijn bij de effectbeoordeling van de locaties Moerdijk-Oost en Moerdijk-West in het PlanMER Bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant. Moerdijk-West zou als volwaardig te onderzoeken locatie in het MER Logistiek Park Moerdijk meegenomen moeten worden.
3. Inspreker is van mening dat de 8 projecten uit Moerdijk MeerMogelijk niet in het MER meegenomen dienen te worden.
4. Inspreker vindt dat de effecten van het voorgenomen plan op de leefbaarheid in de kernen Moerdijk en Zevenbergschen Hoek in het MER beschouwd dienen te worden.
5. Inspreker is van mening dat het voor-ontwerp inpassingsplan ter inzage gelegd moet worden, voordat het MER definitief is en getoetst wordt door de commissie voor de m.e.r.
6. Inspreker is van mening dat het beeldkwaliteitsplan tegelijkertijd met het voor-ontwerp inpassingsplan ter inzage gelegd moet worden.
7. Inspreker is van mening dat in het MER uitgegaan moet worden van een volledige invulling van het huidige industrieterrein Moerdijk 1.
8. Inspreker is van mening dat de effecten van intensiever goederenvervoer over het spoor bij de kern Moerdijk in het MER betrokken dient te worden. Tevens dient de omlegging van de goederenspoorlijn gezien te worden.

9. Inspreker is van mening dat voor de interne baan het alternatief parallel aan de A17 naar de rotonde onaanvaardbaar is. Als alternatief dient een directe weg- en railverbinding over de A17 meegenomen te worden.
10. Inspreker is van mening dat het archeologisch belang van het gebied "eiland van Moerdijk" in het MER meegenomen moet worden.
11. Inspreker is van mening dat de inrichtingseisen indicatief gelezen dienen te worden.
12. Inspreker is van mening dat de milieu-effecten van het LPM beoordeeld moeten gaan worden voor een volledig bezette eindsituatie.
13. Inspreker is van mening dat milieuoverlast tijdens de realisering moet in het MER meegenomen worden.
14. Inspreker is van mening dat is toegezegd dat de dijkenstructuur zichtbaar gehandhaafd zal worden. In de Startnotitie is aangegeven dat evt. bebossing en een weg naast (buiten) de Lapdijk kunnen komen. Dit dient gecorrigeerd te worden.

*Wijze van verwerking in de richtlijnen:*

1. + 2. In Hoofdstuk 2 van de Startnotitie en de bijlagen II en III bij de Startnotitie is uitvoerig ingegaan op het nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk. In § 2.1 van de Richtlijnen opgenomen dat de motivatie van het nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk in het MER beschreven dient te worden. Dit is weliswaar niet opgenomen in het advies voor de Richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r., maar aangezien meerdere sprekers hierop zijn ingegaan achten wij het als bevoegd gezag zinvol de Richtlijnen hiermee aan te vullen.
2. Zoals in de Startnotitie is opgenomen beperkt het plangebied zich tot de aangegeven locatie. De keuze voor deze locatie is gemaakt in de Interim Structuurvisie 2008 van de provincie Noord-Brabant. Het beschouwen van een alternatieve locatie maakt derhalve geen deel uit van deze m.e.r.-procedure.
3. In de Startnotitie is uitvoerig aangegeven hoe de 8 leefbaarheidsprojecten vanuit Moerdijk MeerMogelijk in het MER aan de orde zullen komen. Aangezien de Richtlijnen aanvullend zijn op de Startnotitie achten wij het niet nodig hiervoor afzonderlijke richtlijnen op te nemen.
4. In Hoofdstuk 1 en 4 van de Richtlijnen is aangegeven dat in het MER de effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven op de leefomgeving aan de orde dienen te komen. Daar waar deze effecten zich uitstrekken tot aan de kernen Moerdijk, Zevenbergschen Hoek en dienen deze dus in het MER beschreven te worden.
5. In Hoofdstuk 5 en bijlage IV van de Startnotitie is aangegeven hoe de verdere procedure wordt vormgegeven. Het *voorontwerp*-inpassingsplan wordt samen met het definitieve MER voor inspraak aangeboden. Conform de Wet milieubeheer dient het MER uiterlijk gelijktijdig met het *ontwerp*-inpassingsplan ter inzage gelegd te worden. Hieraan wordt ruimschoots voldaan. Op deze wijze kan maximaal gebruik gemaakt worden van de reacties op het MER en het voorontwerp-inrichtingsplan én het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. bij de besluitvorming rondom het (ontwerp)inpassingsplan. Wij zien geen reden dit nu aan te passen.
6. Het al of niet ter inzage leggen van het beeldkwaliteitsplan met het voor-ontwerpinpassingsplan is geen onderdeel van het MER aan de orde moet komen, maar maakt deel uit van de procedure rondom het inpassingsplan. Wij zien dan ook geen reden hierover iets op te nemen in de Richtlijnen.
7. In Hoofdstuk 2 van de Startnotitie en de bijlagen II en III bij de Startnotitie is uitvoerig ingegaan op het nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk. Hierin is ook uitvoerig aandacht besteed aan de benutting van het bestaande industrieterrein Moerdijk. Zoals in Richtlijn 2.1 opgenomen dient dit ook in het MER aandacht te krijgen. Bovendien kan dit worden meegenomen in de beschrijving van de autonome ontwikkeling.

8. In Hst 1 en Hst 4 van de richtlijnen is opgenomen dat de effecten op de leefomgeving in beeld gebracht dienen te worden. Hierbij kunnen ook de effecten van het intensieve gebruik van het spoor in de kern Moerdijk beoordeeld te worden.
9. In § 4.2 van de Richtlijnen is opgenomen dat de effecten van de interne baan in het MER beschouwd dienen te worden. In § 3.2 van de Richtlijnen is aangegeven dat voor de interne baan alternatieven in beschouwing genomen kunnen worden.
10. In § 4.6 van de Richtlijnen is opgenomen dat de effecten op archeologische waarden van het gebied in het MER inzichtelijk gemaakt moeten worden.
11. Het Publiek Programma van Eisen LPM maakt deel uit van de bestuursovereenkomst tussen gemeente Moerdijk en provincie. De hierin gestelde eisen dienen als randvoorwaarden voor de te ontwikkelen alternatieven in het MER. Een aantal van deze eisen gelden als harde randvoorwaarden, anderen stellen het ambitieniveau vast. Alternatieven die hiervan te veel afwijken, worden door de initiatiefnemer niet als reëel gezien. Wij zien geen reden de Richtlijnen hier verder op aan te passen.
12. In het MER dient aangegeven te worden wat de gewenste eindsituatie is (met alternatieven) en wanneer deze bereikt zal zijn. Vergelijking hiervan met de referentiesituatie (bestaande situatie met autonome ontwikkeling) dient plaats te vinden op basis een eenzelfde eindpunt. De uiteindelijke keuze in het MER dient uiteraard gemotiveerd te worden. In § 3.3 van de Richtlijnen is bovendien aandacht besteed aan de faseerbaarheid van het LPM. Aangezien dit een vaste werkwijze is bij Milieu Effect Rapportages achten wij het niet zinvol dit expliciet in de Richtlijnen op te nemen.
13. In Hoofdstuk 4 van de Startnotitie is opgenomen dat in het MER zal worden onderzocht welke milieugevolgen optreden als gevolg van de realisatie van het LPM. Hierbij worden zowel de aanlegfase als ook de exploitatiefase in beschouwing genomen. Aangezien de Richtlijnen aanvullend zijn op de Startnotitie achten wij het niet nodig hiervoor afzonderlijke richtlijnen op te nemen.
14. In de Startnotitie is aangegeven dat het plangebied nog niet volledig vaststaat om daarmee de mogelijkheid open te houden voor landschappelijke inpassing, retentie en waterberging ten zuiden van de Lapdijk te laten plaatsvinden. In § 4.1 van de Richtlijnen is opgenomen dat in het MER het plangebied op kaart moet worden aangegeven. In het MER worden de effecten weergegeven van alternatieven, waaronder de plaats van de landschappelijke inpassing, retentie en waterberging. Het besluit omtrent de uiteindelijke keuze voor de plaatsing van deze onderdelen vindt niet plaats in het MER, maar in het inpassingsplan. Deze zienswijze geeft ons derhalve geen aanleiding om naast hetgeen is beschreven in de Startnotitie, nog aanvullende Richtlijnen op te nemen.

### Overzicht mondelinge reacties

#### **Reactie 6**

*Indiener reactie:* De heer J. Ooijen  
Noordeloosstraat 6  
4761 EX Zevenbergen.

*In het kader van:* Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk

*Reactie:*

Inspreker leest dat er wordt gekozen voor een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing. Hij vindt dat daar een maximale bouwhoogte bij hoort. Hij verzoekt dan ook een maximale bouwhoogte van de te bouwen bedrijven in het MER op te nemen.

*Wijze van verwerking in de richtlijnen:*

In het Publiek Programma van Eisen is opgenomen dat niet bij voorbaat een maximale bouwhoogte dient te worden vastgelegd. In het MER kunnen de effecten van verschillende bouwhoogten, zoals die in de alternatieven worden meegenomen, worden beschreven. Een eventuele maximale bouwhoogte kan dan, indien het bevoegd gezag dit noodzakelijk acht op basis van de uitkomsten van het MER, in het inpassingsplan worden opgenomen. Wij achten het niet juist dit nu in de Richtlijnen al vast te leggen.

## **Reactie 7**

*Indiener reactie:* De heer H. Eestermans  
Lapdijk 20  
4782 PD Moerdijk.

*In het kader van:* Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk

*Reactie:*

Inspreker brengt als zienswijze naar voren dat hij als bewoner van de Lapdijk daar lang en in een mooi landschap wil blijven wonen.

*Wijze van verwerking in de richtlijnen:*

1. In de Richtlijnen (§ 4.6) is opgenomen dat de effecten op het landschap in beeld gebracht moeten worden. In de Startnotitie (§ 3.3.4) is aandacht besteed aan de inpassing van het LPM, waarbij o.a. is aangegeven dat een beeldkwaliteitplan zal worden opgesteld.

## **Reactie 8**

*Indiener reactie:* De Stichting Hart van Moerdijk  
p.a. Schokkerstraat 4,  
4781 AG Moerdijk

*In het kader van:* Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk

*Reactie:*

1. Inspreker leest over een aantal ontsluitingswegen in de Startnotitie. Hij verzoekt met klem dat in het MER ook aandacht wordt besteed aan het sluisverkeer dat in en rondom deze wegen in de gemeente plaatsvindt.
2. Inspreker wil graag dat vooral op de Koekoeksedijk de verkeersveiligheid van de fietsers in het MER wordt onderzocht.
3. Inspreker merkt op dat hoewel er nu vooral richting Oost wordt gekozen, een keuze tussen Oost en West nog mogelijk moet zijn, omdat diverse zaken in het geval van een keuze voor West idealer zijn dan in Oost. Hij noemt als voorbeeld het Eiland van Moerdijk, waar geen schade mag worden berokkend aan de archeologische bodemschatten aldaar. Dit is als

uitgangspunt gesteld. Het LPM doorbreekt nadrukkelijk wel deze bodemschatten. Hetzelfde geldt voor de dijken. Door de aanleg van LPM wordt ook de dijkstructuur aan de Lapdijk aangetast. Hij vraagt aandacht voor deze punten.

*Wijze van verwerking in de richtlijnen:*

1. + 2. In de Richtlijnen (§ 4.2) is opgenomen dat de effecten van veranderingen in het verkeer als gevolg van de voorgenomen activiteit en de alternatieven in beeld gebracht moeten worden.
3. Zoals in de Startnotitie is opgenomen beperkt het plangebied zich tot de aangegeven locatie. De keuze voor deze locatie is gemaakt in de Interim Structuurvisie 2008 van de provincie Noord-Brabant. Het beschouwen van een alternatieve locatie maakt derhalve geen deel uit van deze m.e.r.-procedure. In § 4.6 van de Richtlijnen is opgenomen dat de effecten op archeologische waarden van het gebied in het MER inzichtelijk gemaakt moeten worden. In de Richtlijnen (§ 4.6) is opgenomen dat de effecten op het landschap in beeld gebracht moeten worden. In de Startnotitie (§ 3.3.4) is aandacht besteed aan de inpassing van het LPM, waarbij o.a. is aangegeven dat een beeldkwaliteitsplan zal worden opgesteld.

## **Reactie 9**

*Indiener reactie:* De heer Welschen  
Steenweg 50,  
4781 AR Moerdijk

*In het kader van:* Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk

*Reactie:*

Inspreker is van mening dat het belangrijkste onderdeel voor de aanleg van LPM de locatiekeuze is. Hij wijst de provincie erop dat hierover nog geen enkele keer de mogelijkheid is geboden om hierop in te spreken. Het planMER is besproken bij de Raad van State, die heeft het bezwaar over de locatiekeuze niet ontvankelijk verklaard omdat er nog een keuzemogelijkheid komt. Hij wil graag weten welke keuzemogelijkheid de Raad van State hiermee bedoeld.

*Wijze van verwerking in de richtlijnen:*

Deze zienswijze heeft betrekking op de eerder uitgevoerde plan-m.e.r. die betrekking heeft op de locatiekeuze van het Logistiek Park Moerdijk (PlanMER Bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant). Derhalve nemen wij deze zienswijze voor kennisgeving aan. De huidige procedure heeft betrekking op het projectMER Logistiek Park Moerdijk. In deze fase van de procedure kunnen zienswijzen dan ook slechts betrekking hebben op de Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk en het geven van richtlijnen voor de inhoud van het MER Logistiek Park Moerdijk. Deze zienswijze geeft ons dan ook geen aanleiding nadere richtlijnen voor het MER op te nemen.

## **Verslag informatie- en inspraakbijeenkomst**

### **Startnotitie milieueffectrapportage voor de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk (LPM) 5 oktober 2009 (20.00 uur) De Gouden Leeuw te Zevenbergschen-hoek**

#### **Opening en inleiding**

**Voorzitter de heer Jos van der Wijst** van de provincie Noord-Brabant opent de informatie- en inspraakbijeenkomst en heet de aanwezigen van harte welkom. Hij vervangt deze avond gedeputeerde de heer Hoes, verantwoordelijk gedeputeerde voor deze m.e.r.-procedure t.b.v. het Logistiek Park Moerdijk. Hij laat weten dat het initiatief om hier in Moerdijk een bedrijventerrein te ontwikkelen niet alleen een initiatief is van de provincie Noord-Brabant, maar juist een samenwerking is van het Rijk, de provincie en de gemeente Moerdijk. Onder de noemer Moerdijk Meer Mogelijk zijn er ook in nauw overleg met de actoren in deze omgeving 9 projecten geformuleerd, waarvan de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk er een is. Na een korte uitleg over het doel en verloop van deze bijeenkomst die alleen gaat over het LPM en de startnotitie m.e.r. t.b.v. dit project geeft hij het woord aan de heer Wilfried Michels, coördinator milieueffectrapportage, directie Ecologie van de provincie Noord-Brabant, voor een korte toelichting op de m.e.r.-procedure. Daarna licht de heer Marnic Aarts kort de totstandkoming van het initiatief LPM toe. Tot slot geeft de heer Hans Helder van milieuvadvisbureau Witteveen + Bos, opsteller van de startnotitie m.e.r., een toelichting op het initiatief en de hoofdlijnen van deze startnotitie.

#### **Waarom een m.e.r.-procedure en een startnotie?**

**De heer Wilfried Michels**, m.e.r.-coördinator van de provincie Noord-Brabant, legt uit dat het op grond van de Wet milieubeheer verplicht is om voor ingrijpende nieuwe initiatieven, zoals grootschalige bouwprojecten, voorafgaand eerst een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. Daartoe dient een formele m.e.r.-procedure te worden doorlopen. Doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over de desbetreffende activiteit(en) en het inzichtelijk maken van de mogelijk nadelige gevolgen voor het milieu. In het MER komt te staan welke milieueffecten als gevolg van het nieuw beoogde Logistiek Park Moerdijk (LPM) van 150 hectare zijn te verwachten. Uiteindelijk is het milieueffectrapport een hulpmiddel bij de besluitvorming van de keuzes voor de aanleg van het LPM en in welke vorm.

Het MER staat echter nooit op zichzelf, maar is altijd gekoppeld aan een andere procedure, zoals een milieuvergunningaanvraag of een ruimtelijke procedure en is feitelijk een kwaliteitsborging voor het te nemen initiatief. Deze m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de procedure die doorlopen wordt voor het inpassingsplan t.b.v. het beoogde bedrijventerrein. In het MER worden straks alle consequenties voor het milieu van het LPM in kaart gebracht. Zo worden onder meer de aspecten lucht(kwaliteit), geluid, bodem, energie, verkeer, natuur, veiligheid, enzovoort, onderzocht.

Daarnaast komen ook aspecten als landschap, cultuurhistorie, archeologie en duurzaam ruimtegebruik in het MER aan de orde. De verzamelde gegevens worden in het MER opgenomen. Het MER is niet alleen een hulpmiddel bij de besluitvorming, maar draagt ook bij aan een verzakelijking van de discussie tijdens de besluitvorming, doordat veel feiten boven tafel worden gebracht. Daarbij zijn Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant de initiatiefnemer en Provinciale Staten van Noord-Brabant het bevoegd gezag.

De startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure en biedt op hoofdlijnen informatie over de aanleiding en het doel van het initiatief, de m.e.r.-procedure en het te nemen besluit. De notitie dient de lezer voldoende informatie te geven over het initiatief en de onderwerpen die in het MER onderzocht zullen worden.

Aan de hand van een schema laat de heer Michels zien welke stappen er worden doorlopen in deze m.e.r.-procedure en die voor het (voorontwerp) inpassingsplan. Ook wordt aangegeven wanneer alle belanghebbenden hierop hun inbreng kunnen geven. Tijdens de m.e.r.-procedure is er een onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie MER) ingesteld. Deze commissie heeft als belangrijkste taak de kwaliteit te bewaken van het MER-onderzoek. Zij beoordeelt onder meer de startnotitie en de ingekomen reacties op die startnotitie en geeft advies over de richtlijnen voor het MER. Met behulp van de startnotitie en het advies van de Commissie MER stelt het bevoegde gezag de richtlijnen op voor de inhoud van het milieueffectrapport. Het bevoegde gezag vraagt ook nog advies aan diverse wettelijke adviseurs, zoals het Ministerie van VROM en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Tot en met 30 oktober 2009 heeft iedereen de gelegenheid om zijn of haar zienswijze m.b.t. de startnotitie voor het LPM kenbaar te maken. Dit kan schriftelijk of op deze bijeenkomst ook mondeling. Alle inspraakreacties, ook het verslag van deze bijeenkomst, worden via de provincie voorgelegd aan de Commissie MER. De Commissie en de andere wettelijke adviseurs geven vervolgens hun adviezen over de richtlijnen aan het bevoegde gezag (*Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant*), die op haar beurt de richtlijnen voor de uit te voeren MER vaststelt. Deze richtlijnen bepalen in feite voor de initiatiefnemer wat de diepgang en reikwijdte van het MER-onderzoek moet zijn.

Wanneer straks het MER is afgerond, volgt er weer een inspraakperiode voor alle aanwezigen en belanghebbenden.

**De heer Michels** raadt degenen die willen inspreken aan goed kennis te nemen van de startnotitie die nu ter inzage ligt. Naar aanleiding daarvan kunnen degenen die dat willen, aangeven welke relevante te onderzoeken (milieu)aspecten er volgens hen nog ontbreken in de startnotitie en aanvullend daarop volgens hen dienen te worden onderzocht.

**Schriftelijke reacties moeten uiterlijk 30 oktober 2009 worden ingediend bij:**

**Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant**

**t.a.v. de heer J.H.A.M. van der Wijst**

**Postbus 90151**

**5200 MC 's-Hertogenbosch**

**Vraag van de heer Kees Nieuwenhuizen als vertegenwoordiger van de SBBM.** De heer Nieuwenhuizen begrijpt dat de MER een hulpmiddel is bij de uiteindelijke besluitvorming over de aanleg van het Logistiek Park Moerdijk (LPM). Hij wil dan ook graag weten hoe het kan dat de inspraak voor het MER en voor het inpassingsplan precies in dezelfde periode vallen, omdat de uitkomsten van het MER juist de input zijn voor het voorontwerp inpassingsplan.

**De heer Wilfried Michels** legt uit hoe dit in zijn werk gaat. Hij vertelt dat in dezelfde periode dat aan het MER wordt gewerkt ook aan het inpassingsplan wordt geschreven. Daarbij worden beide processen goed op elkaar afgestemd. Bovendien volgt er na het voorontwerp inpassingsplan ook nog het ontwerp inpassingsplan, waarin de inspraakreacties van het MER en het voorontwerp inpassingsplan zijn verwerkt. Daarna heeft iedereen dan ook nog een keer de mogelijkheid om in te spreken op het ontwerp inpassingsplan. Met andere woorden de verschillende procedures bieden voldoende momenten om de inspraak en zienswijzen tot zijn recht te laten komen.

**Voorzitter de heer Van der Wijst** voegt daar nog aan toe dat door de twee procedures op een goede manier aan elkaar te koppelen de nodige tijd wordt gewonnen voor het vervolgotraject. Hij benadrukt wel dat de inspraak in dit voortraject alleen betrekking heeft op het MER.

### **Korte toelichting op de totstandkoming van het initiatief LPM**

De heer Marnic Aarts van de provincie Noord-Brabant en projectleider van het initiatief LMP licht in het kort toe hoe dit initiatief tot stand is gekomen. Hij vertelt dat de provincie al sinds 1992 met plannen bezig is voor een grootschalig bedrijventerrein in Moerdijk. In 2001 wordt gekomen met het plan Moerdijkse Hoek voor onder meer 600 hectare zware industrie. In oktober 2005 komt de gemeente Moerdijk met een alternatief plan 'Port of Brabant' genaamd. Dit leidt tot een afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk tussen gemeente en provincie in voorjaar 2006. Naar aanleiding van een onderzoek conform dit afsprakenkader wordt in juni 2006 het initiatief Logistiek Park gepresenteerd. Op 8 oktober 2007 ondertekenen het Rijk, provincie Noord-Brabant en gemeente Moerdijk een intentieovereenkomst m.b.t. economie en leefbaarheid. (*Logistiek Park Moerdijk: 150 hectare logistieke bedrijvigheid + leefbaarheidsprojecten*). Hierop volgt tussen oktober 2007 en juni 2009 een haalbaarheidsstudie Moerdijk Meer Mogelijk. Deze studie wijst uit dat Moerdijk Meer Mogelijk financieel haalbaar blijkt. In juli 2009 tekenen Rijk, provincie en gemeente hiervoor een Bestuursovereenkomst. September jl. is de m.e.r.-procedure Logistiek Park Moerdijk van start gegaan. De heer Aarts benadrukt nog eens dat binnen het gehele ontwikkelingsplan Moerdijk Meer Mogelijk de provincie en de gemeente in nauwe samenwerking optrekken. Hij noemt de 9 belangrijkste projecten waarin dit gebeurt, namelijk:

- Ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk tussen A16 en A17
- Intensievere benutting Industrierrein Moerdijk
- Inrichting Waterfront Moerdijk
- Nieuwe bestemming Campinaterrein Zevenbergschen Hoek
- Inrichting Stationsgebied Lage Zwaluwe
- Herinrichting bedrijventerrein Klundert
- Nieuwe bestemming terrein Huizersdijk-Zuid Zevenbergen
- Ontwikkeling Noordrand Zevenbergen
- 825 extra woningen (op diverse locaties in de gemeente)

De heer Aarts leegt uit dat de negen plannen van Moerdijk Meer Mogelijk samen kansen bieden op het gebied van zowel de economie als de leefbaarheid. Daarbij wordt de opbrengst uit de bedrijvigheid deels aangewend voor leefbaarheid. Van de negen plannen is de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk er een. Daarvoor is nu onder meer deze bijeenkomst als onderdeel van de procedure voor de MER en het voorontwerp inpassingsplan georganiseerd. Het inpassingsplan kan worden gezien als een bestemmingsplan met het verschil dat de besluitvorming plaatsvindt binnen Provinciale Staten.

**De heer Paul Welschen namens de SBBM** heeft van de commissie MER begrepen dat een milieu-effectrapportage sec de milieu-effecten meet. Hij wil dan ook graag van de provincie weten hoe zij zelf het verband tussen het milieu en de leefbaarheid ziet.

**Voorzitter de heer Van der Wijst** stelt voor om eerst de presentatie over de inhoud van de startnotitie door Hans Helder te laten plaatsvinden. Hoogstwaarschijnlijk wordt daarin deze vraag al beantwoord en zoniet dan stelt hij deze na afloop van de presentatie alsnog aan de orde.

Daar is **de heer Welschen** het mee eens tenzij er nu wordt geconcludeerd dat leefbaarheidsprojecten geen onderdeel van de MER zijn dan kan er een hoop uit de presentatie worden geschrapt.

### **Presentatie Startnotitie m.e.r. voor het Logistiek Park Moerdijk**

De heer Hans Helder van milieuadviesbureau Witteveen + Bos en opsteller van de startnotitie m.e.r. geeft een toelichting op het initiatief en de hoofdlijnen van deze startnotitie. Hij legt uit dat er twee typen Milieueffectrapportages zijn, te weten een PlanMER en een ProjectMER. De provincie heeft eind 2007 een Interim Structuurvisie opgesteld, waarin een locatiekeuze voor het Logistiek Park van 150 hectare netto is vastgelegd. Hiervoor heeft de provincie ook een MER moeten doorlopen en omdat deze betrekking heeft op een plan, namelijk de Interim Structuurvisie, heet dit een PlanMER. Dit is een plan op een hoger abstractieniveau, waarvoor een kaart is gemaakt die in deze Interim Structuurvisie is opgenomen. De MER waarvoor deze bijeenkomst is belegd heeft betrekking op een project, namelijk het Logistiek Park Moerdijk, en heet een ProjectMER. Deze MER is veel concreter dan een PlanMER.

De startnotitie MER is de start van de m.e.r.-procedure. Hierin wordt onder meer het te nemen besluit beschreven (het inpassingsplan). Verder geeft dit document een overzicht van de voorafgaande besluiten, zoals de Interim Structuurvisie waarin de locatiekeuze is vastgelegd. Ook bevat de startnotitie een globale beschrijving van het doel, de aard en omvang van voornemen en de mogelijke alternatieven. En tot slot bestaat het uit een globale gebiedsbeschrijving en een globale beschrijving van de in het MER te onderzoeken milieueffecten en deels ook leefbaarheidseffecten.

In dit stadium kan iedereen zijn zienswijzen op het feit of alles wel in de startnotitie staat aangekondigd wat in het MER moet worden onderzocht. Zijn alle alternatieven wel goed beschreven en staan alle te onderzoeken milieuaspecten in het MER wel in de startnotitie vermeld? Vervolgens worden de ingediende zienswijzen bij de onafhankelijke commissie voor de m.e.r. ingediend en indien relevant gebruikt voor het richtlijnenadvies voor het MER. De richtlijnen worden door het bevoegd gezag vastgesteld. De startnotitie en vastgestelde richtlijnen zijn samen het 'spoorboekje' voor het uit te voeren MER.

De heer Helder beschrijft eveneens de verschillende elementen van het te nemen initiatief, het LPM. Zo gaat het onder meer om een grootschalig logistiek park van 150 ha netto in Moerdijk tussen de A16/A17 en Lapdijk (bedrijfsbestemming). Verder dient er een interne baan naar bestaand industrieterrein Moerdijk te komen en een goede ontsluiting naar de A16/A17. Tot slot is ook een landschappelijke inpassing rondom de lapdijk een belangrijk element binnen het initiatief. Hoe dat er uit komt te zien wordt in het MER verder onderzocht.

De startnotitie bevat geen concrete alternatieven. Wel geeft de startnotitie aan welke elementen de alternatieven allemaal moeten bevatten. Dit zijn vaste en variabele elementen, ambities en wensen.

Het ontwerp van de alternatieven is inmiddels opgestart, terugkoppeling daarvan vindt plaats in klankbordgroep met vertegenwoordigers van de verschillende belangengroepen. De provincie hecht veel waarde aan de oordelen in deze klankbordgroep.

Het uiteindelijke bedrijventerrein komt echter in de zone tussen de A16/A17 en de Lapdijk te liggen. Voor wat betreft de landschappelijke inpassing kunnen er bepaalde onderdelen ook buiten het gebied worden gerealiseerd om de inpassing op een goede manier te kunnen laten plaatsvinden. Ook de ontsluiting van het bedrijventerrein zal deels buiten het gebied worden gerealiseerd. Andere variabele elementen zijn de uiteindelijke inrichting van het LPM, maar ook de interne en externe ontsluiting zowel qua vorm als in de fasering. Er wordt ook gewerkt aan een beeldkwaliteitsplan, waarmee de provincie invulling wil geven aan hoe het terrein er vanuit verschillende posities uitziet. De heer Helder noemt ook de fasering in de realisatie als belangrijk element. Daarmee bedoelt hij onder meer waar en wanneer er straks in de uitvoering wordt begonnen. Start men met alles te gelijk of doet men het stapsgewijs. Daarbij streeft de provincie er vooral naar om ieder bedrijf op de juiste plek te krijgen. Tenslotte heeft de provincie als ambitie om het bedrijventerrein zo duurzaam mogelijk aan te leggen. Denk aan een gesloten watersysteem, wind en zonne-energie.

De heer Helder benadrukt dat het inpassingsplan slechts van toepassing is op het LPM. Toch staan er vele andere plannen op stapel die van invloed kunnen zijn op het LPM en visa versa. Via een gevoeligheidsanalyse die in het MER wordt opgenomen wil de provincie die mogelijke invloeden en effecten in kaart brengen.

Tot slot staat in de startnotitie een opsomming van de milieu-effecten die worden onderzocht in het MER. Het onderzoek naar deze effecten en de uitkomsten ervan worden nauwkeurig beoordeeld door de commissie MER. Ook let deze commissie op de doelstelling en de nut en noodzaak van het project. Wanneer dat een leefbaarheidsdoelstelling is dan stelt zij dat ook vol onder de aandacht. Daarnaast zijn het juist diverse milieuaspecten die de leefbaarheid van een bepaald gebied bepalen. Denk aan de luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. Vervolgens somt hij de milieuaspecten op die in het MER worden onderzocht:

Voor de natuurlijke omgeving zijn dat bodem en water; landschap, cultuurhistorie en archeologie en ecologie (natuurgebieden, ecologische verbindingen)

Voor de kwaliteit van het leefmilieu zijn dat de gebruiksfuncties (wonen, landbouw, bedrijvigheid, recreatie), verkeer (afwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, modaliteit), geluid en luchtkwaliteit, en veiligheid.

Voor de overige thema's komen ook nog duurzaamheid en energie (energiebalans, grondstoffenkringloop, duurzaam bouwen) aan de orde.

### **Vragen en discussie over de m.e.r.-procedure, het initiatief en de startnotitie**

**De heer Welschen** komt nog even terug op zijn eerdere vraag. Hij wil graag weten hoe de provincie in het kader van deze MER de andere acht projecten van Moerdijk Meer Mogelijk gaat afwegen ten op zicht van het LPM. Spelen in de gevoeligheidsanalyse alleen de genoemde aspecten een rol of zijn dat ook nog anderen.

**De heer Raymond Cools namens de stichting Hart van Moerdijk** vult de heer Welschen aan door te veronderstellen dat de positieve effecten van de andere acht projecten juist de compensatie zijn van de negatieve effecten van het LPM. Hij wil graag weten welke balans de provincie daarin wil vinden. Is dat een milieubalans of juist een leefbaarheidsbalans?

**De heer Helder** geeft aan dat dit een ingewikkeld element is binnen deze m.e.r. Hij legt uit dat de samenhang tussen de genoemde 9 projecten een bestuurlijke afspraak is. Planologisch (inpassingsplan) gezien hangen deze projecten niet samen. Dus het MER brengt alleen de milieu- en leefbaarheidseffecten van de aanleg van het LPM in beeld. Daarnaast worden wel de autonome ontwikkelingen meegenomen. Dit zijn de ontwikkelingen die zonder meer plaatsvinden ook als het LPM niet wordt aangelegd. Het MER is er echter niet voor bedoeld om een optelsom te worden van alle negatieve en positieve effecten van alle acht projecten ten opzichte van het LPM.

**Voorzitter de heer Van der Wijst** herhaalt nog eens de vraag van de heer Welsen, in hoeverre de mogelijk negatieve effecten van een van de acht andere projecten in het MER worden meegenomen. Hij noemt als voorbeeld de extra verkeersdruk die ontstaat als gevolg van de 825 nieuw te bouwen woningen.

**De heer Helder** geeft aan dat dit juist in de gevoeligheidsanalyse wordt meegenomen. De MER zelf gaat er in zijn kern nog niet vanuit dat die woningen gerealiseerd worden. Daarom wordt er een apart hoofdstuk in het MER opgenomen met de gevoeligheidsanalyse die op dit soort zaken ingaat.

**Voorzitter de heer Van der Wijst** vat samen dat het antwoord op de vraag in hoeverre er in het MER ook de andere projecten worden betrokken, ja is voor zover het gaat over dit gebied en de onderzoekers daar informatie over hebben. De overige projecten zijn bovendien waarschijnlijk niet m.e.r.-plichtig. De basis van dit MER richt zich daarom op de gevolgen en effecten die de aanleg van het LPM voor de directe omgeving heeft.

**De heer Welschen** concludeert dat in de gevoeligheidsanalyse wel de mogelijke effecten van de andere projecten worden geïnventariseerd, maar dat daarmee in de beoordeling van de aanleg van het LPM feitelijk niets wordt gedaan. Als dat het geval is kan de gevoeligheidsanalyse net zo goed niet worden opgenomen in het MER. Hij is van mening dat straks in de beoordeling juist de negatieve effecten van het LPM worden weggestreept tegen de positieve effecten van de andere acht projecten.

**De heer Aarts** licht toe dat het niet een kwestie is van wegstrepen. Het in beeld brengen van de milieueffecten moet de provincie straks helpen in de beoordeling van de aanleg van het LPM en de keuzes die daarbinnen gemaakt moeten worden. De gevoeligheidsanalyse zal daarbij ook meehelpen om tot de juiste keuzes te komen.

**De heer Udo Uiterwijk van het Industrieel Havenschap Moerdijk** vraagt zich af of het niet duidelijker is om hier vast te stellen dat de negen projecten van Moerdijk Meer Mogelijk politiek-bestuurlijk samenhangen, maar de mogelijke effecten van deze projecten ten opzichte van elkaar niet aan de orde zijn in de MER voor het LPM. Wel wordt er in het MER een hoofdstuk met een gevoeligheidsanalyse opgenomen waarin deze mogelijke effecten enigszins aan de orde komen.

--- PAUZE ---

## **Vervolg vragen en discussie over de m.e.r.-procedure, het initiatief en de startnotitie**

**De heer Hans Heestermans**, bewoner van het plangebied, heeft begrepen dat de invulling van de wegen ook aan de andere kant van de Lapdijk kan plaatsvinden. Hij wil weten of dat ook daadwerkelijk gaat gebeuren. Daarnaast heeft hij vernomen dat er cirkels worden getrokken rond het plangebied op basis waarvan wordt bepaald of je als bewoner al dan niet moet vertrekken. Dit zal in september 2009 al gebeuren. Hij vraagt daarom de provincie of zij deze cirkels hebben getrokken. Verder heeft hij een brief gekregen waarin wordt gesteld dat de bewoners moeten verdwijnen en de agrariërs mogen blijven, terwijl iedereen naast elkaar woont. Hij wil graag weten hoe het nu zit.

**De heer Aarts** legt uit dat het hier gaat om milieucirkels die wettelijk moeten worden getrokken rondom 'vervuilende' bedrijven in het gebied. Dit kunnen cirkels van 50 of 100 meter zijn. Afhankelijk van de inrichting van het logistiek park en waar welk type bedrijven komen te liggen zullen er woningen net binnen en andere net buiten de cirkels vallen. De woningen die er binnen vallen moeten dan verdwijnen.

Voor wat betreft de verbindingswegen daarvoor is een kleine zone aangeduid aan de zuidkant van de Lapdijk om een aansluiting op de A16 mogelijk te maken.

Tot slot verzoekt **de heer Heestermans** de provincie bij de inrichting van het plangebied zoveel mogelijk rekening te houden met de bewoners in dit gebied.

**De heer Jan Ooijen uit Zevenbergen** geeft aan dat er in de startnotitie wordt gesproken over kavel van 5 hectare die aaneengeschakeld kunnen worden tot 20 hectare, maar voor wat betreft de bouwhoogte geeft de provincie wel een minimale bouwhoogte, maar geen maximale bouwhoogte aan. Hij wil graag weten wat daar de reden van is.

**De heer Aarts** laat weten dat er bewust voor gekozen is om niet met een maximale bouwhoogte te werken. Dit is enerzijds ingegeven door de eisen die het LPM zelf stelt, maar ook om de mogelijkheid open te kunnen houden dat er binnen bepaalde concepten in meerdere lagen kan worden gebouwd. Dit past nog binnen de bandbreedte voor de mogelijke alternatieven in het MER.

**De heer John Ettema van de SBBM** heeft begrepen dat het Rijk participeert in de bestuursovereenkomst Moerdijk Meer Mogelijk. Hij wil graag weten of het LPM nog steeds doorgaat wanneer het Kabinet valt.

**De heer Aarts** legt uit dat er inderdaad een bestuursovereenkomst is getekend en dat daarbij geld is gelabeld voor de realisatie van het LPM. Met andere woorden bij een val van het Kabinet kan het plan gewoon doorgaan.

**De heer Paul Welschen** wil graag weten hoe de provincie de gevoeligheidsanalyse gaat uitvoeren.

**De heer Helder** licht toe dat in een gevoeligheidsanalyse de zaken worden meegenomen waarvan je niet zeker weet dat ze ook daadwerkelijk doorgaan. Afhankelijk van de alternatieven worden bepaalde plannen beoordeeld op de gevolgen voor het plangebied. Hij geeft als voorbeeld dat voor de mogelijke aanleg van de 825 woningen onder meer de toename van het verkeer bepaalde effecten met zich meebrengt. Het is wel erg afhankelijk van hoe de alternatieven eruit komen te zien.

**De heer Welschen** wil graag weten wat de plannen voor Caldic betekent voor zo'n gevoeligheidsanalyse.

**De heer Helder** geeft aan dat het bedrijf Caldic zonder meer van de huidige locatie gaat verdwijnen, zodat in dit geval geen gevoeligheidsanalyse hoeft plaats te vinden. Zou Caldic een bedrijf met een grote externe veiligheidscontour blijven zitten, dan zou in een gevoeligheidsanalyse moeten worden beoordeeld hoeveel extra risico er door het LPM en het bijbehorende verkeer wordt gecreëerd. Dus leidt de aanwezigheid van Caldic en het aan te leggen LPM samen tot te grote risico's dan zullen er extra maatregelen moeten worden getroffen.

**De heer Welschen** was hier al bang voor, want eerder deze avond is geconstateerd dat de ontwikkelingen en de effecten van de ander acht projecten buiten het MER van het LPM vallen. Nu na dit verhaal ziet de heer Welschen toch weer een link. Hij stelt voor om de overige projecten gewoon buiten het MER te houden. Hij geeft de initiatiefnemers nog mee dat de SBBM de Universiteit Wageningen ditzelfde onderzoek heeft laten doen en dat was zeer gecompliceerde opgave.

**Voorzitter Van der Wijst** benadrukt nog eens dat het LPM niet helemaal een op zichzelf staand project is en niet is los te zien van de acht andere projecten in deze omgeving. De MER voor het LPM onderzoekt echter een aantal alternatieven voor de wijze waarop het LPM zo optimaal mogelijk kan worden ingericht. Daarbij hoort duurzaamheid als een van de te onderzoeken aspecten. Daarnaast spelen er in de omgeving nog een aantal andere ontwikkelingen benoemd in de acht andere projecten van Moerdijk Meer Mogelijk. Het kan niet ontkend worden dat er een relatie bestaat tussen het LPM en deze andere projecten. Het MER wordt echter geen groot integraal onderzoek waarin alle projecten met al hun effecten aan de orde komen en ten opzicht van elkaar worden afgewogen. Dit omdat diverse projecten helemaal niet zoveel met elkaar te maken hebben en op een grotere afstand van elkaar spelen. Wel wordt er iets met de samenhang van deze projecten gedaan in de zogenoemde gevoeligheidsanalyse.

**De heer Welschen** begrijpt dat er ook een omgevingsanalyse wordt uitgevoerd. Hij wil graag weten wat de provincie definieert als omgeving.

**De heer Helder** licht toe dat in de MER onder de omgeving alle waarden worden verstaan in de breedste zin van het woord. Hij noemt de ecologische waarden, natuurwaarden, maar bestaande geluidsbronnen. Met andere woorden alle aspecten waar enigszins invloed is uit te oefenen bij de inrichting van LPM.

**De heer Welschen** vindt dit geen duidelijk antwoord. Hij wil graag weten tot hoever buiten het plangebied de verschillende waarden worden betrokken bij het onderzoek.

"Zo ver als de effecten reiken", beantwoordt **de heer Helder**, omdat het onderzoek dat juist moet uitwijzen. Hij noemt als voorbeeld de effecten voor het landschap die hoogstwaarschijnlijk beperkt zullen blijven tot het plangebied en daarnet buiten. De effecten van het geluid daarentegen zullen veel verder reiken vanwege de toename van het verkeer over veel grotere afstanden. Dus de omgevingsradius is per milieuthema verschillend.

**De heer Welschen** wil graag dat de effecten van de verschillende milieuthema's mee worden genomen in een brede straal. Hoe kan hij de garantie krijgen dat dit ook daadwerkelijk in het MER gebeurt.

**Voorzitter van der Wijst** geeft hem die garantie, omdat van de milieuthema's wordt onderzocht tot waar de effecten ervan reiken. Zo worden er voor de geluidseffecten van het park geluidscontouren op basis van vaste normen in het MER vastgelegd. Dit geldt ook voor het thema lucht.

**De heer Welschen** is verbaasd dat hij in het planMER contouren leest van 250 meter.

**Voorzitter Van der Wijst** legt uit dat een planMER een ander abstractieniveau betreft en minder gedetailleerd is en puur van toepassing was op de locatie van het LPM.

**De heer Rijnart**, namens de SBBM, wil graag weten hoe hij de groene gordels oftewel de landschappelijke aanpassing rondom de Lapdijk moet zien. Hij wil weten of er zicht blijft op de polder en wil graag dit aandachtspunt voor het landschap onderzocht zien in het MER.

**De heer Aarts** geeft aan dat nu nog niet bekend is hoe het landschap eruit komt te zien, de mogelijkheden daarvoor worden nu juist in het MER onderzocht en straks in het inpassingsplan uitgewerkt.

**Voorzitter de heer Van der Wijst** bevestigt dat het aandachtspunt van de heer Rijnart met betrekking tot het landschap wordt meegenomen in het MER.

**Mevrouw Elly Doppegieter** vraagt de initiatiefnemer of er een nul-situatie wordt gemaakt qua geluid en overlast en hoe dat in zijn werk gaat.

**De heer Helder** legt uit dat bij aanvang van het MER het gebied wordt beschreven zoals het nu is. Dit wordt in vaktaal de referentiesituatie genoemd. Daarna worden de zogenoemde autonome ontwikkelingen beschreven. Dit betekent: hoe gaat het gebied er uiteindelijk uitzien wanneer het LPM er niet komt.

**De heer Nieuwenhuizen** vraagt zich af of de autonome ontwikkeling er ook vanuit gaat dat het huidige bedrijventerrein volledig gevuld is.

**Voorzitter de heer Van der Wijst** antwoordt dat het vastgestelde beleid als uitgangspunt wordt genomen. En dat is voor zover hij kan nagaan een volledig gevuld bedrijventerrein. In de autonome ontwikkeling zullen dan bijvoorbeeld de extra verkeersbewegingen en daarmee de geluidstoename die de uitbreiding van het bedrijventerrein met zich meebrengt worden bepaald.

**De heer Cools** leest in de inleiding van de startnotitie de zin ‘waardoor synergie en milieuvoordelen mogelijk zijn’. Hij gaat ervan uit dat dit een uitgangspunt is van de provincie of gemeente, maar niet van de initiatiefnemers van Moerdijk Meer Mogelijk. Hij vindt dit een uitgangspunt dat er bij voorbaat van uitgaat dat er een synergievoordeel is te behalen. Hij vraagt zich af of deze zin past in het rapport. Hij vindt dit een voorbarige uitspraak.

**De heer Aarts** geeft aan dat het hier gaat om synergie- en milieuvoordelen van het bestaande bedrijventerrein.

**De heer Cools** ziet dit als een uitgangspunt van de provincie en gemeente. Hij wil dit graag gescheiden houden van het initiatief.

**De heer Nieuwenhuizen** wil graag weten hoe het beeldkwaliteitsplan in de procedure past en of daar ook inspraak op mogelijk is. Verder begrijpt hij uit de stukken dat de interne baan afgeschermd moet zijn van het openbare wegennet. Toch constateert hij dat de interne baan steeds op bestaande wegen uit komt. Hier wil hij graag uitleg over.

Tot slot wil hij weten of de klankbordgroep waar de provincie het over heeft al is geformeerd en wie daar dan in zitten of zitting in kunnen nemen.

**De heer Aarts** verwijst naar de presentatie waarin precies uiteen is gezet wanneer er mogelijkheid is tot inspraak. Daarnaast is de provincie en gemeente bezig met het formeren van een

klankbordgroep waarin vertegenwoordigers van de belangenorganisaties van het gebied zitting zullen nemen. Hiervoor wordt de interesse nog gepolst en aan degene die nu al weten dat zij graag deel uit willen maken van die klankbordgroep vraagt de heer Aarts of zij na afloop van deze bijeenkomst hun naam en adresgegevens willen opgeven.

Over het beeldkwaliteitsplan laat hij weten dat dit onderdeel uitmaakt van het inpassingsplan en dat inspraak daarop in de procedure die daarvoor geldt, moet worden gemaakt. Deze procedure loopt overigens langer door dan die voor het MER.

**De heer Nieuwenhuizen** wil graag weten op welk moment in die procedure over het beeldkwaliteitsplan kan worden ingesproken.

**De heer Aarts** duidt aan dat dit tijdens de procedure voor het ontwerp van het inpassingsplan kan. Over de interne baan laat **de heer Aarts** weten dat het nu nog niet vastligt waar de interne baan komt te liggen en hoe die gaat lopen. Wel zijn er drie alternatieven voor de interne baan onderzocht die realiseerbaar zijn en daarbij is het ook voor de provincie een voorwaarde dat die baan een fysieke verbinding wordt tussen het haventerrein en LPM. Het is niet de bedoeling dat dit een openbare weg wordt.

**De heer Welschen** begrijpt dat de maximale bezetting van het huidige bedrijventerrein Moerdijk het uitgangspunt is dat meegenomen wordt in het MER. Toch leest hij verderop in het rapport dat ontwikkelingen van weg en spoor niet meegenomen worden. Hij wil graag weten of deze ontwikkelingen wel of niet worden meegenomen, omdat de intensivering van het spoor grote gevolgen heeft voor de kern van Moerdijk.

Daarnaast wil hij nog eens bevestigd krijgen of het voorontwerp inpassingsplan nu wel of niet in de inspraak komt.

**Voorzitter de heer Van der Wijst** laat weten dat alle autonome ontwikkelingen worden meegenomen bij het bepalen van de referentiesituatie. Dit geldt ook voor de ontwikkelingen van weg en spoor. Mocht de heer Welschen twijfelen of er bepaalde ontwikkelingen of mogelijke ontwikkelingen niet in het MER worden meegenomen, dan wordt hem geadviseerd om dit als nog als zienswijze op deze startnotitie in te brengen.

Voor de inspraak op het voorontwerp inpassingsplan verwijst **de heer Helder** naar bijlage 4 van de startnotitie waar staat aangegeven wanneer en hoe lang die periode is.

**Mevrouw Marjan Damen** constateert dat in de startnotitie een van de alternatieven voor de interne baan dwars over haar erf gaat. Zij vraagt zich af of zij hier in dit stadium bezwaar tegen moet maken.

**Voorzitter de heer Van der Wijst** raadt mevrouw Damen aan hierover schriftelijk dan wel mondeling haar zienswijze in te brengen.

## **INGEBRACHTE ZIENSWIJZEN**

**Voorzitter de heer Van der Wijst** stelt vast dat er vier aanwezigen van de gelegenheid gebruik maken mondelinge zienswijzen in te brengen. Dit zijn:

- **De heer Ooijen**
- **De heer Hans Eestermans**
- **De heer Cools, namens Hart van Moerdijk**
- **De heer Paul Welschen, namens het SBBM**

#### **Zienswijze 1:**

**De heer Ooijen uit Zevenbergen** leest dat er wordt gekozen voor een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing. Hij vindt dat daar een maximale bouwhoogte bij hoort. Hij verzoekt dan ook een maximale bouwhoogte van de te bouwen bedrijven in het MER op te nemen.

#### **Zienswijze 2:**

**De heer Hans Heestermans** brengt als zienswijze naar voren dat hij als bewoner van de Lapdijk daar lang en in een mooi landschap wil blijven wonen.

#### **Zienswijze 3:**

**De heer Cools, namens de stichting Hart van Moerdijk** vraagt aandacht voor diverse punten in het MER. Hij leest over een aantal ontsluitingswegen in de startnotitie. Hij verzoekt met klem dat in het MER ook aandacht wordt besteed aan het sluijverkeer dat in en rondom deze wegen in de gemeente plaatsvindt.

Voor wat betreft de structuur en volledigheid van de fietspaden wil hij graag dat vooral op de Koekoeksedijk de verkeersveiligheid van de fietsers in het MER wordt onderzocht.

Over de locatiekeuze merkt hij op dat hoewel er nu vooral richting Oost wordt gekozen, een keuze tussen Oost en West nog mogelijk moet zijn, omdat diverse zaken in het geval van een keuze voor West idealer zijn dan in Oost. Hij noemt als voorbeeld het Eiland van Moerdijk, waar geen schade mag worden berokkend aan de archeologische bodemschatten aldaar. Dit is als uitgangspunt gesteld. Het LPM doorbreekt nadrukkelijk wel deze bodemschatten. Hetzelfde geldt voor de dijken. Door de aanleg van LPM wordt ook de dijkenstructuur aan de Lapdijk aangetast. Hij vraagt aandacht voor deze punten.

#### **Zienswijze 4:**

**De heer Welschen** is van mening dat het belangrijkste onderdeel voor de aanleg van LPM de locatiekeuze is. Hij wijst de provincie erop dat hierover nog geen enkele keer de mogelijkheid is geboden om hierop in te spreken. Het planMER is besproken bij de Raad van State, die heeft het bezwaar over de locatiekeuze niet ontvankelijk verklaard omdat er nog een keuzemogelijkheid komt. Hij wil graag weten welke keuzemogelijkheid de Raad van State hiermee bedoeld.

### **Sluiting**

Tijdens de sluiting van de avond wordt er uit de zaal door meerdere mensen gevraagd het verslag van deze bijeenkomst graag te ontvangen voor de afloop van de inspraakperiode, zodat zij onder meer op basis van hetgeen er tijdens deze bijeenkomst is gezegd hun zienswijze beter kunnen verwoorden en indienen. Voorzitter de heer Van der Wijst laat weten dat het verslag van deze avond samen met alle zienswijzen normaliter rechtstreeks worden voorgelegd aan de commissie MER en dat in een later stadium alle aanwezigen van deze bijeenkomst het verslag krijgen toegestuurd. Diverse aanwezigen willen het verslag toch graag eerder ontvangen. De provincie overweegt of het verslag nog voor de afloop van de inspraakperiode kan worden toegestuurd dan wel op internet kan worden gezet.

Tot slot bedankt de voorzitter de inleiders voor hun presentaties en uitleg en alle aanwezigen voor hun komst en inbreng. Hij wenst iedereen wel thuis en sluit daarmee deze informatie- en inspraakbijeenkomst.