

Provincie Noord-Brabant

Voorontwerp inpassingsplan LPM en concept MER

Nota van inspraak

(versie 1 oktober 2012)

Inhoud

1. Horen, vooroverleg en inspraak	4
1.1. Inleiding	4
1.2. Verdere communicatie	6
1.3. Samenvatting en beantwoording ontvangen reacties	7
2. Aanpassingen voorontwerp inpassingsplan en concept MER	59
2.1. Aanpassingen voorontwerp inpassingsplan op grond van reacties	59
2.2. Aanpassingen concept MER op grond van reacties	60

1. Horen, vooroverleg en inspraak

1.1. Inleiding

Het voorontwerp inpassingsplan 'Logistiek Park Moerdijk' (verder LPM) heeft samen met de bijbehorende concept MER-studies vanaf donderdag 24 mei tot en met woensdag 4 juli 2012 voor iedereen ter inzage gelegen. Binnen de gestelde termijn zijn zeventien inspraakreacties ontvangen.

Gedurende de inspraakperiode heeft ook het formele vooroverleg plaatsgevonden met de besturen van de gemeente Moerdijk en het Waterschap Brabantse Delta en met de ministeries van 'Infrastructuur en Milieu', 'Economische zaken, Landbouw en Innovatie', 'Defensie', met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en met Rijkswaterstaat (directie Noord-Brabant). Naar aanleiding hiervan is een reactie ontvangen van het Waterschap Brabantse Delta en van Rijkswaterstaat (directie Noord-Brabant).

Formeel dient de Gemeenteraad van Moerdijk gehoord te worden over het voornemen dat een inpassingsplan in voorbereiding is (Wet ruimtelijke ordening, artikel 3.26). Deze formele stap heeft plaats gevonden naar aanleiding van het voorontwerp inpassingsplan en het concept MER. Van de gemeenteraad van Moerdijk is een reactie ontvangen.

De Brabantse Milieufederatie heeft in een brief aan de commissie Ruimtelijke Ordening en Wonen van Provinciale Staten, een reactie gegeven op het voorontwerp inpassingsplan LPM en de bijbehorende concept MER-studies. De commissie heeft de brief in de vergadering van 31 augustus 2012 voor kennisgeving aangenomen, waarmee de brief officieel is afgehandeld. In overleg met de Brabantse Milieufederatie is besloten om in deze inspraaknota een reactie te geven op de brief.

Hiermee zijn in totaal eenentwintig reacties ontvangen op het voorontwerp inpassingsplan en de concept MER-studies. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van degenen die gereageerd hebben.

De eenentwintig ontvangen reacties zijn onderverdeeld in deelreacties en samengevat. Daarbij zijn de reacties gebundeld en ingedeeld naar onderwerp. De volgende onderwerpen zijn onderscheiden:

- *Bestuursovereenkomst 'Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk' en het bijbehorende 'Publiek Programma van Eisen Logistiek Park Moerdijk'.*
- *Regionaal Ruimtelijk overleg / Regionale afspraken.*
- *Nut en Noodzaak.*
- *Water.*
- *Verkeer.*
- *Planregels.*
- *Milieu.*
- *Diverse overige reacties.*

	Reactie ontvangen van / inspreker	In het kader van
1	Roozen-Van Hoppe	Inspraak
2	Gemeente Tilburg	Inspraak
3	G.J.M. van Beek	Inspraak
4	Gemeenteraad van Moerdijk	Horen
5	Prodelta	Inspraak
6	ABAB namens van Steenoven	Inspraak
7	Vereniging Milieugroep Moerdijk	Inspraak
8	Gemeente Waalwijk	Inspraak
9	Gemeente Goirle namens regio Hart van Brabant	Inspraak
10	Kamer van Koophandel	Inspraak
11	Waterschap Brabantse Delta	Vooroverleg / watertoets
12	Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant	Vooroverleg
13	Gemeente Oosterhout	Inspraak
14	Vof van Beek	Inspraak
15	Damen	Inspraak
16	Meijer	Inspraak
17	Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging	Inspraak
18	Stichting gezond Moerdijk	Inspraak
19	Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk	Inspraak
20	Stichting Hart voor Moerdijk/bijlage	Inspraak
21	Brabantse Milieufederatie	Vergadering commissie ROW

Sommige deelreacties zijn meermaals naar voren gebracht. In paragraaf 1.3 zijn de samengevatte deelreacties voorzien van een antwoord. Uitgaande van de nummering uit de tabel is aangegeven op wie de betreffende deelreactie betrekking heeft.

Naast het antwoord is per samengevatte deelreactie ook aangegeven welke gevolgen de betreffende deelreactie heeft voor het voorontwerp inpassingsplan en het concept MER. Er zijn een viertal opties:

- *Het kan zijn dat een deelreactie geen aanleiding geeft tot een aanpassing van het voorontwerp inpassingsplan of de concept MER-studies.*
- *Een deelreactie kan ook aanleiding geven tot nader onderzoek. Of op grond van dit nader onderzoek het voorontwerp inpassingsplan of de concept MER-studies wordt aangepast, kan nu nog niet aangegeven worden. Dit zal in het kader van het ontwerp inpassingsplan duidelijk gemaakt worden.*
- *Op grond van een reactie wordt het voorontwerp inpassingsplan aangepast. Het kan hier gaan om een aanpassing van de planregels, de verbeelding (plankaart) en/of de toelichting.*
- *Een reactie geeft aanleiding tot aanpassing van een of meerdere van de concept MER-studies.*

De aanpassingen van het voorontwerp inpassingsplan en de concept MER-studies zijn samengevat in paragraaf 2.1 en 2.2.

De gemeente Moerdijk en het Havenschap Moerdijk zijn nauw betrokken geweest bij het tot stand komen van het voorontwerp inpassingsplan en de concept MER-studies. Deze samenwerking heeft en vindt nog steeds plaats op ambtelijk en op bestuurlijk niveau. Het college van B&W van de gemeente Moerdijk en het Havenschap Moerdijk hebben ingestemd met het voorontwerp inpassingsplan, de concept MER-studies en de inspraak.

1.2. Verdere communicatie

Deze nota zal digitaal beschikbaar gesteld worden op de provinciale website. Degenen die gereageerd hebben op het voorontwerp inpassingsplan en de concept MER-studies worden hier per brief op gewezen. Daarnaast wordt de nota als bijlage bij het ontwerp inpassingsplan gevoegd.

1.3. Samenvatting en beantwoording ontvangen reacties

<i>Inspreker nummer/ antwoord</i>	<i>Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie</i>	<i>Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER</i>
<p>In eerste instantie komen de reacties aan bod die zien op de bestuursovereenkomst 'Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk' (Moerdijk Meer Mogelijk) tussen het Rijk, de provincie en de gemeente Moerdijk.</p>		
<p>Bestuursovereenkomst en Publiek Programma van Eisen Logistiek Park Moerdijk (PPvE LPM)</p>		
7	De indirecte- en directe financiële compensatie die de gemeente Moerdijk krijgt voor de projecten van Moerdijk Meer Mogelijk bij realisatie van Logistiek Park Moerdijk, leidt tot een onaanvaardbare belangenverstremgeling die ten koste gaat van de belangen voor leefbaarheid van bewoners, natuur en milieu in de omgeving	
Antwoord	<p>Er is geen sprake van belangenverstremgeling en als gevolg daarvan nadeel voor de belangen voor leefbaarheid van bewoners, natuur en milieu in de omgeving. Dit blijkt uit de afspraken die in het kader van de bestuursovereenkomst 'realisatie gebiedsontwikkeling Moerdijk' (Moerdijk MeerMogelijk) gemaakt zijn. Met deze bestuursovereenkomst zetten Rijk, provincie en gemeente Moerdijk in op de realisatie van een brede integrale gebiedsontwikkeling in de gemeente Moerdijk, gericht op versterking van zowel de economie als de leefbaarheid. Versterking van de economie en leefomgeving gaan hand in hand, en mogen niet los van elkaar gezien worden. Mede vanwege de realisatie van Logistiek Park Moerdijk is het mogelijk om een kwaliteitsimpuls te geven aan de leefbaarheid in de gemeente Moerdijk. De plannen van Moerdijk MeerMogelijk zijn er derhalve op gericht om het wonen en leven in de gemeente Moerdijk te veraangemen.</p> <p>De in de bestuursovereenkomst opgenomen afdrachten, zijn gelabeld aan concrete projecten van</p>	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>Moerdijk MeerMogelijk. Voor een kwaliteitsimpuls in de kern van Moerdijk is een bedrag opgenomen dat wordt afgedragen voor het project Waterfront Moerdijk – de ontwikkeling van de west- en oostzijde van de haven bij het dorp Moerdijk.</p> <p>In het akkoord op hoofdlijnen – waarin de provincie Noord-Brabant, gemeente Moerdijk en het Havenschap Moerdijk een akkoord hebben bereikt over de uitgangspunten voor de ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk – is de intentie uitgesproken dat dit bedrag breder ingezet mag worden, mits dit een leefbaarheidsimpuls voor de kern Moerdijk oplevert die gekoppeld is aan het nog op te stellen gebiedsplan voor de kern Moerdijk. Dit gebiedsplan wordt samen met de inwoners van de kern Moerdijk opgesteld, zodat de kwaliteitsimpuls ook draagvlak heeft bij de bewoners. Daarmee is investeren van het bedrag in Waterfront Moerdijk nog steeds mogelijk, maar geen verplichting meer.</p> <p>Het doel van deze afspraak is dat provincie en gemeente juist nadrukkelijker willen en kunnen kijken naar de wensen en belangen van de bewoners van de kern van Moerdijk, bij de inzet van het bedrag uit de bestuursovereenkomst.</p> <p>In zoverre de inspraakreactie ook betrekking heeft op belangenverstremming voor de gemeente(raad) in relatie tot de besluitvorming over Logistiek Park Moerdijk, moet worden opgemerkt dat Provinciale Staten bevoegd zijn om een provinciaal inpassingsplan vast te stellen (en niet de gemeenteraad). Provinciale Staten dienen de gemeenteraad te horen bij het voornemen tot vaststelling van een inpassingsplan. Het horen van de gemeenteraad heeft inmiddels plaatsgevonden. Van belangenverstremming bij de gemeente(raad) is bij de besluitvorming over Logistiek Park Moerdijk derhalve geen sprake.</p>	
4	De Gemeenteraad van Moerdijk meent dat er naar gestreefd moet worden om de omgeving van de Lapdijk beter af te schermen door deze aan de noordzijde te bekleden met extra bomenrijen of andere vormen van groenvoorziening, waardoor het LPM aan het oog wordt onttrokken.	
Antwoord	De Lapdijk ligt ten noorden (langs de A17), ten westen en ten zuiden van het LPM. Uit de reactie kan niet direct afgeleid worden welk deel van de Lapdijk bedoeld wordt. Ten aanzien van de noordzijde van het plangebied van het LPM is in het Publiek Programma van Eisen LPM, behorende bij de	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>bestuursvereenkomst 'realisatie gebiedontwikkeling Moerdijk' (juli 2009) opgenomen dat het een zichtlocatie is (randen langs de A16 en A17 zijn zichtlocaties). Mocht de reactie gericht zijn op de noordzijde van het plangebied, dan sluit het uit het zicht onttrekken van het LPM niet aan bij de realisering van een zichtlocatie.</p> <p>Indien de reactie zich richt op de zuidkant van het plangebied, dan is in het Publiek Programma van Eisen LPM opgenomen dat het LPM aan de zuidkant duurzaam moet worden ingepast door een groene omlijsting in het landschap. Dit op een zodanige wijze dat de zichtbaarheid vanuit het open, agrarische cultuurlandschap zoveel mogelijk wordt weggenomen. Hieraan wordt invulling gegeven door de lijnvormige groenstructuur van de Lapdijk te versterken door middel van extra bomenrijen aan weerszijden van de dijk.</p> <p>Daarnaast wordt ten zuiden van de Lapdijk een ecologische zone gerealiseerd van ca. 25 meter breed. De dubbele bomenrijen aan weerszijden van de Lapdijk (kruinhoogte ca. 15 meter) en een maximale bouwhoogte van 20 meter, zorgen ervoor dat het beeld vanuit de open polder (ook in de winter) in hoofdzaak wordt bepaald door de beplanting op de Lapdijk. In het inpassingsplan is dit opgenomen door het maximeren van de bouwhoogte en het in de bestemming ter plaatse reserveren van ruimte voor deze bomenrijen.</p>	
7	<p>Inspreker stelt dat er geen onderzoek ten grondslag ligt aan de aanname van de te verwachten werkgelegenheid op het LPM (fte/ha). Er wordt een veel te positieve suggestie gewekt.</p>	
Antwoord	<p>Uit raadpleging van diverse bronnen (o.a. Bedrijfslocatiemonitor van het Planbureau voor de Leefomgeving) blijkt dat het reëel is om 45 fte (fulltime-equivalent, een voltijd baan) per hectare als uitgangspunt voor Logistiek Park Moerdijk te hanteren.</p> <p>In het Publiek Programma van Eisen LPM, behorende bij de bestuursvereenkomst 'realisatie gebiedontwikkeling Moerdijk' (juli 2009), is vervolgens als normgetal voor de werkgelegenheid een streefwaarde van 45 fte per hectare netto uit te geven terrein opgenomen. Dit normgetal wordt als basis gebruikt voor de verkeers- en milieuberekeningen in het kader van de project-MER en de onderzoeken</p>	<p>Reactie leidt niet tot aanpassingen</p>

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	van het inpassingsplan. Dit getal krijgt geen juridische verankering in de planregels van het inpassingsplan, ook zal dit niet als voorwaarde worden opgelegd in de uitgifteregels.	
4	Verankering van uitgangspunten en doelen uit bestuursovereenkomst: de Gemeenteraad kent voorbeelden uit de provincie waarin duurzaamheidsdoelstellingen zijn verankerd in bestemmingsplannen. De Gemeenteraad wil weten welke mogelijkheden er zijn en welke rol de gemeenteraad daarin heeft.	
Antwoord	<p>In het Publiek Programma van Eisen LPM en de bijbehorende bestuursovereenkomst zijn de duurzaamheidsambities voor het LPM vastgelegd. In het proces dat de afgelopen jaren voor het LPM is doorlopen, zijn duurzaamheidsambities zichtbaar gemaakt in het ruimtelijk ontwerp. Een deel van deze ambities is en een ander deel van de ambities wordt concreet uitgewerkt en vastgelegd in het inpassingsplan, het civieltechnisch ontwerp en het beeldregieplan. Het inpassingsplan biedt de ruimtelijke kaders waarbinnen duurzaamheidsambities gerealiseerd kunnen worden, omdat er fysieke ruimte gereserveerd wordt. Dit betekent nog niet dat daarmee de duurzaamheidsambities ook daadwerkelijk gerealiseerd gaan worden, omdat een inpassingsplan kan toelaten maar niet kan afdwingen. Ook zijn niet alle duurzaamheidsambities vast te leggen in het inpassingsplan, omdat ze geen ruimtelijke relevantie hebben. Dit betekent dat het inpassingsplan uiteindelijk de realisatie van het LPM mogelijk maakt, maar niet in alle gevallen het juiste instrument is om de geformuleerde duurzaamheidsambities te borgen en tot uitvoering te brengen. Daarom worden ook andere sporen, zoals procesmatige, privaatrechtelijke en stimulerende instrumenten ingezet om ervoor te zorgen dat de duurzaamheidsambities op het LPM gehaald worden tijdens de aanleg, uitgifte van kavels, bouw van het vastgoed en beheer van het LPM. Het havenschap is beoogd ontwikkelentiteit voor het LPM en zal samen met de provincie en de gemeente de duurzaamheidsambities voor het LPM borgen.</p> <p>Momenteel wordt onderzocht of de beoordelings- en waarderingsssystematiek 'BREEAM Gebiedsontwikkeling' toegepast kan worden op het LPM. Deze systematiek richt zich op duurzaamheidsprestaties op gebiedsniveau in zowel de ontwerp-, maak- als gebruiksfase. In het kader van het ontwerp inpassingsplan zullen we u hier verder over informeren.</p>	Reactie is nog deel van nader onderzoek.

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
11	De ambitie voor het LPM zou volledig waterneutraal moeten zijn, in plaats van 'zoveel mogelijk waterneutraal'. In mondeling overleg heeft het waterschap hierop aangevuld dat het hier gaat om ambities uit het Publiek Programma van Eisen LPM waarin het waterschap geen partij is. Het beleid van het waterschap is erop gericht dat nieuwe ontwikkelingen zoals het LPM volledig waterneutraal worden uitgevoerd.	
Antwoord	In het Publiek Programma van Eisen LPM, behorende bij de bestuursovereenkomst 'realisatie gebiedontwikkeling Moerdijk' (juli 2009), is de ambitie opgenomen dat de totale waterbalans zo mogelijk neutraal moet zijn, waarbij waterberging in het gebied zal plaatsvinden en waar mogelijk functies worden gekoppeld. Op basis van de huidige inzichten is het mogelijk om de benodigde waterberging in het gebied te realiseren en daarmee een neutrale waterbalans te realiseren. Momenteel wordt dit nader uitgewerkt in het civieltechnische voorontwerp (VO+). Hiermee wordt dus voldaan aan het beleid van het waterschap. Het waterschap Brabantse Delta is met inachtneming van haar opmerkingen akkoord met de wijze waarop dit in het inpassingsplan is vastgelegd.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
Over de ontwikkeling van het LPM zijn in regionaal kader afspraken gemaakt. Het gaat hier om het zogenaamde 'Regionaal Ruimtelijk Overleg'. Reacties ontvangen naar aanleiding van deze afspraken komen hierna aan bod.		
	Regionale afspraken	
2, 8, 13	De complementariteit van Logistiek Park Moerdijk ten opzichte van het bestaande netwerk van logistieke en havengerelateerde bedrijventerreinen in Brabant, is onvoldoende in beeld gebracht. De ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk is op zichzelf een goede zaak, maar zou pas concreet dienen te spelen als de bestaande havengebieden, de inmiddels geplande bedrijventerreinen en de mogelijke uitbreiding daarvan aan multi-modale knopen maximaal bezet zijn.	
Antwoord	De beoogde ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk kent een lange voorgeschiedenis van onderzoek,	Reactie leidt niet tot

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>besluitvorming en afstemming op verschillende overheidsniveaus. De complementariteit van het LPM ten opzichte van de bestaande en geplande terreinen in (Midden- en West-)Brabant is één van de aspecten die vanaf het begin steeds centraal heeft gestaan.</p> <p>In het Streekplan Noord-Brabant 2002 hebben PS een planologische basis gelegd voor de ontwikkeling van Moerdijkse Hoek (ca. 600 ha. bovenregionaal bedrijventerrein in combinatie met een glastuinbouwvestigingsgebied van ca. 150 ha.). Gaande het proces is de combinatie van het grootschalig bedrijventerrein met een grootschalige glastuinbouwlocatie vervallen.</p> <p>Eind 2005 bleek dat op zeehaven- en industrieterrein Moerdijk meer ruimte beschikbaar was dan voorzien, doordat diverse bedrijven (o.a. Shell) bereid waren hun grondreserves te verkopen. In combinatie met lagere behoefteprognoses, kon het bestaande industrieterrein al in een groot deel van de vraag voorzien, waarvoor Moerdijkse Hoek bedoeld was. Het betreft hier de ruimtevraag van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. Echter, de ruimtevraag naar logistiek terrein kon op het bestaande industrieterrein niet voldoende worden geaccommodeerd.</p> <p>In 2007 besloten PS om de ruimtevraag voor Moerdijkse Hoek te accommoderen door de realisatie van een bovenregionaal logistiek park van netto 150 hectare, in combinatie met de intensivering van het bestaande zeehaven- en industrieterrein Moerdijk (incl. benutting grondreserves Shell).</p> <p>Voor de locatiekeuze van dit nieuw te ontwikkelen bovenregionaal logistiek park is een planMER opgesteld (Witteveen+Bos, 2007), waarin diverse locaties in Midden- en West-Brabant (waaronder Waalwijk) zijn beoordeeld op hun geschiktheid. Mede op basis van deze planMER besloten PS te kiezen voor de ontwikkeling van een logistiek park ten zuiden van knooppunt Klaverpolder: Logistiek Park Moerdijk.</p> <p>De afweging voor de locatiekeuze is opgenomen in Deel C van de Interimstructuurvisie Noord-Brabant (vastgesteld juli 2008), waarop inspraak heeft plaatsgevonden.</p> <p><i>Deel C is het deel van de Interimstructuurvisie dat vanaf 1 januari 2011 van kracht is gebleven met de inwerkingtreding van de Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant. Deel C van de Interimstructuurvisie is hiermee het planologisch beleidskader voor het nu in voorbereiding zijnde m.e.r.-plichtige besluit; het provinciaal inpassingsplan.</i></p>	aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>Een belangrijk onderdeel van het besluit m.b.t. de locatiekeuze is dat de programma's voor bedrijventerreinen in Midden- en West-Brabant met de ontwikkeling van het LPM regionaal afgestemd zullen worden. Mogelijk leidt deze afstemming tot aanpassing van de regionale programma-afspraken. De afstemming moet afgerond zijn voordat het inpassingsplan voor het LPM wordt vastgesteld (p. 111 Deel C, Interimstructuurvisie).</p> <p>Dit is de aanleiding geweest om hierover uitvoering te spreken in de regionale planningsoverleggen in Midden- en West-Brabant (nu RRO's) en hierover strategische programma-afspraken te maken (in de vastgestelde voortgangsrapportages werken 2009). In West-Brabant zijn de afspraken nog steeds van kracht. In Midden-Brabant zijn de afspraken december 2011 geactualiseerd (Regionale Agenda Werken 2012). Bij de totstandkoming van de afspraken is rekening gehouden met het regionale speerpunt logistiek en de relatie met de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk.</p> <p>Met de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk wil de provincie de economische structuur van Brabant versterken en voorzien in de <i>bovenregionale</i> ruimtevraag van de logistieke sector. Mede omdat de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk kan voorzien in de opvang van de <i>bovenregionale</i> ruimtevraag van de logistieke sector, heeft ook het Rijk de bestuursovereenkomst 'realisatie gebiedontwikkeling Moerdijk' ondertekend (3 juli, 2009).</p> <p>In de bestuursovereenkomst zijn de beoogde doelgroepen van het LPM expliciet vastgelegd (in de bijlage Publiek Programma van Eisen LPM).</p> <p>Logistiek Park Moerdijk is specifiek bestemd voor VAL-bedrijven groter dan 5 ha. Een ruimtebeslag van minder dan 5 ha. is alleen toelaatbaar, voor zover het gaat om VAL-bedrijven die vanwege de aard van hun bedrijfsvoering aangewezen zijn op de nabijheid van kadefaciliteiten langs diep vaarwater. In het inpassingsplan worden dit de havengerelateerde VAL-bedrijven genoemd.</p> <p>De provincie stuurt al jarenlang consequent op het profiel van de beoogde doelgroepen van Logistiek Park Moerdijk. Door de vestigingsmogelijkheden in het inpassingsplan te beperken tot deze doelgroepen, en regionale afspraken te maken in de RRO's over programma, segmentering en fasering (o.a. de vestigingsmogelijkheden van VAL-bedrijven > 5 ha. op andere nieuwe te ontwikkelen terreinen), is de ontwikkeling van het LPM en regionale bedrijventerreinen in de regio's West- en Midden-Brabant</p>	

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>afgestemd.</p> <p>Het onderzoek van Stec Groep uit 2012 (zie bijlagen bij het inpassingsplan) bevestigt de actuele (bovenregionale) marktvraag voor de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk. De geprognosticeerde marktvraag is gerelateerd aan de specifieke doelgroepen van het LPM. In het onderzoek is rekening gehouden met de ontwikkeling van het bedrijventerrein Vossenbergr West II (Tilburg) en Haven VII (Waalwijk), alsmede met een afronding van Haven I-VI (26 ha.) overeenkomstig de programma-afspraken die gemaakt zijn in het RRO van december 2011 (Regionale Agenda Werken 2012, zie hiervoor’).</p> <p>In aanvulling op deze terreinen is de ontwikkeling van LPM nodig, omdat deze terreinen de beoogde doelgroepen van het LPM onvoldoende kunnen faciliteren.</p> <p>Op het LPM mogen zich havengerelateerde VAL-bedrijven vestigen. Deze dienen afhankelijk te zijn van de nabijheid van de kadefaciliteiten op het zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. Door de realisatie van een interne baan wordt het LPM direct verbonden met de haven- (en spoor-)voorzieningen op zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk heeft geen beperking t.a.v. het ontvangen van de grootte van binnenvaartschepen (maximale CEMT klasse VII b meervaart duwbakken), in afwijking van de haventerreinen elders in Brabant. De aard van de havengerelateerde bedrijvigheid op het LPM zal hierdoor ook anders zijn dan die van andere terreinen in West- en Midden-Brabant en moet om die reden als complementair worden beschouwd.</p> <p>Bovendien heeft zeehaven- en industrieterrein Moerdijk een andere rol dan de (andere) inland hubs (zoals vermeld in de BSVG) in de multimodale afwikkeling van goederenstromen vanaf de mainport Rotterdam. Door de positie als shortsea haven, kan Moerdijk als schakel fungeren tussen Rotterdam en het (Brabantse) achterland. Mede door de ontwikkeling van het LPM, kan Moerdijk zich verder ontwikkelen als sterk logistiek knooppunt. Moerdijk wordt nadrukkelijk genoemd in het nationaal kernnet logistiek in ontwikkeling, en aangemerkt als hub van nationaal belang.</p>	

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
2, 8, 9	<p>Insprekers verzoeken om een procedureafspraken op te nemen in toelichting van het inpassingsplan dat in geval van vestiging van havengerelateerde logistieke bedrijvigheid < 5 ha. overleg moet plaatsvinden met o.a. de gemeenten uit Midden-Brabant. In het RRO worden afspraken gemaakt over de juridische borging van deze procedureafspraken. Midden-Brabant neemt aan dat zowel de afwijking van bedrijven < 5 ha. op het LPM als de bedrijven > 5 ha. in Midden-Brabant op dezelfde juridische wijze vorm wordt gegeven (binnenplanse afwijkingsbevoegdheid danwel buitenplanse instrumentaria).</p>	
Antwoord	<p>Op 3 juli 2009 hebben het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk de bestuursovereenkomst 'realisatie gebiedsontwikkeling Moerdijk' ondertekend. Onderdeel van de bestuursovereenkomst is het Publiek Programma van Eisen LPM. Hierin is vastgelegd dat het LPM specifiek bestemd is voor VAL-bedrijven > 5 ha. Een ruimtebeslag van minder dan 5 ha. is alleen toelaatbaar, voor zover het gaat om VAL-bedrijven die vanwege de aard van hun bedrijfsvoering aangewezen zijn op de nabijheid van kadefaciliteiten langs diep vaarwater. In het inpassingsplan worden dit de havengerelateerde VAL-bedrijven genoemd. De grondslag voor de toelaatbaarheid van deze bedrijven ligt derhalve vast in deze bestuursovereenkomst.</p> <p>De redenering achter de toelaatbaarheid van de havengerelateerde VAL-bedrijven op het LPM, is dat elders in Noord-Brabant geen (andere) vestigingsmogelijkheden zijn voor dergelijke bedrijven (alleen de zeehaven van Moerdijk heeft geen beperkingen t.a.v. het ontvangen van de grootte van binnenvaartschepen). Dit terwijl deze bedrijven wel tot de aard van de primaire doelgroep van het LPM (VAL) behoren, en bovendien hun goederen multimodaal afwikkelen. Dit laatste is een belangrijk beleidsuitgangspunt van de provincie.</p> <p>De havengerelateerde VAL-bedrijven die zich op het LPM mogen vestigen, dienen afhankelijk te zijn van de nabijheid van de kadefaciliteiten op zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. Hierdoor (mede omdat de zeehaven in Moerdijk geen beperkingen heeft t.a.v. het ontvangen van de grootte van binnenvaartschepen), zal de havengerelateerde bedrijvigheid op het LPM anders zijn dan de aard van de bedrijvigheid op de haventerreinen in West- en Midden-Brabant. Wij zien daarom geen redenen om bij iedere potentiële vestiger overleg te (moeten) voeren met de gemeenten in West- en Midden-Brabant.</p>	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	Deze voorwaarde wordt dan ook niet toegevoegd aan de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid, noch wordt dit opgenomen in de toelichting van het inpassingsplan LPM.	
2, 8, 9	In het RRO Midden-Brabant van december 2011 is een concrete afspraak gemaakt over de mogelijke vestiging van logistieke bedrijven groter dan 5 ha. in Midden-Brabant. Inspreker vraagt deze afspraak concreet in het inpassingsplan op te nemen.	
Antwoord	De afspraak in het RRO Midden Brabant van december 2011 wordt opgenomen in de toelichting op het inpassingsplan.	Reactie leidt tot aanpassing van de toelichting bij het inpassingsplan.
Gezien het belang van 'nut en noodzaak' zijn de reacties op dit punt gebundeld en komen deze als apart onderwerp hierna aan bod.		
	Nut en Noodzaak	
7	Inspreker meent dat, gezien de huidige economische conjunctuur met haar malaise en toenemende leegstand van industrieterreinen in de directe omgeving, het verre van wenselijk is om LPM tot uitvoering te brengen. Economen voorspellen dat er in de eerste 20 jaar geen behoefte is aan het LPM. Het LPM mag niet leiden tot verdere leegstand van de industrieterreinen in de omgeving. Hier is te weinig onderzoek naar gedaan.	
Antwoord	Om een beeld te hebben van de actuele marktvraag van het LPM, doet de provincie tijdens het planvormingsproces voortdurend onderzoek naar nut en noodzaak van het LPM. Het meest recente onderzoek is van begin 2012 (Stec Groep). In dit laatste onderzoek zijn de effecten van de huidige economische crisis zijn beschouwd. Dit onderzoek bevestigt een actuele marktvraag voor de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk. Bij het bepalen van de marktvraag is bovendien gekeken naar de mogelijkheden die bestaand, leegstaand	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>logistiek vastgoed in de regio kan bieden om de marktvraag van de LPM-doelgroep te accommoderen. Geconcludeerd wordt dat het bestaande logistieke vastgoed ontoereikend is om de logistieke vraag op de middellange en lange termijn te kunnen faciliteren.</p> <p>Het geactualiseerde onderzoek van Stec Groep naar nut en noodzaak van het LPM is als bijlage opgenomen bij het voorontwerp inpassingsplan en vormt de basis voor de onderbouwing van nut en noodzaak van het LPM. Zie voor deze onderbouwing paragraaf 2.3 van het voorontwerp inpassingsplan.</p>	
7	<p>Inspreker meent dat de realisatie van Logistiek Park Moerdijk niet rijmt met de in het Publiek Programma van Eisen LPM geformuleerde gebruiksambitie met betrekking tot zorgvuldig ruimtegebruik, aangezien op de omliggende industrieterreinen in de regio een stijgende toename is van leegstaande en braakliggende terreinen. Een gedegen feitelijk onderzoek ontbreekt.</p>	
Antwoord	<p>Het principe van zorgvuldig ruimtegebruik speelt op verschillende schaalniveaus. Zo is het principe van zorgvuldig ruimtegebruik de aanleiding geweest voor het besluit van PS (2007) om de ruimtevraag voor Moerdijkse Hoek op een andere wijze te accommoderen. Nieuw beschikbaar gekomen gronden op zeehaven- en industrieterrein Moerdijk konden voor een belangrijk deel in de vraag voorzien. Alleen de ruimtevraag naar logistiek terrein kon niet voldoende op het bestaande industrieterrein worden geacommodeerd. Hierin moet de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk voorzien.</p> <p>Actueel onderzoek (Stec Groep, 2012) bevestigt de marktvraag voor de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk. In dit onderzoek zijn de mogelijkheden bekeken die de bestaande markt (leegstaand vastgoed, heruitgifte en herstructurering) kan bieden om de marktvraag van de LPM-doelgroep te accommoderen. Deze mogelijkheden blijken te beperkt.</p> <p>De in het Publiek Programma van Eisen LPM geformuleerde ambitie heeft te maken met multifunctioneel ruimtegebruik op het LPM. Een belangrijk kenmerk van de stedenbouwkundige opzet van het LPM, is het zorgvuldig gebruik van de ruimte op het terrein. Het Publiek Programma van Eisen LPM kent een stevige eis ten aanzien van het uitgeefbaar gebied op een bruto plangebied van 190 ha. De grote ontwikkel eenheden met compacte bebouwing maken het mogelijk deze eis te realiseren, evenals een hoog bebouwingspercentage. Een minimaal bebouwingspercentage van 70% en een minimale</p>	<p>Reactie leidt niet tot aanpassingen</p>

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	bouwhoogte van 11 meter borgen een intensief ruimtegebruik op het terrein. Daarnaast worden er functies gecombineerd, zowel in de openbare ruimte (waterberging op het terrein binnen groen, afschermd werking piekwaterbassins, kabels en leidingen in berm) als in de gebouwen (kantoren boven laad- en losruimte, benutten dakoppervlak).	
10	Inspreker meent dat het vanwege de grote ruimtebehoefte van grootschalige VAL-bedrijven tot 2025 en daarna (onderzoek Stec Groep) zaak is dat zo snel mogelijk de schop de grond in gaat.	
Antwoord	De vaststelling van het provinciaal inpassingsplan is voorzien medio 2013. Volgens de huidige planning kunnen begin 2014 de eerste kavels worden uitgegeven.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
20	Inspreker meent dat de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk niet nodig is. Het huidige industrieterrein Moerdijk kan in de vraag voorzien. Slechts 33% van de bedrijfsgrond is werkelijk in gebruik door bedrijven.	
Antwoord	<p>Het is niet mogelijk om de ruimtebehoefte van het LPM te realiseren op zeehaven- en industrieterrein Moerdijk.</p> <p>Vanaf 2002 heeft de provincie gewerkt aan de ontwikkeling van Moerdijkse Hoek: een bovenregionaal bedrijventerein van circa 600 hectare, in combinatie met een glastuinbouwvestigingsgebied van circa 150 hectare. Gaande het proces is de combinatie van het grootschalig bedrijventerein met een grootschalige glastuinbouwlocatie vervallen.</p> <p>Eind 2005 bleek dat op zeehaven- en industrieterrein Moerdijk meer ruimte beschikbaar was dan voorzien, doordat diverse bedrijven (onder andere Shell) bereid waren hun grondreserves te verkopen. In combinatie met lagere behoefteprognoses, kon het bestaande industrieterrein al in een groot deel van de vraag voorzien, waarvoor Moerdijkse Hoek bedoeld was. Het betreft hier de ruimtevrage van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. Echter, de ruimtevrage naar logistiek terrein kon op het bestaande industrieterrein niet voldoende worden geaccommodeerd.</p> <p>In 2007 besloten PS om de ruimtevrage voor Moerdijkse Hoek te accommoderen door de realisatie van</p>	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>een bovenregionaal logistiek park van netto 150 hectare, in combinatie met de intensivering van het bestaande zeehaven- en industrieterrein Moerdijk (inclusief benutting grondreserves Shell). Mede op basis van een planMER besloten PS te kiezen voor de ontwikkeling van een logistiek park ten zuiden van knooppunt Klaverpolder: Logistiek Park Moerdijk.</p> <p>De beschikbaar gekomen gronden op zeehaven- en industrieterrein Moerdijk dienen derhalve te voorzien in de vraag afkomstig van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën en kadegebonden bedrijvigheid (behoefte aan diep vaarwater). Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk is het enige terrein in Noord-Brabant dat kavels beschikbaar heeft tot en met milieucategorie 6 en kavels aan diep vaarwater. Het beleid is erop gericht de ruimte beschikbaar te houden voor de vestiging van deze specifieke doelgroepen. De mogelijkheden in het vigerende bestemmingsplan en het uitgiftebeleid zijn hierop afgestemd.</p> <p>Vestiging van logistieke bedrijven (milieucategorie 3) op de beschikbare gronden op zeehaven- en industrieterrein is niet voldoende mogelijk, noch wenselijk op basis van het principe 'het juiste bedrijf op de juiste plaats'.</p> <p>Tot slot zijn er nog bedrijven op zeehaven- en industrieterrein Moerdijk die hun grondreserves willen behouden voor toekomstige ontwikkelingen en uitbreidingen. Verwacht mag worden dat deze ruimte door deze bedrijven zelf wordt ingevuld.</p>	
20	<p>Inspreker stelt dat als de nu voorliggende uitwerking betrokken zou worden bij de eerdere afweging tussen de locaties Oost- en West-Moerdijk, de locatie West-Moerdijk er als voorkeurslocatie uit zou zijn gekomen. Een heroverweging van de locatiekeuze (planMER) zou daarom gewenst zijn.</p>	
Antwoord	<p>In de planMER zijn in totaal vijf locaties in Midden- en West-Brabant beoordeeld die voldoen aan vier kritische geschiktheideisen (waaronder Moerdijk-Oost en -West) voor de ontwikkeling van een bovenregionaal logistiek park. Uit de planMER blijkt dat de locatie Moerdijk-Oost de meest geschikte locatie is. Bovendien was er meer bestuurlijk draagvlak voor deze locatie, dan voor de andere locaties.</p>	<p>Reactie leidt niet tot aanpassingen</p>

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	De beoordeling van de verschillende alternatieven is nog steeds actueel. Een heroverweging van de locatiekeuze is op dit moment niet nodig en niet wenselijk.	
<p>Alle reacties die ontvangen zijn ten aanzien van water zijn afkomstig van Waterschap Brabantse Delta. Het waterschap is verzocht om advies in het kader van de watertoets. Met in acht neming van de naar voren gebrachte reacties, is op 4 juli een voorlopig positief advies ontvangen. Omdat het plan buitendijkse bouwactiviteiten bevat is goedkeuring van het dagelijks bestuur van het waterschap nodig. Op 24 augustus is bevestigd dat het dagelijks bestuur akkoord is met betrekking tot het buitendijks bouwen. Daarmee is met in achtneming van de naar voren gebrachte reacties het positieve advies in het kader van de watertoets definitief.</p>		
	wateraspecten	
11	Het waterschap wijst er op dat buitendijks gebied niet beschermd is tegen hoogwater, dat zij niet verantwoordelijk zijn voor enige vorm van wateroverlast in dit gebied en het bouwen daar voor eigen risico komt. Verder is ten aanzien van het buitendijks bouwen aangegeven dat de pijlers van de aan te leggen brug op de waterlijn minimaal 34,9 meter uit elkaar dienen te staan en de brug over de bestaande kruinhoogte van de boezemkade heen dient te gaan.	
Antwoord	Het gestelde ten aanzien van het buitendijks bouwen is ons bekend. Met de genoemde maatvoering wordt rekening gehouden. Niet zozeer het inpassingsplan zelf is hiervoor het geëigende instrument om dit te borgen, maar eerder het civieltechnisch ontwerp en verdere uitwerkingen daarna.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
11	Het waterschap vraagt lange overkluizingen bij slotenstelsel te voorkomen. Alleen als het verkeerstechnisch absoluut nodig is, dan is een duiker van 12 m of langer toegestaan. Verder wordt gevraagd om bij ontwerp rekening te houden met onderhoud van slotenstelsel (bereikbaarheid, in- en uitlaatplaatsen maaiboot) en merkt inspreker op dat het lokaal zuiveren van afstromend hemelwater (van potentieel verontreinigende oppervlakken) de minimale ambitie zou moeten zijn.	

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
Antwoord	<p>Hiermee wordt in het civiel technisch ontwerp voor het LPM rekening gehouden. Het waterschap is nauw betrokken bij het tot stand komen van dit civieltechnisch ontwerp. Dit vormt mede een onderdeel van het proces van de watertoets die bij dit project wordt doorlopen.</p> <p>Overigens is ons bekend dat er nog een volgende stap is waarin de belangen van het waterschap nadrukkelijk aan de orde komen, te weten de verlening van de watervergunning. Dan vindt toetsing plaats aan de Waterwet en Keur van het waterschap.</p>	Reactie leidt niet tot aanpassingen
11	<p>Voorgesteld wordt om vóór de vaststelling van het ontwerp inpassingsplan in een nadere studie een aantal wateraspecten uit te werken. Het gaat hier onder meer om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het lokaal zuiveren van afstromend hemelwater (zie hiervoor); - het toetsen van het inpassingsplan aan inundatienormen; - nadere uitwerking afvalwaterstromen met de mogelijke toevoer naar zuiveringstechnische werken van het waterschap; - het dimensioneren van de lozingsconstructies; - voorbereiden van wijziging in waterpeilen middels peilbesluit; - berekeningen aan veiligheid en stabiliteit t.a.v. de compartimenteringkering in relatie tot de ringsloot. 	
Antwoord	<p>Onderkend wordt dat genoemde onderwerpen verdere uitwerking vragen. Het is echter de vraag wat het meest geëigende moment is om al deze wateraspecten te onderzoeken. Voorkomen moet worden dat door wijzigende inzichten onderzoeken achterhaald zijn en (steeds) opnieuw uitgevoerd moeten worden.</p> <p>Momenteel wordt gewerkt aan het ontwerp inpassingsplan en het civieltechnisch voorontwerp (VO+). In dat kader worden de volgende wateraspecten al onderzocht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nadere uitwerking afvalwaterstromen; - toetsing aan inundatienormen; - een indicatieve toets aan de stabiliteit van de compartimenteringskering in relatie tot de ringsloot. 	Reactie is deels nog onderwerp van nader onderzoek en uitwerking.

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>De studie naar deze wateraspecten wordt dus uitgevoerd vóór de vaststelling van het ontwerp inpassingsplan.</p> <p>Naar onze mening is het op dit moment nog te prematuur om ook de andere genoemde wateraspecten nog voor de vaststelling van het ontwerp inpassingsplan te onderzoeken. De uitwerking van het civieltechnisch voorontwerp (VO+) naar een definitief civieltechnisch ontwerp (DO) dan wel de latere vergunningverlening (zoals te verlenen watervergunningen en aanvraag stuwvergunning/peilbesluit) zijn daarvoor meer geëigende momenten.</p> <p>Naar verwachting zal het Havenschap Moerdijk straks verantwoordelijk zijn voor het definitief civieltechnische ontwerp (DO) en latere aan te vragen vergunningen. Met het Havenschap Moerdijk zal in de zogenaamde 'Locatie Ontwikkelingsovereenkomst' overeen gekomen worden dat de andere genoemde wateraspecten voor de vaststelling van het definitief civieltechnische ontwerp (DO) dan wel in het kader van de benodigde vergunningen onderzocht worden.</p>	
11	Er is aandacht gevraagd voor de beperkte mogelijkheden voor bosbouw bij de primaire kering bij de Appelzak, in verband met de belangen van de kering.	
Antwoord	<p>Binnen het plangebied, ter hoogte van de Appelzak, wordt invulling gegeven aan de vereiste natuurcompensatie. De manier waarop invulling wordt gegeven aan de natuurcompensatie, waaronder ook de inrichting van het gebied, moet nog verder worden uitgewerkt in een zogenaamd 'natuurcompensatie plan'. Met genoemde belangen van de kering wordt rekening gehouden in het natuurcompensatie plan.</p> <p>Het natuurcompensatie plan zal als bijlage bij het ontwerp inpassingsplan gevoegd worden. Daarnaast zal het waterschap direct betrokken worden bij de uitwerking van dit compensatieplan.</p>	Reactie is nog onderwerp van nader onderzoek en uitwerking.
11	Het waterschap vraagt om in de verbeelding de zoneringen van de primaire waterkering (ter hoogte van natuurcompensatie Appelzak), de persleiding vanaf Moerdijk en de EVZ ter hoogte van de Roode Vaart	

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	en de juiste zonering van boezemkade en compartimenteringkering op te nemen.	
Antwoord	De verbeelding zal hierop worden aangepast en genoemde onderwerpen zullen, voor zover van toepassing, worden toegevoegd aan de verbeelding.	Reactie leidt tot aanpassingen van de verbeelding
11	Het waterschap verzoekt om de Roode Vaart de bestemming water te geven ter hoogte van de kruising met de interne baan	
Antwoord	Er is gekozen voor een andere systematiek van bestemmen. De interne baan heeft in zijn geheel de bestemming 'Verkeer' gekregen en daar waar de Roode Vaart de interne baan kruist is de functieaanduiding 'water' opgenomen. Daarnaast zijn de gronden binnen de bestemming Verkeer mede bestemd voor waterhuishoudkundige voorzieningen en waterstaatkundige voorzieningen. Op deze manier zijn de belangen van de Roode Vaart, die wij ook onderschrijven, op voldoende wijze geborgd. Overigens heeft de Roode Vaart ter hoogte van andere, nabij gelegen overgangen (Johan Willem Frisostraat, spoorlijn naar zeehaven- en industrieterrein Moerdijk en de Rijksweg A17/A59) ook niet de enkelbestemming 'Water'.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
11	Het waterschap vraagt aandacht voor de categorie A-waterloop ten zuiden van de Lapdijk en verzoekt om deze waterloop de bestemming water te geven	
Antwoord	Ook hier is gekozen voor een andere systematiek van bestemmen, omdat de exacte positie en omvang van de watergang in de toekomstige situatie nog niet bekend is. Ter hoogte van de A-waterloop is de bestemming 'Groen-1' opgenomen en de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Indien bij een volgende herziening van het ruimtelijk plan voor het LPM de ligging van de belangrijkste waterlopen vast ligt, zullen deze alsnog de enkelbestemming water krijgen.	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
11	Het waterschap verzoekt om de nieuw te graven ringsloot de bestemming water te geven, met aan weerszijden de onderhoudsstrook en obstakelvrije zone van 4 à 5 m. De bestemming moet doorlopen als robuuste ring om het gebied. Vooral de vormgeving van de ringsloot ter hoogte van de Gouden Leeuw is daarbij een zorgpunt. Dat er een overkluizing nodig is ter hoogte van de twee toegangen tot het LPM is duidelijk, maar met een grote overkluizing bij de Gouden Leeuw heeft het waterschap grote problemen.	
Antwoord	<p>De ringsloot is nog niet concreet bestemd, aangezien de ligging nog niet vast ligt. De nieuw te graven ringsloot met onderhoudsstrook en obstakelvrije zone is mogelijk binnen alle enkelbestemmingen binnen het plangebied voor het LPM. In de regeling zal nog een borging worden opgenomen van de onderhoudsstrook en de obstakelvrije zone vanaf het moment dat deze zijn aangelegd.</p> <p>De verdere detaillering van de ringsloot vindt plaats in het kader van het civieltechnisch voorontwerp (VO+). Het ontwerp is dusdanig, dat er voldoende ruimte is voor genoemde zones langs de ringsloot. Ook om die reden is het dan ook niet noodzakelijk om op voorhand de locatie exact vast te leggen.</p> <p>Wij onderschrijven dat de ringsloot op een robuuste manier vorm gegeven moet worden. Dit heeft ook onze voorkeur. En inderdaad is vooral de inrichting van het gebied ter hoogte van de Gouden Leeuw een extra uitdaging om hieraan tegemoet te komen. Naast de twee toegangen tot het LPM voorzien wij op dit moment hooguit één extra overkluizing bij de Gouden Leeuw om toegang te bieden tot het gebied met de enkelbestemming 'Gemengd-2'.</p> <p>Het uiteindelijke ontwerp van de ringsloot in het civieltechnisch voorontwerp (VO+) zal als input dienen voor het ontwerp inpassingsplan. Dan ook zal bekeken worden hoe de ringsloot ter hoogte van de Gouden Leeuw op een robuuste wijze vastgelegd en zeker gesteld kan worden. Gedacht wordt aan het op de verbeelding opnemen van de bestemming 'Groen-2' ter plaatse van de ringsloot.</p>	Reactie leidt tot aanpassing van de regels bij het inpassingsplan. Daarnaast is de reactie nog onderwerp van nader onderzoek en uitwerking. Naar verwachting zal dit ook leiden tot aanpassing van de verbeelding.
11	Het waterschap vraagt om een regeling op te nemen voor de omgang ringsloot ter hoogte van de leiding	
Antwoord	Ten behoeve van de ontwikkeling van het LPM wordt de waterleiding verlegd. Daar waar de te verleggen waterleiding de ringsloot kruist, zal de leiding voldoende diep gelegd worden om de aanleg van de ringsloot mogelijk te maken. In het civieltechnisch voorontwerp (VO+) wordt dit momenteel zo	Reactie leidt niet tot aanpassingen

<i>Inspreker nummer/ antwoord</i>	<i>Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie</i>	<i>Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER</i>
	uitgewerkt. Daarnaast geldt er een vergunningstelsel voor activiteiten in de bodem binnen de zakelijk rechtsstrook van de leiding. Dit stelsel leidt ertoe dat, alvorens een dergelijke activiteit kan plaatsvinden, een vergunning benodigd is waarbij een nader afweging van het leidingbelang dient plaats te vinden. Activiteiten in het kader van de ringsloot vallen ook binnen dit vergunningstelsel.	
11	Meer aandacht wordt gevraagd voor het beleid van Waterschap Brabantse Delta in beleidsparagraaf	
Antwoord	In hoofdstuk 3 van de toelichting over ruimtelijke beleidskaders zal een extra paragraaf worden toegevoegd over het ruimtelijke beleid van Waterschap Brabantse Delta	Reactie leidt tot aanpassingen van de toelichting.
11	Aandacht wordt gevraagd voor de persleiding vanaf kern Moerdijk in het plangebied bij Appelzak	
Antwoord	Voor zover de persleiding binnen het plangebied ligt en planologisch relevant is, zal deze worden toegevoegd aan de verbeelding.	Reactie leidt mogelijk tot aanpassingen van de verbeelding
11	Het waterschap vraagt om de benodigde compensatie voor de toename van verhard oppervlak op te nemen in de vorm van retentie (604 m ³ /ha). Daarnaast is aangegeven dat 78.000 m ³ compensatie voor water aan- en afvoer en waterbergingscapaciteit indicatief is. De exacte hoeveelheid moet nader worden bepaald.	
Antwoord	Om verdere onduidelijkheid te voorkomen zal in de regels geen absolute, ten minste te realiseren waterberging worden opgenomen. In artikel 19.2 zal worden opgenomen dat bij een toename van verhard oppervlakte retentie gerealiseerd dient te worden overeenkomstig de keur van de waterbeheerder. De vereiste hoeveelheid compensatie zal nader bekeken worden en daar waar nodig aangepast worden.	Reactie leidt tot aanpassingen van de regels en de toelichting bij het plan

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
11	Het waterschap geeft aan dat er geen wateraspecten zijn meegenomen bij planMER windturbines. Windturbines mogen niet in de onderhoudsstrook en obstakelvrije zone van de ringsloot worden geplaatst. Het is belangrijk hoe wordt omgegaan met het verhard oppervlak van de opstelplaatsen van de windturbines.	
Antwoord	Het is juist dat wateraspecten niet zijn meegenomen in het planMER voor de windturbines, omdat dit bij het LPM niet onderscheidend is bij de vergelijking van varianten. Dat windturbines niet geplaatst mogen worden in de onderhoudsstrook en obstakelvrije zone van de ringsloot is ons bekend. Uiteraard zou dit een belangrijk aandachtspunt zijn bij een verdere detaillering van de locatie van de windturbines. Dit geldt ook voor de toename aan verhard oppervlak ten gevolge van de windturbines (bij een vergelijk van de varianten is dit niet onderscheidend). Aangezien op basis van het planMER windturbines besloten is om geen windturbines op te nemen in het inpassingsplan voor het LPM, wordt deze reactie nu voor kennisgeving aangenomen.	Reactie leidt niet tot aanpassingen van het plan
11	Het waterschap wijst er op dat voor werkzaamheden op en/of in de nabijheid van oppervlaktewaterlichamen en waterkeringen en voor het onttrekken en/of retourneren van grondwater op basis van de Keur een melding of vergunning nodig is.	
Antwoord	Wij bedanken het waterschap voor zijn opmerking. De benodigde vergunning zal worden aangevraagd of de benodigde melding zal worden ingediend.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
11	Er is aandacht gevraagd voor de volledige taak van de rioolbeheerder indien dit door een andere partij dan de gemeente Moerdijk wordt uitgevoerd.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
Antwoord	Genoemd aandachtspunt is niet zozeer aan de orde in het kader van de ruimtelijke procedure voor het inpassingsplan voor het LPM. Met de ontwikkelentiteit, naar verwachting het Havenschap Moerdijk, zullen hierover afspraken gemaakt worden in de zogenaamde 'Locatie Ontwikkelingsovereenkomst'.	

<i>Inspreker nummer/ antwoord</i>	<i>Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie</i>	<i>Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER</i>
11	Het waterschap vraagt aandacht voor de berekende vierkante meters verhard oppervlakte. Tussen het inpassingsplan en het MER (VKA) zijn er (kleine) verschillen. Duidelijk moet zijn waar de benodigde retentie op is gebaseerd.	
Antwoord	Het inpassingsplan en het MER (VKA) zal hierop worden nagelopen en daar waar van toepassing aangepast en verduidelijkt worden.	Reactie leidt tot aanpassing van de toelichting bij het inpassingsplan en/of het MER (VKA).
11	Het waterschap heeft verzocht om aan artikel 7.3.3 (voorwaarden voor een omgevingsvergunning) als voorwaarde toe te voegen dat de veiligheid en stabiliteit van de waterkeringen gewaarborgd zijn.	
Antwoord	Artikel 7.3.3 zal overeenkomstig het voorstel aangepast worden.	Reactie leidt tot aanpassing van de regels bij het inpassingsplan.
11	Het waterschap geeft in een afzonderlijke bijlage puntsgewijs een groot aantal detailopmerkingen gemaakt.	
Antwoord	De detailopmerkingen zijn een verdere uitwerking van hiervoor behandelde reacties. Bij de beantwoording van deze reacties is al aangegeven of deze aanleiding geven tot aanpassing. Daarnaast worden in overleg met het waterschap nog een aantal kleine, veelal tekstuele aanpassingen doorgevoerd die de kwaliteit van de stukken ten goede komt. Deze aanpassingen zijn hier niet meer afzonderlijk benoemd.	Reactie leidt tot aanpassingen van het inpassingsplan en het MER

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
Hierna komen reacties aan bod die betrekking hebben op 'verkeer'. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen reacties gericht op de interne baan, het onderliggende wegennet, de Rijkswegen A16 en A17 en tot slot de nieuwe verkeersstructuur die in ontwikkeling is.		
Verkeer - Interne Baan		
4	De Gemeenteraad van Moerdijk vreest dat een brug over de A17 (i.p.v. een tunnel), de mogelijkheden voor multimodale benutting van de interne baan blokkeert, dan wel sterk vermindert. Afgevraagd wordt of een brug geen belemmering gaat vormen voor de ontwikkeling en het gebruik van nieuwe vervoerstechnieken. Onderzocht moet worden of de beoogde uitvoering daadwerkelijk toekomstbestendig is en tegemoet komt aan wat is opgenomen in het Publiek Programma van Eisen LPM. Voorop staat dat de vervoersmodaliteit 'spoor' vanaf het LPM als mogelijk alternatief wordt gezien voor de vele vervoersbewegingen met vrachtoertuigen. Verzocht wordt om te onderzoeken of ongelijkvloerse realisatie van de interne baan op maaiveldniveau mogelijk is.	
21	Inspreker pleit er voor dat wordt onderzocht hoe het multimodaal vervoer een centrale plek kan krijgen in het plan en er optimaal gebruik van gemaakt kan worden.	
Antwoord	<p>Parallel aan het voorontwerp inpassingsplan wordt een civieltechnisch voorontwerp opgesteld (VO+). Op grond van het huidige civieltechnische ontwerp van de interne baan en de brug (breedteprofiel, constructie en hellingspercentage) is het in ieder geval mogelijk om onbemande TEU trekkers en TEU vervoer over rail (enkelspoor, 5 á 10 wagons) te realiseren. Hiermee is het huidige ontwerp van de brug en interne baan toekomstbestendig.</p> <p>Ter informatie, TEU is een aanduiding voor de afmetingen van containers. De afkorting staat voor Twenty feet Equivalent Unit. De bestaande afmetingen TEU zijn gehanteerd als uitgangspunt.</p> <p>Gelet hierop is onderzoek naar een ongelijkvloerse realisatie van de interne baan op maaiveldniveau niet nodig. Daarnaast kent een ongelijkvloerse realisatie van de interne baan op maaiveldniveau (waarbij de</p>	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>A17 moet worden verhoogd) ook belangrijke knelpunten, deels dezelfde als die van een tunnel. De inpassing van de leggerwaterloop, die een belangrijke functie vervult voor de waterberging en -afvoer, is alleen mogelijk door een sifon. Dit is voor Waterschap Brabantse Delta niet acceptabel. Daarnaast moet aan de noordzijde van de A17 een waterkering worden gekruist. Ook komt hiermee een eventuele toekomstige realisatie van de Robel-spoorlijn onder druk te staan, waarvoor nu in het ontwerp parallel aan de A17 ruimte is gereserveerd. Tot slot zijn aan de noodzakelijke verhoging van de A17, die gefaseerd uitgevoerd zal moeten worden, hoge kosten verbonden die het project niet kan dragen.</p>	
10, 17	<p>Insprekers vinden het belangrijk dat de interne baan alleen beschikbaar is voor het vrachtverkeer. Lokaal verkeer mag niet worden toegelaten.</p>	
Antwoord	<p>De verkeersstructuur die in het voorontwerp inpassingsplan is opgenomen wordt herzien. In de nieuwe verkeersstructuur wordt de interne baan uitsluitend toegankelijk voor goederenverkeer. In het ruimtelijk ontwerp is nog uitgegaan van een hiërarchische verkeersstructuur, waarbij op de interne baan zowel vracht- als personenverkeer is toegestaan. Bij de nadere uitwerking van het ruimtelijk ontwerp is geconstateerd dat de hiërarchische verkeersstructuur op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming een aantal knelpunten kent. Een nieuwe verkeersstructuur, gebaseerd op scheiding van type verkeer, zal deze knelpunten wegnemen. Gevolg van de nieuwe verkeersstructuur is dat de interne baan uitsluitend toegankelijk is voor goederenverkeer.</p>	<p>Genoemd onderwerp is nog onderwerp van nader onderzoek.</p>
	Verkeer – onderliggend wegennet	
3	<p>Inspreker voorziet een verslechtering van de doorstroming van de aan- en afvoerwegen waar hij als plaatselijke bewoner dagelijks mee te maken krijgt. Hij vraagt om compensatie hiervoor.</p>	
Antwoord	<p>Het verkeersonderzoek wordt op dit moment herzien vanwege de nieuwe verkeersstructuur voor het LPM. In het onderzoek wordt ingegaan op de verslechtering van de doorstroming van aan- en afvoerwegen. De resultaten van het onderzoek zullen duidelijkheid verschaffen over de noodzaak van maatregelen.</p>	<p>Reactie leidt niet tot aanpassingen</p>

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
20	<p>Inspreker vraagt hoe verkeersafwikkeling bij onder andere de wegrestartants en door de kernen Moerdijk en Zevenbergschen Hoek gegarandeerd worden, indien er geen plannen ontwikkeld worden en extra investeringen mogelijk zijn voor een duurzame interne baan en verbetering van de op- en afritten van de A16 en A17.</p>	
Antwoord	<p>In het MER is inzicht gegeven in het effect van het LPM op het onderliggend wegennet. Zo is op basis van een verkeersmodel gekeken naar de hoeveelheid verkeer, de intensiteit/ capaciteitsverhoudingen, reistijden en voertuigverliesuren op een gemiddelde werkdag in het jaar 2020 en 2030 zonder LPM, voorkeursalternatief (VKA) en interne baan.</p> <p>Uit de berekeningen is af te leiden dat de groei van het wegverkeer door aanleg van het LPM vooral plaats vindt op de invalswegen naar het industrieterrein en niet in de kernen Moerdijk en Zevenbergschen Hoek.</p> <p>Overigens zal het verkeer nog onderwerp zijn van nader onderzoek. Dit mede in verband met aanpassingen aan de interne wegenstructuur op het LPM. In het kader van het ontwerp inpassingsplan voor het LPM zal hierop verder ingegaan worden.</p>	<p>Genoemd onderwerp is nog onderwerp van nader onderzoek.</p>
16	<p>Inspreker schetst een toename van sluipverkeer door Zevenbergschen Hoek als gevolg van de toename van de congestie op de A16 en A17 die weer het gevolg zijn van de ontwikkeling van het LPM. De huidige onveilige verkeerssituaties en schade door trillingen zullen toenemen.</p>	
Antwoord	<p>In het MER is inzicht gegeven in het effect van het LPM op het hoofd- en onderliggend wegennet. Aanleg van het LPM heeft vooral effect op de aansluitingen en de toevoerwegen naar het industrieterrein. Het tegengaan van sluipverkeer wordt voorkomen door uit te gaan van duurzaam veilige inrichting van wegen, waarbij de doorgaande stromen via het hoofdwegennet worden afgewikkeld.</p> <p>Overigens wordt het verkeersonderzoek op dit moment nog herzien in verband met een herziening van de verkeersstructuur op het LPM. In de toelichting bij het voorontwerp inpassingsplan is hierop ingegaan.</p>	<p>Reactie leidt niet tot aanpassingen</p>

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
16	Verbod op vrachtverkeer in Zevenbergschen Hoek wordt genegeerd en met de komst van LPM wordt de verkeerssituatie in het dorp onhoudbaar.	
Antwoord	Het negeren van het vrachtverbod op bepaalde wegen is ook bij de provincie bekend, maar is niet verder onderzocht in het kader van deze MER. Dit is in eerste instantie ook een zaak van de wegbeheerder en justitie en valt buiten de reikwijdte van het MER en het inpassingsplan voor het LPM. Met een duurzame en veilige inrichting van de wegen op het LPM en de aansluitingen op de snelwegen, proberen we te voorkomen dat het negeren van het vrachtverbod toeneemt. Indien de situatie ondraaglijk wordt, zullen de wegbeheerders samen met justitie naar een oplossing moeten zoeken.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
16	De provincie moet de gemeente verplichten om een verbod op vrachtverkeer in te stellen in de Hoofdstraat te Zevenbergschenhoek, vanaf het spoorwegviaduct nabij het treinstation tot aan het Plein 1940.	
Antwoord	De provincie kan andere partijen niet verplichten om een verbod voor vrachtverkeer in te stellen voor wegen die niet tot haar beheer horen. Wanneer er aanleiding voor is, is dit een taak en de bevoegdheid van de wegbeheerder (in deze de gemeente Moerdijk). De provincie is natuurlijk wel bereid om hier over mee te denken en hierover te adviseren.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
4	Er zijn zorgen over de bereikbaarheid en ontsluiting van de kern Moerdijk, over het vervoer van en naar het LPM en over de effecten op onderliggend wegennet. Gevraagd wordt in het ontwerp inpassingsplan een duidelijk beeld te schetsen van de toekomstige verkeerssituatie, inclusief maatregelen.	
Antwoord	In het MER is inzicht gegeven in het effect van het LPM op het onderliggend wegennet. Op basis van een verkeersmodel is gekeken naar de hoeveelheid verkeer, de intensiteit/ capaciteitsverhoudingen, reistijden en voertuigverliesuren op een gemiddelde werkdag in het jaar 2020 en 2030 zonder LPM, voorkeursalternatief (VKA) en interne baan. Uit de berekeningen is af te leiden dat de groei van het wegverkeer door aanleg van het LPM vooral plaats vindt op de invalswegen naar het industrieterrein en	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	niet in de kernen Moerdijk en Zevenbergschen Hoek.	
20	Overweeg om oude viaduct onder A17 in het verlengde van de Steenweg open te maken voor lokaal verkeer	
Antwoord	<p>Uit het civieltechnisch ontwerpproces voor het LPM blijkt dat er voldoende fysieke ruimte is voor inpassing van de ontsluiting bij de A17. Er is daarom geen aanleiding om het oude viaduct onder de A17 open te maken.</p> <p>Daarnaast is uit overleg met Rijkswaterstaat gebleken dat het eenvoudig open maken van het oude viaduct onder de A17 niet volstaat om deze opnieuw in gebruik te kunnen nemen. Er moet een (vrijwel) geheel nieuw viaduct gebouwd worden.</p>	Reactie leidt niet tot aanpassingen
	Verkeer – Rijkswegen A16 en A17	
20	Inspreker vraagt om inzicht in de resultaten van het overleg met Rijkswaterstaat over aanpassingen van het wegennet. Indien geen extra investeringen mogelijk zijn, vraagt inspreker om inzicht in de wijze waarop de verkeersafwikkeling gereguleerd gaat worden.	
Antwoord	In het verkeersonderzoek dat op dit moment wordt herzien vanwege de nieuwe verkeersstructuur voor het LPM komen de effecten op het hoofdwegennet aan de orde. Rijkswaterstaat heeft op dit moment voor de korte en middellange termijn geen maatregelen voorzien als gevolg van LPM.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
10, 17	Insprekers vragen aandacht voor congestieproblematiek op de snelwegen A16 en A17 en op aansluitingen.	
12	Inspreker meent dat de invloed van het LPM op congestieproblematiek van de snelwegen A16 en A17 niet duidelijk is.	

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
20	De locatie van het LPM (locatie 'Oost') klemt aangezien er geen geld is voor een duurzame interne baan, de verbetering van rotondes en de op- en afritten van de A16 en A17. In de huidige situatie is in de spits al sprake van congestieproblemen op A16, A17 en de Moerdijkbrug.	
Antwoord	<p>Op basis van een verkeersmodel is gekeken naar de hoeveelheid verkeer en de intensiteit/capaciteitsverhoudingen op een gemiddelde werkdag in het jaar 2020 en 2030 zonder LPM, volgens het voorkeursalternatief (VKA) en interne baan. Op 11 wegvakken van het hoofdwegennet is de situatie nauwkeurig in kaart gebracht. De groei van het verkeer op de A16/17 en de aansluitingen wordt vooral veroorzaakt door autonome ontwikkelingen en niet zozeer door aanleg van het LPM. Rijkswaterstaat is nauw betrokken bij de modelberekeningen.</p> <p>Zoals hiervoor al aangegeven wordt het verkeersonderzoek op dit moment nog herzien in verband met een herziening van de verkeersstructuur op het LPM. In de toelichting bij het voorontwerp inpassingsplan is hierop ingegaan.</p>	Reactie leidt niet tot aanpassingen
	Verkeer - Nieuwe verkeersstructuur	
1,5	<p>De nieuwe verkeersstructuur, waarbij het personenverkeer (auto en fiets) via de binnenzijde van de grote bouwblokken de kavels bereikt, heeft belangrijke negatieve gevolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gebouwen kunnen niet meer rug-aan-rug gerealiseerd worden; dit leidt tot (onnodig) hogere bouwkosten en verlies aan energie (warmte) • Kavels kunnen minder efficiënt gebruikt worden, omdat aan de achterzijde een weg wordt aangelegd. • Sociale onveiligheid (m.n. voor fietsers) door insluiting van de weg door hoge gebouwen • Verlies aan opslag- en bedrijfsruimte door realisatie fietsenstallingen, parkeerplekken en bijbehorende constructies aan achterzijde • Onoverzichtelijke en niet-representatieve toegang tot het bedrijf <p>In geval van een alternatieve verkeersstructuur wordt geadviseerd niet te kiezen voor een toegang aan de achterzijde voor personenverkeer.</p>	

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
Antwoord	<p>De informatie die in het voorontwerp PIP en concept MER is opgenomen over de verkeersstructuur, is nog gebaseerd op de 'oude' verkeersstructuur. De effecten van de nieuwe verkeersstructuur worden nog onderzocht. Uiteraard zal ook nadrukkelijk gekeken worden naar het functioneren van de verkeersafwikkeling binnen de ontwikkel eenheden. Overigens zullen we ook de eisen die gesteld worden door de brandweer (tweezijdige bereikbaarheid van gebouwen) betrekken bij dit onderzoek. Wij zien er verder op toe dat de aspecten die u in uw inspraakreactie noemt ook worden betrokken in het onderzoek. Wij danken u voor uw suggesties.</p> <p>Wij merken nog op dat een direct gevolg van de nieuwe verkeersstructuur is dat de ontwikkel eenheden groter worden, doordat minder ruimte voor infrastructuur in de openbare ruimte nodig is. De verwachting is dat de effecten voor het uitgeefbaar terrein beperkt en mogelijk zelfs positief zijn.</p>	Genoemd onderwerp is nog onderwerp van nader onderzoek.
1	De extra ontsluitingswegen binnen de ontwikkel eenheden (voor personenverkeer) gaan, als zij niet op openbare grond worden gerealiseerd, ten koste van het mogelijk bebouwd oppervlak. De minimumnorm van 70% bebouwing komt hiermee onder druk. Als de wegen wel op openbare grond liggen, leidt dit tot een fors minder oppervlak uitgeefbaar terrein, wat de exploitatie niet ten goede komt.	
Antwoord	<p>De effecten van de nieuwe verkeersstructuur worden nog onderzocht. Het is nog niet bekend is of de ontsluitingswegen binnen de ontwikkel eenheden (voor personenverkeer) al dan niet op openbare grond gerealiseerd worden.</p> <p>Wij merken nog op dat een direct gevolg van de nieuwe verkeersstructuur is, dat de ontwikkel eenheden groter worden, doordat minder ruimte voor infrastructuur in de openbare ruimte nodig is. De verwachting is dat de effecten voor het uitgeefbaar terrein beperkt en mogelijk zelfs positief zullen zijn.</p>	Genoemd onderwerp is nog onderwerp van nader onderzoek.
<p>Hierna komen reacties aan bod die betrekking hebben op de planregels. In eerste instantie meer algemene reacties en vervolgens reacties gericht op de flexibiliteit van het plan, de beoogde bedrijven op het LPM en gehanteerde maatvoeringen.</p>		

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	Planregels - Algemeen	
1, 5	Insprekers vinden het onduidelijk wat verstaan wordt onder de doelgroep havengerelateerde logistieke bedrijven. Zij vragen of dit bedrijven zijn die allen havengerelateerd zijn of bedrijven die havengerelateerd én logistiek zijn? Zij menen dat de definitie van havengerelateerde bedrijven in artikel 1.31 niet duidelijk is.	
Antwoord	Een definitie voor havengerelateerde bedrijven is opgenomen in artikel 1.31 van de planregels. <i>Een havengerelateerd bedrijf is een bedrijf waarvan de hoofdactiviteit havengerelateerd is en de goederenstroom van de hoofdactiviteit afhankelijk is van de nabijheid van kadefaciliteiten op zeehavens en industrieterrein Moerdijk.</i> Deze definitie moet gelezen worden in relatie tot artikel 4.5.2. Dit laatste artikel biedt een afwijkingsmogelijkheid voor de vestiging van een Value Added Logistics bedrijf (VAL-bedrijf) met een bedrijfsperceel dat kleiner is dan < 5 ha. Het moet dan specifiek gaan om een havengerelateerd (VAL-)bedrijf. De definitie van havengerelateerd in combinatie met de toelichting daarop achten wij voldoende duidelijk.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
1	Inspreker meent dat de criteria ten aanzien van ketenbedrijven op langere termijn niet te handhaven zijn.	
Antwoord	Op het moment van vestiging wordt in het kader van de verlening van een omgevingsvergunning getoetst aan de voorwaarden in het inpassingsplan en, in het geval van een ketenbedrijf, aan de voorwaarden in artikel 4.5.3. Het is inderdaad niet uit te sluiten dat door ontwikkelingen in de tijd en gevestigd bedrijf niet meer voldoet aan de voorwaarden uit het inpassingsplan. Dit is echter niet een gevolg van onduidelijke regelgeving, maar een kwestie van handhaving van gestelde voorwaarden aan de betreffende bedrijvigheid. Overigens kunnen ketenbedrijven ook voor meerdere, andere bedrijven op het LPM werken. In dat geval zal er minder snel sprake van zijn dat ketenbedrijven niet meer voldoen aan de criteria uit de planregels.	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
1	Inspreker meent dat omdat het inpassingsplan een publiekrechtelijk plan is waarin geen privaatrechtelijke vestigingsvoorwaarden kunnen en mogen worden opgenomen die concurrentiebelemmerend kunnen werken.	
Antwoord	Voor zover ruimtelijk relevant, kunnen in een inpassingsplan vestigingsvoorwaarden worden opgenomen die inderdaad concurrentiebelemmerend werken. Het veilig stellen van de vestiging van de beoogde doelgroep brengt dit met zich mee.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
1	Inspreker stelt de randvoorwaarde dat een vestiging van een ketenbedrijf niet mag leiden tot een inefficiënte verkaveling ter discussie. Inspreker meent dat een inefficiënte verkaveling een subjectieve beoordeling is. In optiek van inspreker leidt vestiging van bijna ieder klein bedrijf tot een inefficiënte verkaveling. Inspreker is van mening dat dit niet objectief getoetst kan worden (zie art. 4.5.3.e).	
Antwoord	Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een kleiner kavel de vestiging van de primaire doelgroep (VAL-bedrijven groter dan 5 hectare) belemmert. Het nader specificeren van het criterium 'inefficiënte verkaveling' hangt nauw samen met een aantal onderwerpen dat nog nader wordt uitgewerkt, zoals de interne wegenstructuur en brandveiligheid. Zodra daarover meer duidelijkheid bestaat, kan voor zover noodzakelijk ook 'inefficiënte verkaveling' nader gespecificeerd worden. In het kader van het ontwerp inpassingsplan voor het LPM zal hierover meer duidelijkheid verschaft worden. Overigens is in de toelichting bij het voorontwerp inpassingsplan nader ingegaan op efficiënte verkaveling en doelmatige kavelverdeling (zie bladzijde 83).	Genoemd onderwerp is nog onderwerp van nader onderzoek.
2, 8	Insprekers geven aan dat de lijst in art. 1.45 is niet volledig is. Zij stellen voor om lijst aan te scherpen op basis van VNG publicatie bedrijven en milieuzonering.	
Antwoord	Om flexibiliteit te behouden en ongewenste bedrijven uit te sluiten die vallen binnen de doelgroep voor het LPM, is bewust gekozen voor de definitie zoals opgenomen in artikel 1.45. De opsomming in dit artikel betreft geen uitputtende lijst. Op voorhand is het immers lastig om op uitputtende wijze	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>bedrijfsactiviteiten op te sommen die als VAL-activiteiten kunnen worden aangemerkt. Een koppeling aan specifieke categorieën opgenomen in de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' is daarom niet wenselijk.</p> <p>Overigens is vanuit het aspect milieuzonering wel een koppeling met de VNG-bedrijvenlijst in dit plan opgenomen. Bedrijven die onder het begrip VAL-bedrijf zijn te categoriseren maar niet op de benoemde lijst voorkomen, kunnen via een binnenplanse afwijking alsnog worden toegestaan, mits dit milieutechnisch geen problemen veroorzaakt.</p>	
5	Inspreker mist de mogelijkheid voor containerbuffering	
Antwoord	<p>Er is bewust voor gekozen om geen aparte locatie voor een containerbuffering op te nemen of hiervoor een afwijkingsbepaling op te nemen. Er is op dit moment te weinig zicht op de noodzaak van een dergelijke voorziening. Indien op termijn de vraag vanuit de markt zich aandient, kan hierin altijd nog door middel van een omgevingsvergunning worden voorzien. Het plangebied biedt de ruimte hiervoor.</p> <p>Daarnaast zal container op- en overslag primair plaatsvinden op zeehaven- en industrieterrein Moerdijk.</p>	Reactie leidt niet tot aanpassingen
	Planregels - Flexibiliteit	
10, 17	Insprekers vragen om te strakke regels op gebied duurzaamheid, gevelband, parkeren te voorkómen. Zij geven aan maximale flexibiliteit te willen om in te kunnen spelen op marktontwikkelingen	
Antwoord	<p>Wij hebben zoveel mogelijk gekozen voor een duurzame en flexibele vorm van bestemmen. Echter ten aanzien van de genoemde onderwerpen, zoals duurzaamheid, de gevelband en het parkeren gelden er ook duidelijke denkbeelden en randvoorwaarden. Deze komen onder meer voort uit het Publiek Programma van Eisen LPM (onderdeel van de bestuursovereenkomst 'Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk') en het ruimtelijk ontwerp. Indien het nodig is om genoemde onderwerpen planologisch zeker te stellen, worden hieraan regels verbonden in het inpassingsplan. Mogelijk is dit minder flexibel dan gewenst. Overigens streven wij verder naar maximale vrijheid op de bedrijfskavels, waarbij geen onnodige beperkingen worden opgelegd.</p>	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	Planregels – Doelgroep, havengerelateerde bedrijven en ketenbedrijven	
1, 5	<p>In het inpassingsplan wordt aangegeven dat alleen specifiek VAL-bedrijven zijn toegestaan. Dit sluit een zeer ruime doelgroep gebruikers uit, die uitstekend op deze locatie zouden kunnen functioneren. Ook logistieke bedrijven logistieke bedrijven zonder VAL – maar wel gericht op grootschalige logistiek en opslag – moeten toegestaan worden.</p> <p>Daarnaast is het succesvol functioneren van een grootschalig bedrijventerrein afhankelijk van synergie/samenwerking tussen diverse ketenbedrijven in deze sector. Met de belangrijkste focus op grootschalige internationale logistieke dienstverleners blijft synergie weg. Ondersteunende (wellicht kleinere) ketenbedrijven zijn essentieel voor het langjarige succes/bezetting van LPM. Hier moet meer aandacht aan worden besteed.</p>	
Antwoord	<p>Logistiek Park Moerdijk is specifiek bedoeld voor de vestiging van VAL-bedrijven (Value Added Logistics) groter dan 5 ha. Een ruimtebeslag van minder dan 5 ha. is alleen toelaatbaar, voor zover het gaat om VAL-bedrijven die vanwege de aard van hun bedrijfsvoering aangewezen zijn op de nabijheid van kadefaciliteiten langs diep vaarwater. In het inpassingsplan worden dit de havengerelateerde VAL-bedrijven genoemd. Deze beoogde doelgroepen van het LPM zijn expliciet vastgelegd in het Publiek Programma van Eisen LPM, behorende bij de bestuursovereenkomst 'realisatie gebiedontwikkeling Moerdijk' (juli 2009).</p> <p>Al jaren stuurt de provincie sterk op de ontwikkeling van- en het profiel van Logistiek Park Moerdijk. In verband hiermee zijn in de regio's Midden- en West-Brabant in de RRO's regionale afspraken gemaakt: in de regionale programma's voor bedrijventerreinen is rekening gehouden met de ontwikkeling van het LPM en zijn afspraken gemaakt dat de vestiging van grootschalige VAL-bedrijven met een omvang van meer dan 5 hectare niet zijn toegestaan op nog nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen.</p> <p>Gelet op de afspraken in de bestuursovereenkomst en in de regionale bedrijventerreinprogramma's, is het belangrijk dat de provincie stuurt op het profiel van Logistiek Park Moerdijk. Het profiel voor Logistiek Park Moerdijk wordt nu ook geborgd in het inpassingsplan.</p> <p>Voor de vestiging van grootschalige logistieke bedrijven, niet zijnde VAL, en kleinere VAL-bedrijven, is</p>	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>bovendien voldoende vestigingsruimte beschikbaar op andere bedrijventerreinen in Midden- en West-Brabant.</p> <p>Om de VAL-bedrijven die op het LPM gevestigd zijn optimaal te kunnen laten (blijven) functioneren, is het mogelijk om via een afwijkingsbesluit bedrijven te vestigen die ten dienste van deze bedrijven opereren of deel uitmaken van een activiteitenketen binnen een specifiek VAL-bedrijf. Hiermee wordt ruimte geboden voor outsourcing van activiteiten binnen het VAL-bedrijf. Op deze wijze is het mogelijk dat op het terrein een samenwerking tot stand komt tussen meerdere bedrijven. Dit houdt in dat efficiënter kan worden omgegaan met de mobiliteit van goederen en productstromen. Het betreffende bedrijf dient daarbij aan te tonen dat de vestiging in het plangebied voor deze samenwerking noodzakelijk is: onderbouwd zal moeten worden dat vestiging buiten het LPM niet mogelijk is, gelet op het logistieke proces van het al gevestigde VAL-bedrijf.</p> <p>De provincie laat nog wel onderzoeken of de huidige vestigingsmogelijkheden en –beperkingen in inpassingsplan (profiel) leiden tot een succesvol en duurzaam functioneren van het LPM. De resultaten hiervan worden betrokken bij de verdere uitwerking van het inpassingsplan.</p>	
1	Inspreker stelt voor om een specifiek deel van terrein aan te wijzen voor ketenbedrijven.	
Antwoord	<p>Er is vooralsnog voor gekozen om geen apart gebied voor ketenbedrijven aan te wijzen. De noodzaak hiervoor ontbreekt tot nu toe, waarmee flexibiliteit op dit moment de voorkeur heeft.</p> <p>Overigens is dit aspect nog wel onderdeel van een nader onderzoek, waarbij wordt bekeken of de huidige opzet van het inpassingsplan optimaal aansluit bij de (ontwikkelingen in de) markt en de beleidsambities. De resultaten van dit onderzoek worden betrokken bij de verdere uitwerking van het inpassingsplan.</p>	Genoemd onderwerp is nog onderwerp van nader onderzoek.
1	Inspreker stelt voor om de functionele koppeling tussen ketenbedrijven en VAL-bedrijven aan de markt over te laten	

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
Antwoord	In de toelichting bij het artikel 4.5.3 is aangegeven voor welke ketenbedrijven wij ruimte zien op het LPM. Een belangrijke voorwaarde voor vestiging is dat er een directe koppeling tussen het ketenbedrijf en één of meerdere VAL-bedrijven op het LPM moet zijn. Deze functionele koppeling kan binnen de gestelde voorwaarden door de markt tot stand gebracht worden.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
1	Voor ketenbedrijven die niet zijn opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar naar aard en omvang vergelijkbaar zijn, moet het ook mogelijk zijn zich te kunnen vestigen (net zoals bij de VAL-bedrijven in artikel 4.5.1)	
Antwoord	Dit is een terechte opmerking, aangezien van te voren niet precies bekend is wat voor bedrijven zich zullen vestigen. Door de planregels aan te passen kan extra flexibiliteit worden geboden. Specifiek gaat het om aanpassing van artikelen 4.5.2 en 4.5.3.	Reactie leidt tot aanpassing van de regels bij het plan.
1, 5	Inspreker geeft aan dat een verplichting tot in pandige vestiging van ketenbedrijven niet wenselijk is	
Antwoord	De in pandige vestiging van ketenbedrijven is niet verplicht, maar heeft onze voorkeur (zie artikel 4.5.3 onder b). Redenen hiervoor zijn onder meer een zorgvuldig ruimtegebruik, het open houden van optimale verkavelingmogelijkheden en de voorwaarde dat ketenbedrijven onderdeel moeten vormen van het logistiek proces.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
	Planregels – Maatvoering / Beeldkwaliteit	
1	Inspreker vindt het niet logisch om de bouwhoogte in het deel waar dubbel ruimtegebruik wordt beoogd te beperken.	
Antwoord	In genoemde eerste deel van het bouwvlak is een bouwhoogte toegestaan tot 15 meter in verband met de landschappelijke inpassing. Dit staat een meervoudig ruimtegebruik niet in de weg.	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
1	Inspreker geeft aan dat de minimum hoogte van de gevelband soms leidt tot de noodzaak verdiept laaddock aan te leggen. Dit maakt een verdiept laaddock een 'verplichting'.	
Antwoord	Bij de minimum hoogte van de gevelband is aansluiting gezocht bij de gebruikelijke doorgangshoogte die gehanteerd wordt bij viaducten. Wij voorzien op dit punt dan ook geen problemen en zien in de gehanteerde minimum hoogte geen verplichting tot aanleg van een verdiept laaddock.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
1	Inspreker geeft aan dat de minimum hoogte van de gevelband wordt bepaald door het gemiddelde maaiveldpeil. Inspreker voorziet dat een groot laaddock een verlaging van het maaiveldpeil tot gevolg heeft en daarmee een lager begin van de gevelband. Dit is een ongewenste situatie	
Antwoord	Het is niet de bedoeling dat een groot laaddock een verlaging van het maaiveld (peil) tot gevolg heeft en daarmee een lager begin van de gevelband. Terecht merkt u op dat dit een ongewenste situatie is. Artikel 2.5 zal zodanig aangepast worden dat een groot laaddock niet van invloed is op het te hanteren peil.	Reactie leidt tot aanpassingen van de regels bij het inpassingsplan.
1, 5	Inspreker geeft aan dat een bouwkundig gescheiden gevelband leidt tot ongewenst hoge bouwkosten. Voorgesteld wordt om een goed beeld/kwaliteitsplan op te stellen waarin materiaalgebruik en profilering wordt voorgeschreven. Dit heeft hetzelfde effect.	
Antwoord	Op grond van de regels die in het inpassingsplan zijn gesteld ten aanzien van de gevelband is een bouwkundig gescheiden gevelband niet verplicht. De gevelband kan deze goed deel uit maken van (de voorgevel van) het bedrijfsgebouw of als element op de gevel. Zoals voorgesteld wordt het principe van de gevelband in het beeldregieplan nader uitgewerkt. Het beeldregieplan geeft aan op welke wijze de beoogde ruimtelijke kwaliteit van de gebouwen zal worden geborgd.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
1, 5	Insprekers merken op dat het Beeldregieplan input levert voor inpassingsplan, terwijl het Beeldregieplan nog moet worden gemaakt. Dit maakt een integrale beoordeling niet mogelijk.	

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
Antwoord	Het Beeldregieplan is een uitwerking van het Ruimtelijk Ontwerp. Omdat ten tijde van het voorontwerp inpassingsplan alleen nog sprake was van een concept Beeldregieplan is er voor gekozen om niet dit concept ter inzage te leggen, maar het vastgestelde Ruimtelijk Ontwerp. De belangrijkste uitgangspunten uit het Ruimtelijk Ontwerp en de uitwerkingen daarvan in het concept-Beeldregieplan, zijn vertaald in het voorontwerp inpassingsplan. In de volgende fase van de procedure, bij het ter inzage leggen van het ontwerp inpassingsplan voor het LPM, zal ook het Beeldregieplan mede ter inzage gelegd worden.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
1, 5	Insprekers menen dat het verbod op parkeren buiten bouwvlak dwingt tot parkeren in op of onder de gebouwen. De kosten voor parkeren zullen van de overheid (parkeren in openbare ruime), naar ondernemers (binnen het bouwvlak) verschuiven. Zij vinden dat niet wenselijk. Insprekers stellen voor om te zoeken naar oplossingen voor parkeren die duurzaam en haalbaar zijn	
Antwoord	Zoals aangegeven in de toelichting bij het inpassingsplan is er bewust voor gekozen om het parkeren (van auto's) alleen toe te staan binnen het bouwvlak. Hier is onder meer voor gekozen om zorgvuldig en meervoudig ruimtegebruik te stimuleren en in verband met het zo snel mogelijk scheiden van vrachtwagen- en autobewegingen.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
1, 5	Insprekers geven aan het minimum bebouwingspercentage van 70% niet te kunnen halen als buitenopslag binnen bouwvlak moet plaatsvinden	
Antwoord	Het is juist de bedoeling om buitenopslag zoveel mogelijk te voorkomen en, in het verlengde daarvan, binnenopslag te stimuleren. Daarnaast is het bebouwingspercentage getoetst bij bestaande grootschalige logistieke bedrijvigheid. Hieruit is gebleken dat een bebouwingspercentage van 70 % haalbaar is.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
11	Inspreker vraagt om onoverdekte opslag onmogelijk te maken in de regels	

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
Antwoord	In de regels is opgenomen dat opslag binnen het bouwvlak plaats moet vinden. Verder geldt binnen het bouwvlak een verplicht minimum bebouwingspercentage van 70%. Beide voorwaarden brengen met zich mee dat opslag grotendeels overdekt plaats zal vinden. Mocht daarnaast nog onoverdekte opslag plaats vinden, dan gelden daarvoor vanuit de Wet milieubeheer eisen ten aanzien van milieuvervuilende opslag. Dit om belasting van het milieu (waaronder oppervlakte- en grondwater) te voorkomen. Hiervan uitgaande achten wij het niet nodig om onoverdekte opslag in zijn geheel te verbieden.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
Hierna komen reacties aan bod die betrekking hebben op milieu in brede zin. In eerste instantie zijn het meer algemene reacties. Vervolgens komen reacties aan bod gericht op gezondheid/leefbaarheid, specifieke milieuonderwerpen (luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid), energie, energie-windturbines en flora- en fauna.		
	Milieu – algemene opmerkingen	
6	Inspreker vraagt om de afstand van 100 meter aan te houden vanaf het agrarisch bouwvlak (en niet vanaf de woning) tot aan bestemming 'Gemengd-2'.	
Antwoord	Bij de aan te houden afstand gaat het om richtafstanden uit de VNG-Borchure 'Bedrijven en Milieuzonering'. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken. Aangezien het in deze situatie gaat om marginale afwijken, een bestaande woning en nog te vestigen bedrijven, kan naar onze mening in alle redelijkheid van de richtafstanden worden afgeweken. In de toelichting bij het inpassingsplan zullen wij dit nader motiveren.	Reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting bij het inpassingsplan.
7	Inspreker meent dat een gedegen onderzoek naar de gevolgen voor het milieu door de toename van het verkeer, ontbreekt.	
Antwoord	De nieuwe verkeersstructuur en de nieuwe verkeersaantallen (beoogde situatie) zijn met behulp van een verkeersmodel in beeld gebracht. Vervolgens zijn op basis daarvan de effecten op de relevante	Onderwerp in reactie maakt nog deel uit van nader

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>milieuaspecten in beeld gebracht. Hiermee is op juiste wijze invulling gegeven aan het in beeld brengen van de milieueffecten als gevolg van het verkeer.</p> <p>Overigens zullen de verkeers- en milieuonderzoeken geactualiseerd en uitgebreid worden. Deze onderzoeken en de resultaten uit deze onderzoeken zullen in het MER en het ontwerp inpassingsplan verwerkt worden.</p>	onderzoek.
7	Inspreker mist onderzoek naar de effecten van het verdwijnen van het landelijk karakter en de cultuurhistorische waarden in het gebied eveneens als de impact hiervan op dorpsbewoners van kern Moerdijk	
Antwoord	In zowel het MER Inrichtingsalternatieven als het MER Voorkeursalternatief zijn de resultaten van bureaustudie naar dit onderwerp en een effectbeoordeling opgenomen. In het MER Voorkeursalternatief, het Ruimtelijk Ontwerp en het inpassingsplan wordt gerelateerd daaraan aandacht besteed aan landschappelijke inpassing.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
20	Inspreker merkt op dat de berekeningen naar de milieueffecten veel lager uitpakken dan in de huidige situatie al daadwerkelijk aanwezig is (dus zonder LPM, zonder intensivering van het bestaande industrieterrein en zonder het te ontwikkelen project rond het station Lage Zwaluwe). Inspreker vermoedt dat er gekozen is voor een theoretische benadering of dat er fouten zijn gemaakt bij de verwerking van gegevens.	
Antwoord	De akoestische gevolgen van het plan zijn in beeld gebracht. Er wordt voldaan aan de uitgangspunten die hiervoor gelden en er is geen aanleiding om te veronderstellen dat er fouten bij verwerking van gegevens zijn gemaakt. Het milieu wordt in voldoende mate beschermd. Het is niet uit te sluiten dat door het treffen van maatregelen niet alleen een toename wordt opgeheven, maar dat tevens een verdere reductie wordt bereikt. Naar aanleiding van een gewijzigde rekensystematiek zullen de akoestische rapporten worden aangepast. Bij de beoordeling hiervan zal genoemde opmerking worden meegenomen.	Onderwerp in reactie maakt nog onderdeel uit van nader onderzoek.

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	Ook wat betreft luchtkwaliteit zijn de gevolgen in beeld gebracht. Er wordt voldaan aan de grenswaarden zoals gesteld in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat er fouten bij verwerking van gegevens zijn gemaakt. Het milieu wordt in voldoende mate beschermd.	
20	Onderzoek naar cumulatie van milieueffecten niet uitgevoerd (industrieterrein, station, LPM). Verzoek om resultaat van onderzoek	
Antwoord	Voor wat betreft geluid moeten, wettelijk gezien, de verschillende bronnen separaat worden beoordeeld. Overwogen wordt nog op welke wijze de cumulatie van alle geluidaspecten het beste in beeld kan worden gebracht. Deze cumulatie zal dan ook nog plaatsvinden. Ook voor luchtkwaliteit zijn de gevolgen in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met cumulatie van meerdere emissiebronnen.	Onderwerp in reactie maakt nog deel uit van nader onderzoek.
	Gezondheid- Leefbaarheid	
19, 20	Insprekers geven aan dat leefbaarheid meer is dan het verbeteren van het landschap. Gevraagd wordt welke maatregelen worden getroffen om de leefbaarheid te verbeteren	
18	Inspreker spreekt zijn zorg uit over de toename sociale van onrust en de afnemende leefbaarheid in de kern Moerdijk door isolerende werking van realisatie LPM	
Antwoord	Gezien de reacties die zijn ontvangen ten aanzien van gezondheid en leefbaarheid zal hieraan nog verdere aandacht worden besteed. In het MER en de toelichting bij het inpassingsplan zal in een extra paragraaf/hoofdstuk uitgebreider ingegaan worden op leefbaarheid. Daarin zullen ook de maatregelen die getroffen worden om de leefbaarheid te verbeteren aan bod komen. De reacties over leefbaarheid en gezondheid zijn voor ons ook aanleiding geweest om de GGD te betrekken bij het uitwerken van het onderwerp 'Leefomgevingskwaliteit'. Met de GGD is afgesproken dat zij een adviserende rol zullen vervullen.	Reactie leidt tot aanpassing van de toelichting bij het inpassingsplan en het MER.

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
7	Inspreker vraag om onderzoek naar gezondheidsklachten (visuele hinder en psychische klachten, isolatie kern Moerdijk) als gevolg van de hoogte van de gebouwen (tot 20 meter).	
Antwoord	Zoals hiervoor aangegeven zal er aan het MER en de toelichting bij het inpassingsplan een extra paragraaf worden toegevoegd ten aanzien van leefbaarheid. De hoogte van de gebouwen zal daarbij aan bod komen in relatie tot het landschap. De noodzaak voor een verdergaand onderzoek op dit onderdeel, naar gezondheidsklachten is ons nergens uit gebleken en zien wij dan ook geen aanleiding toe.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
6	Inspreker geeft aan dat de afstand tussen de bestemmingsvlakken 'Gemengd-2' en zijn woning minstens 100 m moet zijn. Op de plankaart is aangegeven dat de afstand tussen de bestaande woning en het bestemmingsvlak daadwerkelijk 100 m is, maar er moet uit gegaan worden van de hoek van het bouwvlak. Immers de woning moet kunnen worden herbouwd binnen het huidige agrarische bouwvlak, zodat de woning niet binnen de 100 m van het bouwvlak gemengd 2 komt te liggen	
Antwoord	In het inpassingsplan wordt de afstand tussen het bebouwingsvlak van bestaande omliggende woningen tot de bestemmingen van het LPM nader onderzocht. Daarnaast zal in het kader van het geluidsonderzoek nog een beoordeling plaatsvinden of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien de resultaten van het onderzoek daartoe aanleiding geven, worden maatregelen genomen om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen.	Onderwerp in reactie maakt nog deel uit van nader onderzoek.
18	Inspreker is van mening dat er geen gedegen gezondheidsonderzoek is uitgevoerd in het MER.	
Antwoord	In het richtlijnen advies van de Commissie voor de mer is opgenomen dat, indien sprake is van relatief grote groepen blootgestelden en relatief grote gevolgen voor de luchtkwaliteit, de consequenties voor de volksgezondheid in beeld gebracht moeten worden. Aangezien uit het luchtkwaliteitonderzoek en uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat er geen grote groepen blootgestelden zijn en er geen grote gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn, heeft een afzonderlijk verdergaand gezondheidsonderzoek geen toegevoegde waarde.	Reactie leidt tot aanpassingen van de toelichting bij het inpassingsplan

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	Zoals hiervoor is aangegeven zal in het MER en de toelichting bij het inpassingsplan wel een extra paragraaf worden toegevoegd ten aanzien van de 'Leefomgevingskwaliteit'. Met de GGD is afgesproken dat zij een adviserende rol zullen vervullen bij het uitwerken van deze paragraaf.	
	Luchtkwaliteit	
15	Inspreker stelt dat onderzoek naar de effecten van dioxines en PCB's ontbreekt	
Antwoord	De emissies op bedrijventerreinen zoals het Logistiek Park Moerdijk zullen vooral het gevolg zijn van het extra verkeer en extra emissies als gevolg van verwarming van bedrijven. Dit soort uitstoot betreft vooral de stoffen NO2 (stikstofdioxide) en PM10 (fijnstof). Daarnaast is het zo dat in Nederland, bij de beoordeling van de luchtkwaliteit, de concentraties van NO2 en PM10 maatgevend zijn. Overschrijdingen van grenswaarden van de andere stoffen komen in Nederland slechts in uitzonderlijke gevallen voor en kunnen op het LPM redelijkerwijs worden uitgesloten. Omdat alleen extra uitstoot wordt verwacht door verkeer en verbranding (warming gebouwen), heeft een onderzoek naar de effecten van dioxines en PCB's geen meerwaarde.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
3	Inspreker verwacht dat omwonenden meer last van fijnstof zullen ondervinden door een toename van transportbewegingen als het LPM gerealiseerd wordt.	
Antwoord	De gevolgen voor de immissie van fijnstof zijn in beeld gebracht. Er wordt voldaan aan de grenswaarden zoals gesteld in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. De omwonenden worden in voldoende mate beschermd.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
4	De Gemeenteraad van Moerdijk constateert dat de uitstoot van fijnstof in omgeving toenemen. Het is inspreker niet duidelijk welke maatregelen worden genomen om uitstoot fijnstof te minimaliseren en op welke wijze wordt dit geborgd	
Antwoord	Uit het onderzoek naar fijnstof komt naar voren dat wordt voldaan aan de grenswaarden zoals die gesteld zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Om die reden is er geen reden om verdergaande	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	maatregelen te verlangen dan die thans wettelijk genomen moeten worden. Deze wettelijke maatregelen zijn hoofdzakelijk gericht op uitstoot door verkeer en verbranding vanwege warming gebouwen).	
16	Inspreker twijfelt aan de stelling dat de hoeveelheid fijnstof in omgeving met realisatie LPM binnen de grenswaarden blijft	
Antwoord	De gevolgen voor de immissie van fijnstof zijn in beeld gebracht. Hierbij is gebruik gemaakt van de wettelijke rekenmethodes, waarbij ook de juiste invoergegevens zijn benut. Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat de uitkomsten onjuist zijn. Er wordt voldaan aan de grenswaarden zoals gesteld in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Het milieu wordt in voldoende mate beschermd.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
7	Inspreker stelt dat de gevolgen van een intensiever gebruik van spoorlijn onder Moerdijk niet betrokken is in het milieuonderzoek (luchtkwaliteit).	
Antwoord	De gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn bij het voorontwerp inpassingsplan een eerste keer in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met cumulatie van meerdere emissiebronnen. In een nader onderzoek zullen de gevolgen voor de luchtkwaliteit nog op een hoger detailniveau doorgerekend worden. Daarbij zal een intensiever gebruik van de spoorlijn ook aan bod komen. Bij het ontwerp inpassingsplan kunt u het nieuw geactualiseerde onderzoek naar de luchtkwaliteit tegemoet zien.	Genoemd onderwerp in deze reactie is nog onderwerp van nader onderzoek.
	Geluid	
6	Inspreker meent dat het voorontwerp PIP en VKA nog niet hadden kunnen worden opgesteld omdat er nog geluidsonderzoek moet worden uitgevoerd.	
Antwoord	Ten behoeve van het voorontwerp inpassingsplan is inmiddels onderzoek naar geluid uitgevoerd. Als gevolg van de nieuwe verkeersstructuur die voor het LPM ontworpen wordt, wordt het geluidsonderzoek aangepast. Dat het onderzoek naar geluid wordt aangepast brengt niet met zich mee dat het voorontwerp inpassingsplan en het VKA prematuur is. Daarnaast is het niet ongebruikelijk dat een geluidsonderzoek gedurende het proces van planvorming aangepast wordt.	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
6	Inspreker stelt dat op voorhand stellen dat hogere voorkeursgrenswaarden van geluid kunnen worden verleend prematuur is	
Antwoord	Het is inderdaad prematuur om dit te stellen. Nader onderzoek naar geluid moet dit nog uitwijzen. In het kader van het ontwerp inpassingsplan zal hierin meer inzicht verschaft worden.	Genoemd onderwerp in deze reactie is nog onderwerp van nader onderzoek.
7	Onderzocht moet worden welke gevolgen geluidoverlast zal hebben op bewoners kernen Moerdijk en Zevenbergschen Hoek. Welke maatregelen worden genomen bij overschrijding geluidsnormen?	
Antwoord	Het geluidsonderzoek wordt aangepast vanwege de nieuwe verkeersstructuur voor het LPM. Hierbij zullen rekenpunten worden gelegd bij de kernen. Op dit moment zijn de uitkomsten nog niet bekend en daarmee is ook nog niet bekend of en zo ja, welke maatregelen nodig zijn.	Genoemd onderwerp in deze reactie is nog onderwerp van nader onderzoek.
7	Inspreker stelt dat de gevolgen van een intensiever gebruik van spoorlijn onder Moerdijk niet betrokken is in het milieuonderzoek (geluid).	
Antwoord	De akoestische onderzoeken worden nog geactualiseerd en aangepast. Een intensiever gebruik van de spoorlijn zal daarbij meegenomen worden. Bij het ontwerp inpassingsplan kunt u het nieuw geactualiseerde onderzoek naar de geluid tegemoet zien.	Genoemd onderwerp in deze reactie is nog onderwerp van nader onderzoek.
	Externe veiligheid	
7	EVR's en BEVI's op industrieterrein Moerdijk moeten herzien worden naar impact op de omgeving. De verkeerstoename van het LPM zal invloed hebben op de vluchtmogelijkheden van mensen.	
7	LPM leidt tot beperking van de vluchtmogelijkheden van bewoners van de kern Moerdijk in geval van calamiteiten. Hier dient onderzoek naar uitgevoerd te worden.	

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
Antwoord	<p>Wat betreft externe veiligheid is onderzocht welke risicobronnen mogelijk invloed hebben op het plangebied. Hiertoe is vastgesteld welke risicobronnen een invloedsgebied hebben dat over het plangebied is gelegen. Voor de relevante risicobronnen is vervolgens onderzocht of de realisatie van Logistiek Park Moerdijk (LPM) resulteert in een onaanvaardbare toename van de externe veiligheidsrisico's voor de omgeving. Dit is voor geen enkele risicobron het geval. Uit de verantwoording van het groepsrisico moet blijken in hoeverre er voldoende vluchtmogelijkheden zijn. Deze verantwoording is bij het opstellen van het voorontwerp inpassingsplan nog niet beschikbaar, maar zal beschikbaar zijn voordat het inpassingsplan wordt vastgesteld.</p> <p>In hoeverre de realisatie van LPM leidt tot een beperking van de vluchtmogelijkheden voor de bewoners van de kern van Moerdijk is een vraag die beantwoord dient te worden door de Veiligheidsregio. Wij stemmen dit verder af met de Veiligheidsregio.</p> <p>In het nog op te stellen hoofdstuk over de leefomgevingkwaliteit zal dit aspect nog nader aan bod komen.</p>	Genoemd onderwerp in deze reactie is nog onderwerp van nader onderzoek.
7	Inspreker stelt dat de gevolgen van een intensiever gebruik van spoorlijn onder Moerdijk niet betrokken is in het milieuonderzoek (externe veiligheid).	
Antwoord	<p>Het is correct dat het gebruik van de spoorlijn onder Moerdijk niet is betrokken in het milieuonderzoek. Reden hiervoor is dat de vestiging van risicovolle inrichtingen binnen het Logistiek Park Moerdijk (LPM) niet is toegestaan. Om die reden is er geen toename van het transport van gevaarlijke stoffen over onder andere het spoor ten gevolge van de realisatie van LPM. De realisatie van LPM geeft daarom geen aanleiding om aanvullend onderzoek te verrichten naar het risico van een calamiteit van gevaarlijke stoffen over het spoor voor de inwoners van de kern Moerdijk.</p> <p>Van de andere kant leveren de externe veiligheidsrisico's van de spoorlijn gezien de ligging ten opzichte van het plangebied geen ruimtelijke beperkingen voor de voorgenomen realisatie van het LPM. Dit is beschreven in de hoofdstukken die betrekking hebben op externe veiligheid.</p>	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
21	Inspreker vraagt zich af of voor het deel van het LPM dat binnen de risicogrens valt niet de kantoorruimte beperkt kan worden tot 1.500 m ² om zo windmolens wel mogelijk te maken?	
Antwoord	<p>De wettelijke systematiek ten aanzien van externe veiligheid brengt met zich mee dat de op te leggen beperkingen verstrekkender zijn dan geschetst door inspreker. Externe veiligheid richt zich namelijk niet op het onderdeel van een gebouw dat binnen een risicocontour ligt, maar op het betreffende gebouw in zijn geheel. Windturbines hebben daardoor tot gevolg dat voor de gebouwen langs de A16 en de A17 de voorwaarde moet worden opgenomen dat kwetsbare objecten niet zijn toegestaan.</p> <p>Dit betekent dat de omvang van de kantoren binnen de gebouwen langs de A16 en A17 beperkt moet worden tot 1.500 m² bruto vloeroppervlakte. Het gaat hier om ongeveer 35 tot 70 hectare van de in totaal ongeveer 142 hectare uitgeefbaar terrein op het LPM. Daarnaast is niet uit te sluiten dat windturbines ook consequenties hebben voor de andere bedrijfsonderdelen van de gebouwen langs de A16 en A17. Indien namelijk gedurende een groot deel van de dag doorgaans grote aantallen personen aanwezig zijn in een gebouw, wordt dit aangemerkt als kwetsbaar. De grens ligt daarbij op meer dan 50 personen.</p>	Reactie leidt niet tot aanpassingen
	Energie	
4	De gemeenteraad van Moerdijk gaat er vanuit dat vanuit de intentie 'duurzaamheid', het LPM energieneutraal of zelfs energieleverancier wordt i.p.v. energieverbruiker. Daarom vraagt inspreker dat eisen over energieverbruik en energieopwekking op te nemen in PIP.	
21	Inspreker vraagt zich af of de ontwikkeling van het LPM wel genoeg rekening houdt met de duurzaamheidsambities, zoals opgesteld in het Publiek Programma van Eisen LPM? Inspreker pleit er voor dat een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein van deze grootte moet voorzien in zijn eigen energie op eigenterrein.	
Antwoord	In het Publiek Programma van Eisen LPM, behorende bij de bestuursovereenkomst 'realisatie gebiedontwikkeling Moerdijk' (juli 2009), is de ambitie opgenomen dat het LPM <u>zo mogelijk</u> energie en	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>CO2 neutraal ontwikkeld wordt, door gebruikmaking van wind- en zonne-energie, rest- en afvalwarmte. De provincie houdt vast aan deze ambitie in de bestuursovereenkomst. Omdat wordt afgezien van de realisatie van windturbines op Logistiek Park Moerdijk, wordt nu gekeken naar de mogelijkheden voor realisatie van windturbines in de nabijheid van en gekoppeld aan Logistiek Park Moerdijk (rekening houdend met de regionale afspraken), en andere vormen van duurzame energieopwekking (op het LPM).</p> <p>Overigens kan niet alles in een inpassingsplan worden geregeld. Conform de Wet ruimtelijke ordening dient dit plan steeds toe te zien op aspecten die ruimtelijk relevant zijn. Het verplichten van duurzaamheidsmaatregelen wordt in de praktijk niet als zodanig aangemerkt. Daarentegen kan het inpassingsplan wel de ruimte bieden om de wenselijke duurzaamheidsmaatregelen te kunnen uitvoeren. In het geval van het inpassingsplan is dit ook gebeurd. De regeling biedt alle ruimte om tot een neutrale ontwikkeling van het LPM te komen.</p> <p>Daarnaast vindt een gezamenlijk proces met provincie, gemeente en havenschap plaats om de borging van duurzaamheidsambities voor het LPM verder vorm te geven.</p>	
	Energie - windturbines	
4	De Gemeenteraad van Moerdijk vraagt om een principiële discussie over duurzame energie om te compenseren voor het feit dat windmolens niet mogelijk zijn op LPM. Dit moet onderdeel uitmaken van de discussie over de locatie voor windturbines.	
Antwoord	Een discussie en nader onderzoek naar alternatieve vormen van duurzame energie in plaats van windturbines op het LPM vindt plaats in het kader van de planontwikkeling. Daarnaast wordt een afzonderlijk onderzoekstraject doorlopen om inzicht te krijgen in de mogelijkheden voor realisatie van windturbines in de nabijheid van en gekoppeld aan Logistiek Park Moerdijk. Dit afzonderlijke traject richt zich expliciet op de windenergie. Deze vorm van duurzame energie blijft nodig naast andere vormen van duurzame energie om op termijn te kunnen voldoen aan de landelijke en Europese doelstellingen op dit gebied.	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
21	De plaatsing van windturbines heeft consequenties voor de omvang van de kantoren op het LPM. Inspreker vraagt zich af of het daadwerkelijk nodig is dat de kantoren daadwerkelijk groter dan 1500 m ² dienen te zijn, aangezien er logistieke bedrijven en value-added activiteiten op het terrein plaats dienen te vinden en er genoeg leegstand is van bestaande kantoorruimte.	
Antwoord	Om inzicht te krijgen in de noodzaak tot kantoren groter dan 1.500 m ² als onderdeel van de beoogde VAL-bedrijven op het LPM zijn een aantal marktpartijen geconsulteerd. Hieruit is naar voren gekomen dat de benodigde kantoorruimte standaard ongeveer 5% bedraagt en bij een (regionaal) hoofdkantoor toe kan nemen tot 15%. Daarmee volstaat een kantooromvang van maximaal 1.500 m ² voor het merendeel van de beoogde bedrijven niet. Afzonderlijke kantoorruimten buiten het LPM zijn daarbij geen reële optie.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
21	In het verlengde van de reactie hiervoor vraagt inspreker welke spelers in de markt beweren dat een kantooromvang van minimaal 1500 m ² noodzakelijk is voor deze vorm van logistiek en wat hun belangen zijn? Wil de provincie logistieke bedrijven of logistiek regiokantoren op het LPM?	
Antwoord	Zowel investeerders op de logistieke markt als projectontwikkelaars en branchevertegenwoordigende organisaties zijn benaderd om informatie in te winnen over de benodigde omvang in kantoorruimte. Daarbij gaat het nadrukkelijk niet om de vestiging van zelfstandige logistieke regio-kantoren. Deze zijn in de planregels uitgesloten. Alleen kantoren die onderdeel uitmaken van een VAL-bedrijf zijn toegestaan.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
21	Inspreker vraagt zich af waarom LPM op zoek zou gaan naar andere locaties om windenergie op te wekken aangezien de windmolens prima binnen de randvoorwaarden van het gevestigde beleid valt en bijdraagt aan het behalen van de duurzaamheidsambities.	
Antwoord	Niet alleen de randvoorwaarden van het provinciaal ruimtelijke beleid, zoals vertaald in de Verordening ruimte, zijn bepalend voor de vestigingsmogelijkheden van windmolens. Zo dient ook rekening gehouden te worden met de milieueisen die gesteld worden ten aanzien van windturbines.	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	Uit het planMER Windturbines is naar voren gekomen dat juist de milieueisen ten aanzien van externe veiligheid te verstrekkende gevolgen hebben voor de doelgroep van het LPM, waarvoor dit specifieke terrein wordt gerealiseerd. Eerder, bij het onderwerp externe veiligheid (bladzijde 50), is hierop ingegaan.	
14	Inspreker biedt grond aan voor vestiging windmolens.	
Antwoord	Het aanbod van inspreker wordt meegenomen bij het onderzoek naar de realisatie van windturbines in de nabijheid van het LPM. Zie ook het voorgaande antwoord.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
	Natuur – Flora en fauna	
20	Inspreker vraagt waarom natuurcompensatie ten behoeve van het LPM tussen de kern Moerdijk en de toegang tot de Appelweg wordt gerealiseerd.	
Antwoord	Er is gekozen voor deze locatie omdat deze aansluit op een grotere natuureenheid in de directe omgeving van het aangetaste gebied.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
3	Inspreker stelt dat door de geplande extra bomenrijen er meer vogels kunnen nestelen (kraaien en kauwen). Hierdoor kan er meer schade aan het fruit in de omgeving ontstaan door pikken. Wie vergoedt deze ontstane schade?	
Antwoord	De Flora en Fauna wet regelt in het Faunafonds eventuele schade door wild aan gewassen. Overigens verwachten wij niet dat de genoemde vorm van schade op zal treden ten gevolge van de ontwikkeling van het LPM.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
11	Inspreker vraagt naar aandacht voor de ecologische verbindingzone bij de kruising van de interne baan met Roode Vaart in de rapporten MER inrichtingsalternatieven en Effecten VKA.	

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
Antwoord	Wij onderkennen dat de ecologische verbindingzone ter hoogte van de Roode Vaart nu nog niet voldoende aan bod komt in het voorontwerp inpassingsplan en bijbehorende bijlagen (waaronder de uitgevoerde MER-studies). Hierin zal alsnog voorzien worden.	Reactie leidt tot aanpassingen van het inpassingsplan (verbeelding), de toelichting en de MER-studies.
Hierna volgen reacties van diverse aard die niet onder te brengen zijn in de onderwerpen die hiervoor zijn behandeld.		
	Beperkingen/gevolgen bedrijfsvoering door LPM	
14, 3	Insprekers vrezen beperking in de agrarische bedrijfsvoering door verlies/verkoop van een groot deel van het bedrijf	
3	Inspreker geeft aan dat een te kleine oppervlakte fruit een kleine opbrengst geeft. Hierdoor is inspreker niet meer interessant als marktpartij voor de handel i.v.m. uniformiteit van de partij	
3	Inspreker geeft aan dat de prijs van agrarische grondprijs zal opdrijven als gevolg van het schaarser worden van grond	
3	Inspreker is bang voor problemen in de bedrijfsvoering als gevolg van water en vorst ten tijde van realisatie 1 ^e fase LPM	
3	Inspreker geeft te verwachten dat zijn boomgaard goed bereikbaar moet blijven ten tijde van realisatie 1 ^e fase LPM	
Antwoord	Voor de start van de aanleg van het LPM worden met alle betrokkenen in het plangebied afspraken gemaakt en wordt getracht om tot minnelijke oplossingen te komen. Genoemde problemen zullen zich	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	dan ook naar onze mening niet voordoen.	
6	Inspreker vraagt naar een onderzoek naar het effect toename fijnstof en CO2 op kleinfruit (directe omgeving) en de gevolgen hiervan voor de bedrijfsvoering	
Antwoord	De effecten van de ontwikkeling van het LPM op de luchtkwaliteit zijn onderzocht. Gebleken is dat er een beperkte invloed is en er geen sprake van overschrijding van grenswaarden. Eventuele schade aan de gezondheid en aan vegetatie (gewassen) achten wij dan ook zeer onwaarschijnlijk. Verder is van de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) door verkeer bekend dat deze vermistend kunnen werken vanwege de depositie van stikstof (zoals onderzocht in het uitgevoerde ecologisch onderzoek). Dit geldt in algemene zin ook voor CO2 (beschikbaarheid voor opname door vegetatie). Hierdoor is het ook vanuit dit oogpunt beschouwd onwaarschijnlijk dat de fruitteelt in negatieve zin wordt beïnvloed.	
7	Inspreker meent dat het opofferen van het gebied (goede akkerbouwgrond) voor LPM voedselvoorziening in gevaar brengt. Dit moet worden onderzocht.	
Antwoord	De akkerbouwgrond die verloren gaat ten gevolge van het LPM is zeer beperkt ten opzichte van het totaal aan akkerbouwgrond in Nederland en ook in West-Brabant. Wij zijn het dan ook niet eens met het gestelde dat het verloren gaan van de akkerbouwgrond een negatieve impact heeft op de toekomstige voedselvoorziening. Nader onderzoek op dit punt achten wij niet nodig.	Reactie leidt niet tot aanpassingen
	Reacties van procedurele aard	
7	Inspreker geeft aan dat de advertentie in Moerdijkse Bode niet correct was. Naam en adresgegevens van de instantie waar zienswijzen kunnen worden ingediend waren niet vermeld. Om die reden moet procedure worden afgebroken en opnieuw worden gestart met juiste publicatie	
Antwoord	De mogelijkheid tot inspraak is door ons op meerdere wijzen kenbaar gemaakt, waaronder in de regionale uitgaven van het Brabants Dagblad / De Stem. Daarin is op een juiste wijze melding gemaakt	Reactie leidt niet tot aanpassingen

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>van de manier waarop kan worden ingesproken op het voorontwerp inpassingsplan en het bijbehorende concept MER.</p> <p>Inspreker bedoelt een artikel op de gemeentepagina in de Moerdijkse Bode. In dit artikel is verwezen naar een link op onze provinciale internetsite, waar op een juiste wijze melding is gemaakt van de manier waarop kan worden ingesproken. Het artikel was géén formele kennisgeving. Verder is het ons nergens uit gebleken dat het artikel in de Moerdijkse Bode heeft geleid tot onjuiste verzending. Wij zien dan ook geen aanleiding de procedure opnieuw te starten.</p>	
1	<p>Provincie heeft geen terugkoppeling gegeven hoe is omgegaan met de reactie van inspreker op het ruimtelijk ontwerp. De aangedragen suggesties (doelgroep, ruimtelijke opzet en advies m.b.t. economische en commerciële optimalisatie) zijn grotendeels niet opgenomen.</p>	
Antwoord	<p>Voordat een definitief ruimtelijk ontwerp ter vaststelling voorgelegd is aan GS, is een aantal belangrijke partijen en stakeholders geconsulteerd over het concept-ruimtelijk ontwerp. De consultatieronde heeft uiteindelijk geleid tot aanpassingen aan het ruimtelijk ontwerp. Na de vaststelling door GS, zijn alle geconsulteerde partijen schriftelijk bedankt voor hun inbreng en op de hoogte gebracht van het uiteindelijk vastgestelde ontwerp. Hierbij is tevens aangegeven dat het ruimtelijk ontwerp uitgangspunt is voor het op te stellen voorontwerp inpassingsplan en dat er gelegenheid is voor inspraak op dit voorontwerp.</p> <p>Ook inspreker is betrokken bij deze consultatie. Bij schrijven van 28 juli 2010 is inspreker schriftelijk in de gelegenheid gesteld om te reageren op het concept-ruimtelijk ontwerp Logistiek Park Moerdijk. Bij brief van 24 februari 2011 hebben wij inspreker geïnformeerd over de aanpassingen aan het ruimtelijk ontwerp en de vaststelling van het ruimtelijk ontwerp door Gedeputeerde Staten op 22 februari 2011.</p>	<p>Reactie leidt niet tot aanpassingen.</p>
20	<p>Inspreker geeft aan dat op geen enkele wijze rekening is gehouden met eerdere opmerkingen in kader van richtlijnen MER van inspreker. Inspreker vraagt om een toelichting</p>	
Antwoord	<p>Voor een reactie op de ingediende zienswijzen op de Startnotitie verwijzen wij naar de vastgestelde richtlijnen van 17 december 2009. In dit document is tevens een reactienota opgenomen, waarin is</p>	<p>Reactie leidt niet tot aanpassingen</p>

Inspreker nummer/ antwoord	Samenvatting deelreacties en antwoord op de deelreactie	Gevolgen voor het inpassingsplan dan wel het MER
	<p>ingegaan op de ingediende zienswijzen. Bij brief van 21 december 2009 zijn de richtlijnen inclusief de reactienota beschikbaar gesteld.</p> <p>Aanvullend hierop geven wij aan dat, zoals gevraagd door inspreker, het concept MER samen met het voorontwerp inpassingsplan ter inzage heeft gelegen. Dit in afwijking tot wat in de reactienota is aangegeven, namelijk dat het de bedoeling was om het definitieve MER met het voorontwerp inpassingsplan ter inzage zou gaan. Het MER is dus al ter inzage gelegd vóórdat het definitief is.</p>	
7	<p>Inspreker brengt zijn eerdere inspraakreactie van 28/10/2009 opnieuw in. Inspreker geeft aan dat de daar gemaakte opmerkingen met betrekking tot de richtlijnen MER niet zijn weerlegd d.m.v. gedegen onderzoek. Verder was de gebruikte informatie niet correct</p>	
Antwoord	<p>Voor een reactie op de ingediende zienswijzen op de Startnotitie verwijzen wij naar de vastgestelde richtlijnen van 17 december 2009. In dit document is een reactienota opgenomen, waarin de genoemde opmerkingen inhoudelijk zijn besproken. Voor zover onze beantwoording van de ingediende zienswijzen niet heeft geleid tot nieuwe reacties, is er voor ons geen aanleiding hier opnieuw op in te gaan. Zie voor het overige ons antwoord op voorgaande punten.</p>	<p>Reactie leidt niet tot aanpassingen.</p>

2. Aanpassingen voorontwerp inpassingsplan en concept MER

2.1. Aanpassingen voorontwerp inpassingsplan op grond van reacties

Bij de beantwoording van de ontvangen reacties is in een aparte kolom aangegeven of deze tot een aanpassing van het voorontwerp inpassingsplan (regels, verbeelding en toelichting) en het concept MER leiden. De door te voeren wijzigingen in het voorontwerp inpassingsplan zijn hieronder samengevat voor de planregels, de verbeelding en de toelichting.

Voorontwerp inpassingsplan, planregels:

- Toevoeging regeling ter borging van obstakelvrije zone rondom aan te leggen ringsloot de in artikel 19.2 opgenomen absolute compensatienorm wordt vervangen door de regel dat bij toename van verhard oppervlak retentie dient te worden gerealiseerd conform de keur van de waterbeheerder.
- aan artikel 7.3.3 wordt als voorwaarde voor verlening van een omgevingsvergunning toegevoegd dat de veiligheid en stabiliteit van de waterkeringen gewaarborgd moet zijn.
- artikel 4.5.2 en 4.5.3 worden aangevuld met de mogelijkheid om via afwijking bedrijven toe te staan die niet op de Staat van Bedrijfsactiviteiten voorkomen, maar wel naar aard en omvang vergelijkbaar zijn aan de toegestane categorie bedrijven.
- Artikel 2.5 zal zodanig aangepast worden dat een groot laaddock niet van invloed is op het te hanteren peil.

Voorontwerp inpassingsplan, verbeelding (plankaart):

- controle en waar nodig aanpassing/aanvulling verbeelding ten behoeve van zones van de waterkering, ecologische verbindingzone en persleiding

Voorontwerp inpassingsplan, toelichting:

- toevoegen afspraak in kader van RRO Midden Brabant van december 2011
- het Natuurcompensatieplan (nog op te stellen) wordt als bijlage bij toelichting gevoegd
- aanvulling waterparagraaf met ruimtelijk beleid van Waterschap Brabantse Delta
- afstemming getallen voor verhard oppervlak tussen mer en pip
- tekstuele verbeteringen op verzoek van het Waterschap Brabantse Delta
- toevoeging paragraaf over de leefbaarheid in de kern Moerdijk
- verduidelijking conclusies luchtkwaliteitsonderzoek
- nader motiveren waarom in beperkte mate wordt afgeweken van de richtafstanden uit de VNG-Brochure 'Bedrijven en Milieuzonering'
- uitbreiding toelichting op ecologische verbindingzone

Onderwerp van nader onderzoek:

- nadere uitwerking inrichting Appenzak, waarbij rekening wordt gehouden met belang van primaire kering in het gebied

- mogelijkheden om 'BREEAM Gebiedsontwikkeling' toe te passen op het LPM
- detaillering van ringsloot
- verkeersstructuur/interne baan/effecten op onderliggend netwerk
- actualisatie milieuonderzoeken
- nader onderzoek naar (cumulatie van) geluidsaspecten (inclusief intensiever gebruik spoorlijn) en gevolgen voor woon- en leefklimaat
- criterium inefficiënte kaveldeling afhankelijk van o.a. verkeersstructuur en vereisten brandweer
- opzet indeling bedrijventerrein/al dan niet aanwijzen van een apart gebied voor ketenbedrijven
- de volgende wateraspecten worden onderzocht voor de vaststelling van het ontwerp inpassingsplan: nadere uitwerking afvalwaterstromen; toetsing aan inundatienormen; een indicatieve toets aan de stabiliteit van de compartimenteringskering in relatie tot de ringsloot.
- nader onderzoek luchtkwaliteit
- gevolgen voor vluchtmogelijkheden (intern en extern)

2.2. Aanpassingen concept MER op grond van reacties

Voor zover de aanpassingen van het voorontwerpbestemmingsplan zien op aanpassing en aanvulling van omgevingsaspecten of andere zaken die ook in het MER zijn opgenomen, zullen deze aanpassingen evenzo in het MER worden doorgevoerd.