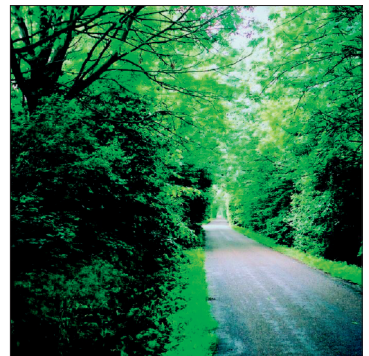


PlanMER bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant

Notitie Reikwijdte en detailniveau



**PlanMER bovenregionaal logistiek
park Midden- en West-Brabant****Notitie Reikwijdte en detailniveau**

referentie MDK29-2/dijc/007	projectcode MDK29-2	status definitief
projectleider ing. A.J.P. Helder	projectdirecteur drs. D.J.F. Bel	datum 24 mei 2007

autorisatie goedgekeurd	naam ing. A.J.P. Helder	paraaf <i>B.A. J.M. Faber</i>
-----------------------------------	-----------------------------------	---

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



Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd volgens ISO 9001 : 2000

© Witteveen+Bos

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

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	1
1.1. Aanleiding voor deze notitie	1
1.2. PlanMER	1
1.3. Doel van deze notitie	3
1.4. Leeswijzer van deze notitie	3
2. HET VOORNEMEN	5
2.1. Achtergronden	5
2.2. Nut en noodzaak	7
2.2.1. Kwantitatieve aspecten vraag en aanbod	7
2.2.2. Kwalitatieve aspecten vraag en aanbod	8
2.2.3. Conclusie nut en noodzaak 150 hectare logistiek park	9
2.3. Beschrijving voornemen	9
2.4. Algemeen kader	10
3. REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU	13
3.1. Vraagstelling en afbakening	13
3.1.1. Vraagstelling	13
3.1.2. Afbakening locaties	13
3.2. Aanpak planMER-onderzoek	15
3.3. Voorstellen reikwijdte en detailniveau	16
4. LITERATUUR	19
 laatste bladzijde	 19
 bijlagen	 aantal bladzijden
I Nadere beschrijving algemeen kader	2

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding voor deze notitie

Het project bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant kent een lange historie. Oorspronkelijk was de locatie Moerdijkse Hoek bedoeld als een bovenregionaal bedrijventerrein geschikt voor (bijna) alle bedrijventypen met een totale omvang van circa 600 hectare. Door hernieuwde inzichten en ontwikkelingen in de omgeving is onlangs door de Provinciale Staten (PS) van Noord Brabant het voornemen uitgesproken tot de realisatie van een 'bovenregionaal logistiek park' ter grootte van 150 ha in de oksel van de rijkswegen A16 en A17. Aan dit voornemen liggen verschillende onderzoeken ten grondslag waaruit blijkt dat Moerdijk hiervoor een en zelfs de meest geschikte locatie is. Een integrale locatiestudie, waarin ook milieuarargumenten zijn meegenomen ontbreekt echter. Gekoppeld aan de vaststelling van de provinciale structuurvisie wordt daarom een (verplichte) planMER-procedure¹ doorlopen, met als doel om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de locatieafweging.



1.2. PlanMER

planMER-plicht

Overheidsplannen die kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu moeten eerst een zogenoemde 'planMER'-procedure doorlopen. Deze verplichting is omschreven in de Wet milieubeheer en het daaraan gekoppelde Besluit milieueffectrapportage en geldt voor wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven plannen:

- die het kader vormen voor toekomstige projectmer (beoordelings)plichtige besluiten, of
- waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Europese Habitatrichtlijn.

De vast te stellen Structuurvisie 'Brabant in Balans Interimvisie 2008' zal het kader vormen voor een toekomstige projectmer plichtig besluit, namelijk de ontwikkeling van een bedrijventerrein van 150 hectare. Daarnaast is voor de situering van de 150 hectare logistiek park een passende beoordeling nodig, omdat voor meerdere locaties geldt dat deze mogelijk significante gevolgen kunnen hebben op speciale beschermingszones die zijn aangewezen in de Vogel- of Habitatrichtlijn (Natura 2000 gebieden). De locatiekeuze voor het logistiek park in de interim-visie is daarom planMER-plichtig op grond van beide genoemde redenen.

doel planMER

Doel van een planMER is om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven in de afweging met het oog op de bevordering van een duurzame ontwikkeling.

¹ In deze notitie wordt, zoals gebruikelijk, de afkorting 'planMER' gebruikt voor de procedure en de afkorting 'planMER' voor het rapport waarin de resultaten van de studies zijn samengevat.

resultaat en samenhang

Een planMER staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de overheidsbesluiten over een planMER-plichtig plan. Een planMER is daarom steeds gekoppeld aan de vaststelling van een plan en de procedure die daarvoor moet worden doorlopen, in dit geval de vaststelling van de structuurvisie 'Brabant in Balans Interimvisie 2008'. De zogenaamde Interimvisie 2008 is een structuurvisie zoals bedoeld in de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening. Inhoudelijk wordt deze goeddeels gebaseerd op het Streekplan Noord-Brabant 2002. De bedoeling is de Interimvisie in het najaar 2007 in procedure te brengen en begin 2008 vast te stellen.

bevoegd gezag

De structuurvisie 'Brabant in Balans Interimvisie 2008', met daarin het locatiebesluit voor het bovenregionaal logistieke park, zal worden vastgesteld door de PS van Noord-Brabant.

procedure

Een planMER-procedure kent zeven stappen:

1. openbare kennisgeving. Het voornemen om een plan te gaan opstellen en een planMER te doorlopen wordt openbaar aangekondigd;
2. raadpleging bestuursorganen. Bestuursorganen, die met de uitvoering van het plan te maken kunnen krijgen, worden geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen plan-milieueffectrapport (planMER);
3. opstelling plan-milieueffectrapport (planMER). Het planMER wordt opgesteld overeenkomstig de vastgestelde reikwijdte en het vastgestelde detailniveau en de inhoudsvereisten zoals voorgeschreven in de Wet milieubeheer;
4. terinzagelegging, inspraak, eventuele raadpleging van andere lidstaten en toetsing door de Commissie m.e.r.² van het planMER en het ontwerpplan;
5. motivering van de gevolgen van de plannen en de inspraak in het definitieve ontwerpplan. De betrokken overheidsinstantie geeft aan hoe met de resultaten van het planMER, de inspraak en eventueel de zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. is omgegaan;
6. bekendmaking en mededeling van het plan;
7. evaluatie van de effecten na realisatie. Het is verplicht om de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van het plan te monitoren en te evalueren.



² Toetsing door de Commissie m.e.r. is verplicht in het geval het plan een kader vormt voor projectmer(bedoelings)plichtige activiteiten in de ecologische hoofdstructuur en/of voor het plan een passende beoordeling nodig is. Dit is hier het geval.

1.3. Doel van deze notitie

De voorliggende notitie vervult een rol in stap 2 van de planMER-procedure over de locatie in het kader van de besluitvorming over de structuurvisie. De notitie bevat informatie over de beoogde reikwijdte en het beoogde detailniveau van het planMER en wordt voorgelegd aan de te raadplegen bestuursorganen, die uitgenodigd worden erop te reageren.

De te raadplegen bestuursorganen zijn in elk geval:

- de betrokken gemeenten;
- de betrokken waterschappen;
- Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten;
- het ministerie van VROM;
- het ministerie van LNV (in verband met de passende beoordeling).

Naast de betrokken bestuursorganen wordt ook de Commissie m.e.r. om advies gevraagd over de beoogde reikwijdte en het beoogde detailniveau.

1.4. Leeswijzer van deze notitie

Na deze inleiding behandelt hoofdstuk 2 het voornemen. Hierbij wordt ingegaan op de achtergronden en de beschrijving van dat voornemen. Hoofdstuk 3 bevat de voorstellen voor de beoogde reikwijdte en het beoogde detailniveau, een toelichting op de voorziene aanpak van het planMER onderzoek en een toelichting op bijbehorende resultaat. Hoofdstuk 4 tenslotte geeft een overzicht van de voor deze notitie gebruikte literatuur.

2. HET VOORNEMEN

2.1. Achtergronden

geschiedenis bovenregionaal logistiek park

Sinds 1992 zijn voor het plan Moerdijkse Hoek diverse achtergrondstudies uitgevoerd en (regionale) overleggen geweest. In 1998 is Moerdijkse Hoek, in de partiële herziening van het streekplan van 1998, aangewezen als locatie in studie voor een 'grootschalig vernieuwend duurzaam bedrijventerrein'. In de periode vanaf 1998 is gewerkt aan voorbereiding van de daadwerkelijke totstandkoming van Moerdijkse Hoek via de stichting 'Moerdijkse Hoek', waarin onder meer de provincie en verschillende gemeenten vertegenwoordigd waren. Omdat steeds duidelijker werd dat de belangen van de partijen in de Stichting Moerdijkse Hoek uiteen liepen is eind 2000 besloten de regie van het project in eigen (provinciale) hand te nemen.

Op 23 maart 2001 heeft het college van Gedeputeerde Staten (GS) van Provinciale Staten (PS) de opdracht gekregen om voorbereidingen te treffen voor de ontwikkeling van een grootschalig en vernieuwend bedrijventerrein Moerdijkse Hoek. Het bedrijventerrein Moerdijkse Hoek is opgenomen in het streekplan 2002 evenals in het bestuursakkoord 2003-2007. Doel was in de Moerdijkse Hoek een grootschalig en bovenregionaal bedrijventerrein te ontwikkelen met een oppervlak van 600 hectare bruto (netto 420 hectare). De gemeente Moerdijk had grote bezwaren tegen van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Moerdijkse Hoek. Sinds 2001 is door de provincie gewerkt aan de planvoorbereiding. Zo is een milieueffectrapportage afgerond, is een ruimtelijk ontwerp gemaakt en was de concrete beleidsbeslissing eind 2005 in concept gereed. Eind 2005 hebben nieuwe ontwikkelingen geleid tot aanpassing van de plannen.



Eén van deze ontwikkelingen betrof de presentatie op 5 oktober 2005 van het college van Burgemeester en Wethouders (B&W) van de gemeente Moerdijk van het plan 'Port of Brabant' als alternatief voor Moerdijkse Hoek. Hierna hebben de colleges van GS en van B&W besloten de haalbaarheid van dit alternatieve plan te verkennen. Dit plan gecombineerd met nieuwe feiten die in die periode op tafel kwamen, zijn van grote invloed geweest op de haalbaarheidsstudie. Belangrijke nieuwe feiten betroffen de publicaties van het Centraal Planbureau eind 2005 met de nieuwe prognoses voor de ruimtevrage van bedrijventerreinen en het feit dat Shell aangaf de strategische grondreserves op het bestaande zeehaven terrein Moerdijk 'buiten de poort' beschikbaar te stellen aan een breed scala aan bedrijven in de zwaardere (meer vervuulende en hinder veroorzakende) milieucategorieën 4, 5 en 6 (170 hectare). Tevens bleek uit een inventarisatie van het Havenschap Moerdijk ook op het bestaande bedrijventerrein nog veel ruimte beschikbaar (140 hectare).

Port of Brabant

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

afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk

De verkenning van de haalbaarheid van het alternatieve plan 'Port of Brabant' heeft geresulteerd in een door het college van GS en van B&W Moerdijk op 17 januari 2006 vastgesteld 'Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk' [Lit. 12] als alternatief plan voor Moerdijkse Hoek. Op 10 maart 2006 hebben Provinciale Staten besloten het college de ruimte te bieden de onderzoeken voor een nadere uitwerking van dit Afsprakenkader ter hand te nemen. Zo is onder andere nader onderzocht of het ruimteaanbod in het Afsprakenkader ook kwalitatief voldeed aan de ruimtevraag. Besloten is om het definitieve besluit over het Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk en het streekplanproject Moerdijkse Hoek voorlopig op te schorten zodat een evenwichtige keuze voorgelegd kan worden tussen het Zeehaventerrein Moerdijk en Moerdijkse Hoek. Nader onderzoek in de periode tot en met juni 2006 maakte duidelijk dat de oplossing zoals voorgesteld in het Afsprakenkader niet zou leiden tot een duurzame oplossing. Kwantitatief zou de ruimtevraag weliswaar opgevangen kunnen worden in de plannen zoals vastgelegd in het 'Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk', maar kwalitatief zou daarmee geen recht worden gedaan aan de bijzondere kwaliteiten van het huidige bedrijventerrein Moerdijk waardoor het juiste bedrijf zich niet op de juiste plek zou vestigen.

inhoud afsprakenkader zeehaventerrein Moerdijk

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

bovenregionaal logistiek park Moerdijk

Op 29 september 2006 hebben Provinciale Staten (Statenvoorstel 44/06) [Lit. 11] ingestemd met de uitvoering van een aantal vervolgstappen om te komen tot een duurzame oplossing voor het accommoderen van de ruimtevraag voor bedrijven met bijzondere vestigingscondities in West-Brabant (met andere woorden de doelgroep Moerdijkse Hoek). Deze duurzame oplossing geeft aan dat het niet wenselijk is om de geprognosticeerde vraag volledig te accommoderen op het beschikbare aanbod zonder rekening te houden met de kwaliteit van de vraag. Provinciale Staten kiest daarom voor een duurzame oplossing waarbij:

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

Aangezien met deze keuze de totale vraag naar logistiek niet volledig kan worden geaccommodeerd op het bestaande terrein is op basis van het onderzoek [Lit. 5] de beleidskeuze gemaakt om een logistiek park te ontwikkelen met een omvang van netto 150 hectare. Het gaat hierbij om grootschalige logistieke bedrijven en/of logistieke bedrijven die gezien de aard van hun activiteiten in de nabijheid van Moerdijk gevestigd willen zijn. Deze duurzame oplossing (het bovenregionaal logistiek park Moerdijk in combina-

tie met de intensivering van het bestaande bedrijventerrein en de benutting van het terrein van Shell (netto 127 ha)) leek daarmee een alternatief voor het oorspronkelijke plan Moerdijkse Hoek met een omvang van 600 hectare.

Aangezien er op dat moment echter toch nog onvoldoende onderbouwing was om tot een definitieve aanpassing van het oorspronkelijke plan Moerdijkse Hoek te komen, zijn in overleg met de staatssecretaris van EZ, de minister van VROM, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk nog een aantal vervolgstappen uitgevoerd naar de haalbaarheid van het logistiek park Moerdijk in relatie tot een bredere gebiedsontwikkeling. Zo is onderzocht waarom een grootschalig logistiek park in de oksel A16/A17 moet worden gevestigd en of dat niet elders in West-Brabant kan. Tevens is door de gemeente Moerdijk een gebiedsvisie ontwikkeld en is een globale financiële analyse uitgevoerd ter onderbouwing van de financiële haalbaarheid van deze gebiedsontwikkeling. Tenslotte is onderzocht welke ruimtelijke en milieuwinst kan worden gerealiseerd door een aantal bedrijven te verplaatsen. Deze studies hebben er uiteindelijk toe geleid dat Provinciale Staten op 2 februari 2007 het besluit hebben genomen zoals geformuleerd in paragraaf 2.3. 'beschrijving van het voornemen'.

2.2. Nut en noodzaak

2.2.1. Kwantitatieve aspecten vraag en aanbod

vraag

Op basis van de meest recente behoefte-raming naar bedrijventerrein in West-Brabant door ETIN/TNO [Lit. 4] blijkt de regionale behoefte in Midden- en West-Brabant (exclusief de behoefte van de doelgroep Moerdijk) circa 650 hectare te bedragen. De totale capaciteit aan bedrijventerreinen in Midden- en West-Brabant (inclusief plannen) is volledig nodig voor de opvang van de regionale behoefte aan bedrijventerrein [Lit. 1]. Wanneer de specifieke bovenregionale logistieke behoefte aan terrein voor bovenregionale logistieke bedrijven (doelgroep Moerdijk) op deze terreinen opgevangen zou moeten worden ontstaat derhalve een tekort aan terrein voor de eigen regionale behoefte.

Uit nader onderzoek [Lit. 5] naar de vraag en aanbod van de bedrijventerreinen, blijkt dat de (bovenregionale) ruimte-vraag autonoom voor de doelgroep Moerdijkse Hoek 293 hectare bedraagt in de periode tot 2025. Bij sterkere economische groei betreft de vraag 353 hectare, bij tegenvallende economische ontwikkeling 234 hectare. De ruimtebehoefte komt grotendeels voort uit de logistiek (187 hectare in het basisscenario) en de basischemie (85 hectare) en voor een kleiner deel uit de overige industriële sectoren. Het deel van de vraag dat havengebonden is varieert in de scenario's tussen 127 en 181 hectare. Daarbinnen is de behoefte aan direct kadegebonden locaties 65 tot 88 hectare.

aanbod

Uit hetzelfde onderzoek [Lit. 5] blijkt dat op het huidige bedrijventerrein Moerdijk, volgens het plan 'Port of Brabant', maximaal 255 hectare bedrijventerrein beschikbaar is voor uitgifte. Daarnaast kan het naastgelegen gebied van de Roode Vaart als bedrijventerrein worden ontwikkeld. Indien dit volledig 'droog' wordt ontwikkeld betreft het 71 hectare. Er is echter ook de optie om dit gebied, gezien zijn unieke karakter en ligging, te reserveren voor toekomstige havenontwikkelingen. Tenslotte is binnen het plan Port of Brabant de optie opgenomen van ontwikkeling van een klein bedrijventerrein bij Lage Zwaluwe van 25 hectare.

kwantitatief: voldoende aanbod

Dit aanbod ($255+71+25 = 351$ hectare) volstaat kwantitatief voor het opvangen van de ruimte-vraag. Slechts in het hoge groei scenario is er een minimaal tekort van 2 hectare, wat verwaarloosbaar is gezien de beperkte omvang en looptijd tot 2025.

2.2.2. Kwalitatieve aspecten vraag en aanbod

Provinciaal beleid: concentratie van 150 hectare op één locatie

Het beleid van de provincie Noord-Brabant gaat uit van het concentreren van de bedrijvigheid op één groot bedrijventerrein in plaats van verschillende kleinere bedrijventerreinen verspreid over West-Brabant. Deze concentratiegedachte van verstedelijking is vastgelegd in het Streekplan Noord-Brabant 2002. Het betreft één van de vijf leidende principes voor het provinciaal ruimtelijk beleid. Concentratie van bedrijvigheid biedt namelijk voordelen voor industriële symbiose (uitwisseling van energie, grondstoffen en water, gemeenschappelijk gebruik van bedrijfsfuncties en collectieve inzameling en afvoer van afvalstoffen), voordelen op sociaal maatschappelijk vlak (draagvlak voor gezamenlijke diensten) en leefbaarheid (voorkomen hinder en vervuiling en betere beheersbaarheid). Het Streekplan gaat er daarom vanuit dat het merendeel van de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen worden opgevangen in de stedelijke regio's, op het bovenregionale bedrijventerrein Moerdijk en op het toekomstige bovenregionale bedrijventerrein Moerdijkse Hoek. Op deze terreinen wordt ruimte geboden aan bedrijven die – gelet bijvoorbeeld op hun omvang, milieuhinder of hun behoefte aan diep vaarwater – bijzondere vestigingseisen stellen waaraan in de stedelijke regio's niet tegemoet kan worden gekomen (Streekplan Brabant in Balans, [Lit. 8.]).

beschikbaarheid van het aanbod binnen Port of Brabant

Het aanbod op het huidige bedrijventerrein Moerdijk bestaat voor 180 hectare uit terreinen die op dit moment in handen zijn van aldaar gevestigde bedrijven, waarvan wordt verondersteld dat deze op de ruimtemarkt worden gebracht. Daarvan betreft circa 127 hectare een grondreserve van Shell. Het gaat hierbij om doelgroepen én de milieucategorieën 4, 5 en 6. Het is waarschijnlijk dat deze gronden niet 'vrij' op de markt worden gebracht, maar dat de grondeigenaren condities verbinden aan de verkoop ten aanzien van de aard van de bedrijvigheid die zich er zal vestigen. Daarnaast blijkt uit onderzoek [Lit. 5] dat het voor de logistieke ruimtebehoefte de vraag is in welke mate het huidige bedrijventerrein Moerdijk kan voorzien in de kwalitatieve vestigingsplaatsvereisten van de categorie 3 bedrijven. Voor het (beperkte) kadegebonden deel is dit evident. Voor het overige deel wordt echter naast multimodaliteit ook de vraag naar gespecialiseerde distributieparks steeds evidentier. Hierbij is - omwille van ketendiversificatie op locatie, kostenoverwegingen en co-siting – ook een bepaalde kritische massa noodzakelijk. Clustering op één locatie leidt tot verbetering van de bedrijfsprocessen, een omvang van 50 – 100 hectare is daarbij minimaal wenselijk [Lit. 1].

Kortom: het is niet aannemelijk dat de vrijkomende gronden op het bestaande haventerrein (voornamelijk Shell-terreinen) kunnen worden benut voor logistieke activiteiten.



Wat betreft het terrein Roode Vaart geldt dat dit gebied de unieke mogelijkheid biedt om op termijn een voor zeevaart geschikte havenarm te ontwikkelen, geschikt voor direct kadegebonden logistieke activiteiten. Dat zou betekenen dat het beschikbaar areaal bedrijventerrein terugloopt tot globaal 44-63 hectare.

Aangezien de behoefte aan kadegebonden locaties met het huidige aanbod al zeer krap is in relatie tot de vraag, heeft Provinciale Staten besloten deze ruimte te reserveren voor de specifiek kadegebonden industrie.

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

2.2.3. Conclusie nut en noodzaak 150 hectare logistiek park

kwantitatief biedt Port of Brabant voldoende ruimte

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

Ook voor logistiek geldt dat in de ruimtevraag van deze sector kwantitatief zou kunnen worden voorzien binnen het plan Port of Brabant. Kwalitatief (vanuit vereiste locatiekwaliteiten van deze ruimtevraag), zijn de gronden binnen het plan Port of Brabant echter minder geschikt [Lit. 5].

kwalitatieve aspecten leiden tot een zoekopgave

De ruimteclaim vanuit de logistiek bedraagt 187 hectare in het basisscenario, 158 hectare in het lage groeiscenario en 224 hectare bij hoge economische groei. Een klein deel hiervan is direct kadegebonden (11 tot 15 hectare). Dit deel zal zonder meer binnen Havenschap Moerdijk/Port of Brabant moeten en kunnen worden ingepast. Het overige deel (147 tot 209 hectare) lijkt echter vanwege de kwalitatieve vereisten en ontwikkelingen binnen deze sector niet plaatsbaar binnen het huidige terrein Moerdijk als wordt uitgegaan van 'het juiste bedrijf op de juiste plek'. Daarbij is het ook onzeker of de huidige grondeigenaren op Moerdijk meewerken aan grootschalige verkoop van reserveringslocaties aan logistieke ondernemingen. Vanuit kwalitatieve overwegingen bestaat er dus een zoekopgave voor de inpassing van minimaal 147 (circa 150) hectare bovenregionaal logistiek park. Vanuit het ruimtelijke concentratiebeleid en de economische en ecologische voordelen wordt gestreefd naar één locatie van 150 hectare.

conclusie

De onderzoeken naar vraag en aanbod, tezamen met de planontwikkeling 'Port of Brabant', het afsprakenkader Zeehaventerrein en het overleg met de ministeries van VROM en EZ en de gemeente Moerdijk, hebben geleid tot de volgende belangrijke conclusies:

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

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

2.3. Beschrijving voornemen

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

nutting van de Shell-grondreserve, de intensivering van de overige gronden op het bestaand bedrijventerrein Moerdijk en de aanleg van een bovenregionaal logistiek park van 150 hectare netto.

Het voornemen betreft dan ook de vaststelling van de structuurvisie 'Brabant in Balans Interimvisie 2008' om de ontwikkeling van een hoogwaardig vernieuwend duurzaam bovenregionaal logistiek park van netto 150 hectare planologisch mogelijk te maken.

De structuurvisie 'Brabant in Balans Interimvisie 2008', en daarmee ook het planMER, hebben alleen betrekking op de het bovenregionaal logistieke park van 150 hectare. De benutting van de gronden op het huidige zeehaventerrein Moerdijk (waaronder de Shell-grondreserve) is namelijk planologisch al mogelijk.

2.4. Algemeen kader

genomen besluiten en kaderstellende onderzoeken

Een belangrijk deel van het (beleids)kader voor de planMER wordt gevormd door de, deels onder paragraaf 2.1 en 2.2 toegelichte, Provinciale Staten (PS) standpunten en uitgevoerde onderzoeken. Kortweg gaat het om de volgende standpunten en onderzoeken:

- PS-standpunt september 2006.
Dit standpunt is, op basis van het in het afsprakenkader voorgestelde onderzoek, een vervolg op en nadere invulling van het 'afsprakenkader zeehaventerrein Moerdijk'. Hierin is onder andere gesteld dat het aanbod op het bestaande zeehaventerrein (Roode Vaart) en de Lage Zwaluwe, om kwalitatieve redenen niet geschikt zijn voor de realisatie van een logistiek park, en er dus een planvoorbereiding dient te starten voor de realisatie van 150 hectare logistiek park.
- PS-standpunt februari 2007.
Dit standpunt betreft het PS besluit dat de oorspronkelijke opdracht voor de planvoorbereiding van Moerdijkse Hoek (600 hectare) wordt ingetrokken, en, tezamen met de intensivering van het bestaande zeehaventerrein Moerdijk, een streekplanherziening moet worden voorbereid om de ontwikkeling van een hoogwaardig vernieuwend duurzaam logistiek park van netto 150 hectare in de oksel A16/A17 planologisch mogelijk te maken.
- Onderzoek 'Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant, onderzoek naar vraag en aanbod' (DHV, juni 2006). Dit onderzoek vormt een belangrijke basis voor de onderbouwing van nut en noodzaak (zie paragraaf 2.2.).
- Rapport 'Prognose bedrijventerreinen Noord-Brabant 2006-2040' (ETIN/TNO) Dit onderzoek vormt een belangrijke basis voor de onderbouwing van nut en noodzaak en onderbouwing (zie paragraaf 2.2.).
- Onderzoek 'Uitwerking regioanalyse logistiek' (RBOI/ DHV, 2006). Dit onderzoek bevat een nadere onderbouwing voor de locatie Moerdijkse Hoek voor de realisatie van 150 hectare logistiek park. Verder gaat dit onderzoek nader in op de locatievereisten en -wensen voor een bovenregionaal logistiek bedrijventerrein. De belangrijkste locatie-eisen en -wensen zijn:
 - voldoende multimodale ontsluiting; ligging in directe nabijheid van (inter)nationale wegtransportassen, nabijheid van (diep) vaarwater en zo mogelijk directe spoorontsluiting;
 - minimale omvang locatie van 50 hectare (minimaal 100 hectare is gewenst) vanwege de gewenste cluster- en synergievoordelen, Value Added Logistics (bewerking van en toevoeging van waarde aan logistieke goederen) en de benodigde uitstraling als een bovenregionaal logistiek park;
 - ten behoeve van de grootschalig logistieke doeleinden moet het merendeel van de kavels op de locatie groter zijn dan 5 hectare of de locatie moet geschikt zijn voor de realisatie van kavels groter dan 5 hectare;
 - geschikt voor lichte milieucategorie 3.1 en 3.2 (die relatief weinig vervuiling en hinder veroorzaken).

- Rapport 'Duurzaamheid in bedrijf op Moerdijkse Hoek' en notitie 'Rechtsaf naar Zeehaventerrein Moerdijk'. Deze beide documenten worden nader ingegaan op het beoogde vernieuwend duurzame karakter van het logistiek park Moerdijk.

In bijlage I is een korte samenvatting van deze kaderstellende standpunten en onderzoeken opgenomen.

Naast deze kaders specifiek voor het logistiek park, vormt het beleid een belangrijk kader voor de studie. Het belangrijkste beleidskader wordt gevormd door:

- het streekplan Noord-Brabant (2002), inclusief gedeeltelijke herziening in 2004 en diverse uitwerkingsplannen;
- de nota Ruimte.

het streekplan Noord-Brabant (2002)

Ruimtelijk gaat het streekplan uit van de ontwikkeling van Moerdijkse hoek. Op de streekplankaart is de locatie Moerdijkse hoek dan ook aangewezen als bovenregionaal bedrijventerrein, van 600 hectare.

Beleidsmatig geeft het streekplan aan via een vijftal leidende principes het hoofddoel, een zorgvuldiger ruimtegebruik, te realiseren. Deze principes, met op de opgave 150 hectare logistiek park toegesneden toelichting, luiden als volgt:

- meer aandacht voor de onderste lagen – de onderste laag wordt gevormd door het watersysteem, de bodemtypologie en de geomorfologie en de hiermee samenhangende natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische (landschaps)waarden. De tussenlaag omvat de infrastructuur. Deze twee lagen moeten meer sturend worden voor ruimtelijke ontwikkelingen dan nu het geval is. Het ruimtegebruik voor de functies wonen, werken, landbouw en recreatie (de bovenste laag) moet meer afgestemd worden op de onderste twee lagen;
- zuinig ruimtegebruik – zuinig ruimtegebruik betekent dat economische groei gepaard gaat met een minder dan evenredige groei van het ruimtebeslag. Het gaat erom optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden de bestaande bebouwde ruimte (opnieuw en) beter te benutten. Het aansnijden van nieuwe ruimte moet dan ook in directe samenhang worden gezien met de mogelijkheden voor inbreiden en herstructureren;
- concentratie van verstedelijking – door voortzetting van het beleid van concentratie van verstedelijking wordt bereikt dat enerzijds de steden voldoende draagvlak geven voor hun functie als economische en culturele motor, en wordt anderzijds het dichtslibben van het landelijk gebied tegengaan. Dit betekent dat het leeuwendeel van de woningbouw en de aanleg van bedrijventerreinen en infrastructuur moet plaatsvinden in vijf stedelijke regio's. Grote bedrijven worden bij voorkeur gevestigd in de stedelijke regio's, op het bovenregionale bedrijventerrein Moerdijk of op het toekomstige bovenregionale bedrijventerrein Moerdijkse Hoek;
- zonering van het buitengebied – het buitengebied blijft in hoofdzaak bestemd voor landbouw, natuur en recreatie. De onderlinge verhouding tussen deze drie hoofdfuncties verandert echter. Dit komt onder meer door de toenemende waardering voor natuur, landschap, rust en ruimte en door de ingrijpende veranderingen in de landbouw. Daarnaast wordt recreatie een steeds belangrijkere activiteit. Om de drie hoofdfuncties maximaal tot hun recht te laten komen is het buitengebied gezoneerd in een groene hoofdstructuur (GHS) en een agrarische hoofdstructuur (AHS). Niet aan het buitengebied gebonden bebouwing en functies worden geweerd uit het buitengebied;
- grensoverschrijdend denken en handelen - in het ruimtelijk beleid zal meer inhoud gegeven worden aan grensoverschrijdende aspecten, zowel internationaal als interprovinciaal. Accenten liggen er op het gebied van de waterhuishouding, natuur, infrastructuur, verkeer en vervoer en bedrijvigheid. Aandachtspunt is in ieder geval geleiding van de (bovenregionale) druk op de regio West-Brabant.

Nota ruimte

Het bedrijventerrein Moerdijkse Hoek is al een aantal jaren onderwerp van gesprek bij, naast de provinciale en lokale, ook de Rijksoverheid. De gezamenlijke ambitie bestaat uit het ontwikkelen van nieuw,

grootschalig, bedrijventerrein dat niet alleen moet voorzien in een regionale ruimtebehoefte, maar ook aan een bovenregionale vraag voldoet. Daarom is de locatie Moerdijkse Hoek in de Nota Ruimte is aangewezen als een project van nationaal belang. In deze Rijksnota wordt de ontwikkeling voorzien van een 600 hectare groot bedrijventerrein conform de plannen van de provincie. Deze reservering wordt noodzakelijk geacht voor een verdere, duurzame economische groei.

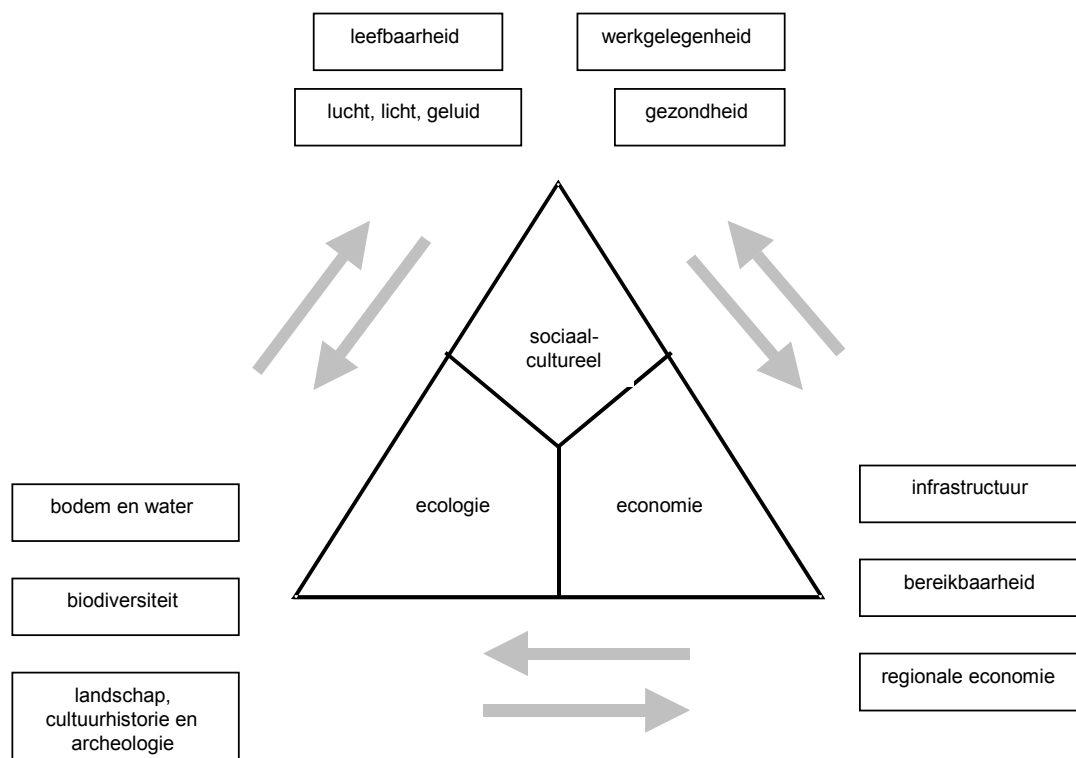
logistiek park Moerdijk: vernieuwend duurzaam bedrijventerrein

Voor het logistiek park wordt gestreefd naar een *vernieuwend duurzaam bedrijventerrein*. Een vernieuwend duurzaam bedrijventerrein betekent de ontwikkeling van een bedrijventerrein dat gedurende iedere projectfase een hogere ambitie ambieert dan soortgelijke projecten elders in Nederland. Oftewel: in alle planfasen vraagt duurzaamheid om expliciete aandacht, zo ook in het planMER.

De planfase waarop de planMER logistiek park betrekking heeft, betreft de locatiekeuze. Duurzaamheid begint met de locatiekeuze, en vormt daarmee als het ware de basis van een duurzame benadering: de gevolgen van het verkeerde bedrijf op de verkeerde plek zijn vele malen groter dan de inrichtingsmaatregelen vanuit de duurzaamheidsambitie. In het planMER wordt dan ook inzichtelijk gemaakt hoe duurzaamheid meeweegt in de locatiekeuze. Daarbij zijn de volgende elementen van belang:

- het ' expliciteren van de duurzaamheidseffecten': duurzaamheid vertaalt zich in veel aspecten (zie afbeelding Telos-driehoek). Voor een belangrijk deel overlappen de aspecten met 'reguliere' criteria op basis waarvan het effectenonderzoek wordt uitgevoerd (zie het voorgestelde beoordelingskader in hoofdstuk 3). Door te expliciteren welke criteria direct samenhangen met duurzaamheid vergroot dit de bewustwording en daarmee het belang dat aan de criteria gehecht wordt;
- er zijn specifieke duurzaamheidscriteria aan het 'reguliere' beoordelingskader toegevoegd. Het criterium 'kans op synergievoordeel' is een voorbeeld van een typisch duurzaamheids criterium;
- de lagenbenadering vormt een belangrijk duurzaamheidsprincipe, dat daarnaast ook aansluit bij kern van het provinciale streekplan beleid. Voor de te maken afweging betekent dit dat de criteria die betrekking hebben op de onderste laag (de ondergrond) zwaarder gewogen moeten worden dan criteria in de lagen daarboven. Kortom: door in de analyse van effecten de gewichten aan de beoordelingscriteria in te vullen vanuit de lagenbenadering, wordt een duurzame afweging gestimuleerd.

Afbeelding 2.1. Duurzaamheidsdriehoek van Telos



3. REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

3.1. Vraagstelling en afbakening

3.1.1. Vraagstelling

De Provincie Noord-Brabant is voornemens een logistiek park van 150 hectare in de oksel van de A16/A17 te realiseren. Het planMER moet uitwijzen of deze locatie, ook vanuit milieuoptiek, de meest geschikte locatie is in de regio Midden- en West-Brabant. De hoofdvraag is dan ook:

- wat is de meest geschikte locatie voor de realisatie van het logistieke park van 150 hectare, rekening houdend met de 'locatievereisten' en geschiktheden vanuit milieuoptiek.

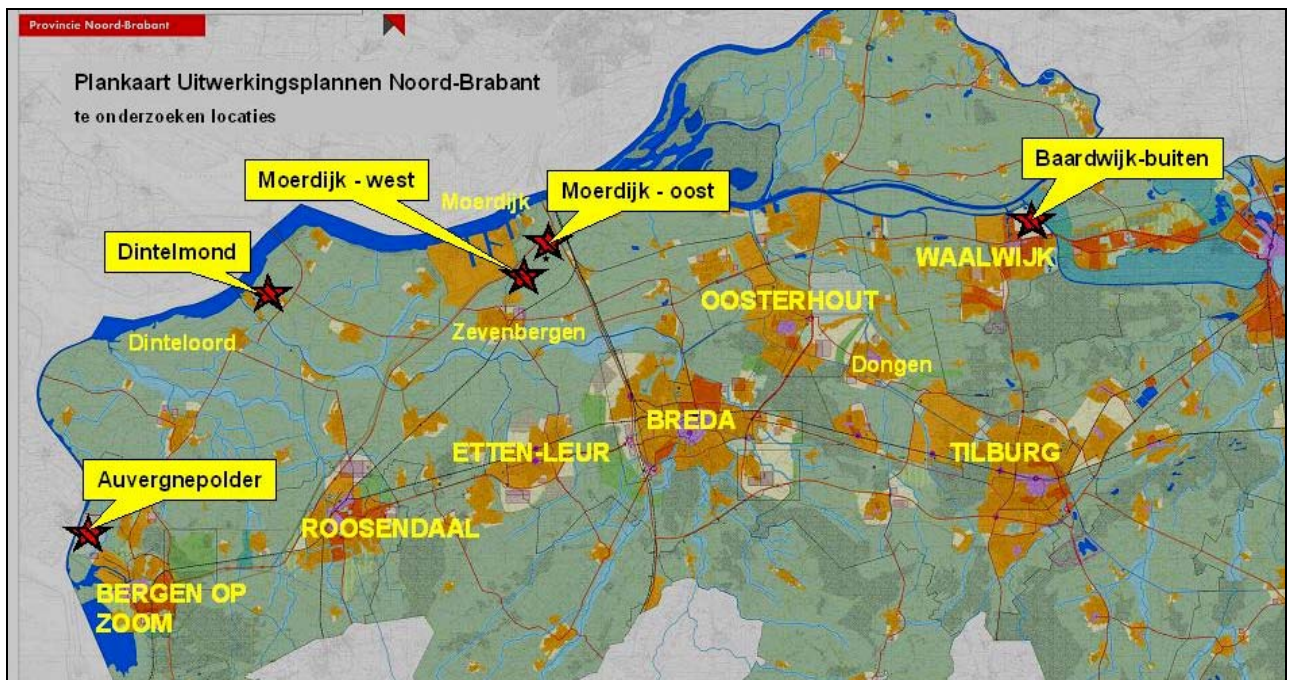
3.1.2. Afbakening locaties

te onderzoeken locaties

Het zoekgebied is afgebakend tot de regio Midden- en West-Brabant. Het onderzoek spitst zich toe op de volgende locaties:

- locatie Moerdijk-oost in de oksel A16/ A17;
- locatie Moerdijk-west ten noordoosten van Zevenbergen;
- locatie Auvergnepolder noordwestelijk van Bergen op Zoom;
- locatie Dint尔蒙d, ten westen van de A29/A4;
- locatie Baardwijk-buiten ten noordoosten van Waalwijk.

In het hiernavolgende wordt de selectie van deze locaties nader toegelicht en verantwoord.



De geselecteerde locaties voldoen aan de volgende geschiktheidseisen:

- voldoende multimodale ontsluiting - ligging in directe nabijheid van (inter)nationale wegtransportas-sen en de nabijheid van (diep) vaarwater en zo mogelijk directe spoorontsluiting;
- minimale omvang locatie van 50 hectare vanwege de gewenste cluster- en synergievoordelen, Value Added Logistics (bewerking van en toevoeging van waarde aan logistieke goederen) en de benodigde uitstraling als een bovenregionaal logistiek park;

- ten behoeve van de grootschalig logistieke doeleinden moet het merendeel van de kavels op de locatie groter zijn dan 5 hectare of de locatie moet geschikt zijn voor de realisatie van kavels groter dan 5 hectare;
- geschikt voor milieucategorie 3.1 en 3.2.

Sommige van de locaties zijn beperkter in omvang dan de benodigde 150 hectare of hebben claims vanuit de regionale en lokale ruimtebehoefte. Voor deze terreinen geldt dus dat zij niet de volledige 150 hectare (netto) kunnen faciliteren, maar slechts voorzien in de ruimte voor ordegrootte 50-100 hectare per locatie. Gevolg is dan ook dat er gezocht dient te worden naar een combinatie om de volledige 150 hectare optimaal te kunnen faciliteren. In paragraaf 3.2 is beschreven hoe de verschillende mogelijke combinaties worden samengesteld.



Auvergnepolder



Baardwijk



Dintelmond



Moerdijk

verantwoording selectie van locaties

De keuze voor deze locaties als locatiealternatieven is gebaseerd op verschillende vooronderzoeken, waaronder het onderzoek locatiestudie 'Onderzoek naar de mogelijkheden in West-Brabant voor grootschalige terreinen voor bedrijven met specifieke vestigingsvoorwaarden' [Lit. 3], die als onderbouwing diende voor de locatiekeuze in het oorspronkelijke MER Moerdijkse Hoek.

Belangrijkste basis is echter de 'uitwerking regioanalyse logistiek' [Lit. 1]. Hierin is een inventarisatie uitgevoerd van alle locaties die in aanmerking komen voor de uitbreiding van bedrijventerreinen (niet specifiek logistiek) in de regio Midden- en West-Brabant.

Een beoordeling van al de in aanmerking komende locaties op de geschiktheidscriteria heeft geleid tot een selectie van een vijftal locaties, namelijk:

- Borchwerf II;
- Vossenbergh west I en II;
- Noordland;
- Auvergnepolder;
- Moerdijk.

Deze locaties zijn de basis voor de selectie van locaties die in het planMER onderzoek worden betrokken. Een nadere kritische beschouwing heeft echter geleid tot de volgende aanpassing van de selectie:

- de locatie Noordland valt af. Deze locatie van circa 50 hectare is in handen van GE (General Electric). De grond wordt geleidelijk terug op de markt gebracht door GE en is bedoeld voor de opvang van de regionale en lokale behoefte aan bedrijventerreinen. Het deel dat in aanmerking zou komen als grond voor een 'bovenregionaal logistiek park' blijft daarmee ver onder de minimale omvangseis van 50 hectare. Daarnaast kan er, door de positie van GE, niet vrij over de gronden beschikt worden;
- de locaties Borchwerf II en Vossenbergh west I en II vallen af omdat er al bestemmingsplannen gelden, dan wel binnen zeer korte termijnen gaan gelden. De uitgifte van de gronden binnen deze terreinen is al begonnen. De gronden binnen deze terreinen zijn verder (bijna) geheel nodig voor de opvang van de lokale en regionale behoefte. De gronden die binnen deze terreinen eventueel beschikbaar zouden zijn voor een 'bovenregionaal logistiek park' blijven daarmee ruim onder de minimaal benodigde omvang van 50 hectare per locatie. Deze beide locaties zijn daarmee geen reëel alternatief voor de plaatsing van een (deel van) het bovenregionale logistieke park van 150 hectare;
- de locatie Dintelmond wordt toegevoegd. Ondanks dat deze locatie niet optimaal voorziet in de ontsluitingswensen, is deze onterecht in de voorselectie in de 'regioanalyse' afgevalen;
- de locatie Baardwijk-buiten in de noordoost hoek van Waalwijk wordt toegevoegd. Deze locatie ligt aan de rand van het zoekgebied van Midden- en West-Brabant. Gezien echter het karakter van dit terrein (geschikt voor logistiek), de aanwijzing in het streekplan/ uitwerkingsplan als mogelijk te transformeren gebied en de omvang van de locatie, wordt deze locatie aan de selectie toegevoegd;
- de locatie Moerdijkse Hoek (oorspronkelijke omvang circa 600 hectare) valt uiteen in 2 mogelijkheden voor de invulling van de 150 hectare bovenregionaal logistiek park, namelijk Moerdijk-oost, in de oksel van de A16 en A17, en Moerdijk-west Noordoostelijk van Zevenbergen.

3.2. Aanpak planMER-onderzoek

samenstellen van alternatieven

De opgave voor het logistiek park betreft 150 hectare. Zoals aangegeven heeft het vanuit ruimtelijke, ecologische en economische argumenten de voorkeur om de 150 hectare in één locatiecluster te concentreren. ER zouden echter omstandigheden kunnen zijn waardoor dit niet mogelijk of minder wenselijk is. De opgave voor 150 hectare kan dan verdeeld worden over meerdere locaties waarbij de minimale omvang van een locatie 50 hectare is (geschiktheidseis). Het planMER dient in dat geval inzichtelijk te maken hoe de 150 hectare, binnen de randvoorwaarden, optimaal over de verschillende locaties verdeeld kan worden (vanuit onder andere milieu en/of duurzaamheidsoogpunt).

Het feit dat de 150 hectare verdeeld kan worden over verschillende locaties, maakt dat er binnen de locaties veel combinaties mogelijk zijn van in totaal 150 hectare. Tevens is 'optimaal' niet zo zwart-wit als het wellicht lijkt: vanuit verschillende invalshoeken (visies: bijvoorbeeld duurzaamheid versus kosten/ en economische aspecten) kunnen verschillende verdelingen de voorkeur krijgen. Het planMER zal inzichtelijk maken hoe vanuit de verschillende invalshoeken gekomen wordt tot de alternatieven, al dan niet verdeeld over meerdere locaties.

3.3. Voorstellen reikwijdte en detailniveau

De reikwijdte van het planMER-onderzoek beperkt zich tot het onderzoeken van alternatieven samengesteld, op basis van geschiktheden, uit de onder paragraaf 3.1. 'afbakening' geselecteerde locaties. De geschiktheden van de verschillende locatiealternatieven wordt bepaald aan de hand van de thema's en criteria in het beoordelingskader van Tabel 3.1. Het beoordelingskader bevat de te onderzoeken thema's en criteria met voldoende abstractieniveau voor het beoogde besluit (de locatiekeuze) en van invloed kunnen zijn op de locatieafweging (onderscheidend).

Tabel 3.1. Beoordelingskader

onderzoeksthema / aspect	criterium
Bodem en Water	
Bodem	- kansen voor bouwen op stabiele zandgronden
Grondwater	- kansen voor hydrologisch neutraal bouwen - aanwezigheid van een geschikte aquifer voor koude- warmteopslag - aanwezigheid (zoek) gebieden waterberging
Afvalwaterzuivering	- restcapaciteit (communale) AWZI
Natuur	
Aanwezigheid Natuurgebieden (Natura200/ EHS)	- afstand tot in verband met kans op verstoring - ligging in verband met kans op vernietiging/ areaalverandering ecologisch waardevolle gebieden - ligging/ samenhang in verband met kans op ver/ ontsnippering
(Kans op) Aanwezigheid zwaar beschermde soorten (waaronder Rode lijst)	- afstand tot in verband met kans op verstoring - ligging in verband met kans op vernietiging leefgebied
Landschap en Cultuurhistorie	
Aanwezigheid landschappelijke waarden	- mate van openheid landschap in verband met kans op aantasting openheid (typen/ beeld) - aanwezigheid landschappelijk waardevolle structuren in verband met kans op aantasting hiervan - kansen voor versterking landschapskwaliteit
Aanwezigheid cultuurhistorische waarden	- mate van aanwezigheid van historisch-geografische waarden in verband met kans op aantasting hiervan - mate van aanwezigheid van gebouwde historische elementen - aanwezigheid archeologische waarden/ verwachtingen
Verkeer en Vervoer	
Bereikbaarheid	- multimodaliteit goederenvervoer - bereikbaarheid scheepvaart - weggebonden bereikbaarheid - gemiddelde file-zwaarte per werkdag op hoofdwegennet
Duurzame mobiliteit	- openbaar vervoer aanbod - mate van centraliteit
Luchtkwaliteit	
Locale luchtkwaliteit	- aantal hectare overschrijdingsoppervlak van grenswaarden voor NO ₂ /x ₁ , PM10 uit BLK2005 langs ontsluitingswegen cq rijkswegen - hoogte achtergrondconcentratie
Geluid	
Kans op (extra) geluidhinder a.g.v. industrie-terrein	- aantal bestaande en toekomstige woningen binnen de hindercontour afstand
Kans op (extra) ernstige geluidhinder a.g.v. hoofdonsluitingsweg	- aantal hoogbelaste woningen en de mate waarin de geluidbelasting daarvan toeneemt
Kans op procedurele vertragingen als gevolg (nieuwe) van geluidprocedures	- (expert judgement)

onderzoeksthema / aspect	criterium
Externe Veiligheid	
Belemmeringen voor het logistieke park door de risicobronnen (inrichtingen en transport) in de nabijheid van de locaties.	- bestaande plaatsgebonden 10^{-6}-contouren (ongeschikt) - 1 %-letaliteitscontouren (invloedsgebied, minder geschikt)
Belemmeringen voor het logistieke park door aanwezige kwetsbare objecten.	- REVI- afstanden rond kwetsbare objecten behorend bij maatgevende inrichting in het logistiek park (PGS15): 10^{-6} (ongeschikt) en 1 %-letaliteitsafstand (minder geschikt)
Planologische belemmeringen Externe Veiligheid	- aanwezige overschrijding grenswaarde Groepsrisico - kans op overschrijding van de Grenswaarde voor het Groepsrisico (overschrijding oriënterende waarde)
Duurzaamheid	
Synergie	- beschikbaarheid van restwarmtebronnen
	- uitbreidingsmogelijkheden aangrenzend aan de locaties - bij verschillende nieuwe activiteiten in elkaars nabijheid is de kans op synergie groter.

Voorgesteld wordt om de locaties, aan de hand van de hiervoor genoemde criteria, kwalitatief te beoordelen op 'geschiktheid' per locatie. Hiertoe wordt uitgegaan van een geschiktheidverdeling in vijf klassen (1 – 5). De geschiktheden worden per onderzoeksthema onderbouwd en gepresenteerd op geschiktheidskaarten per onderzoeksthema. De schaal van de geschiktheidskaarten bedraagt circa 1: 25.000. Daarnaast worden de belangrijkste locatiekenmerken samengevat op 'factsheets' per locatie. De geschiktheidskaarten zijn de basis voor een Multi-criteria-analyse, op basis waarvan met verschillende 'wegingen' wordt gezocht naar de optimale 'alternatieven' oftewel: de optimale toedeling van de 150 hectare logistiek park. Deze alternatieven worden geanalyseerd en beoordeeld op de belangrijkste effecten. De effecten zijn de 'contramalen' van de geschiktheden.

4. LITERATUUR

1. Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk, uitwerking regioanalyse - RBOI b.v., DHV, in opdracht van de gemeente Moerdijk, Rotterdam, 2006.
2. MER Bedrijventerrein Moerdijkse Hoek, milieueffectrapport met samenvatting en bijlagen - DHV, in opdracht van de provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch, december 2005.
3. Onderzoek naar de mogelijkheden in West-Brabant voor grootschalige terreinen voor bedrijven met specifieke vestigingsvoorwaarden - Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch, februari 1996.
4. Prognose bedrijventerreinen Noord-Brabant 2006-2040 - ETIN/TNO, juni 2006.
5. Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant, onderzoek naar vraag en aanbod - DHV-Blankert, juni 2006.
6. Analyse kwalitatieve ruimtevraag logistiek - DHV, augustus 2006.
7. Rechtsaf naar Zeehaventerrein Moerdijk, vernieuwend duurzaam en zeehaventerrein Moerdijk – Provincie Noord-Brabant (M. Aarts), maart 2006.
8. Streekplan Noord-Brabant – Provincie Noord-Brabant, 2002, herzien december 2004.
9. Uitwerkingsplannen Noord-Brabant, plantekst en plankaarten – Provincie Noord-Brabant, december 2004.
10. Statenvoorstel 05-07 A, Disnummer: 1253001 – Provinciale staten Noord-Brabant, Statenvergadering 2 februari 2007.
11. Statenvoorstel 44-06 A, – Provinciale staten Noord-Brabant, Statenvergadering 29 september 2006.
12. Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk – College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk, 17 januari 2006.

BIJLAGE I Nadere beschrijving algemeen kader

- PS-standpunt september 2006 (Statenvoorstel 44/06)
Tijdens de Statenvergadering van 29 september 2006 heeft Provinciale Staten onder meer besloten dat de in beeld gebrachte scenario's van de ruimtevrage en het beschikbaar aanbod voor bedrijven zoals genoemd in het Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk van 17 januari 2006 een goede basis vormen voor verder besluitvorming aangaande de ontwikkeling van een vernieuwend duurzaam bedrijventerrein voor bedrijven met bijzondere vestigingscondities (grootschalig en/of zware milieuhinder en/of behoefte aan multimodale ontsluiting). Tevens is besloten dat het niet wenselijk is om de geprognosticeerde vraag volledig te accommoderen op het beschikbare aanbod zonder rekening te houden met de kwaliteit van vraag en aanbod, maar onder voorbehoud van financiële, planologische en milieutechnische haalbaarheid te kiezen voor een duurzamere oplossing waaronder:
 - het Industrial Park (inclusief Shell) alleen te benutten voor chemie en eventueel andere vormen van bedrijvigheid in de zware milieucategorieën die profiteren van de aanwezige modaliteiten en reeds gevestigde bedrijven (synergie);
 - het Ecopark alleen te benutten voor bedrijven op het gebied van milieu en openbaar nut die in een hoge milieucategorie vallen;
 - het terrein bij de Roode Vaart niet aan te leggen en daarmee beschikbaar te houden voor toekomstige havenontwikkelingen op lange termijn;
 - de locatie Lage Zwaluwe te ontwikkelen voor een andere doelgroep waarbij gedacht kan worden aan hoogwaardige bij voorkeur logistiek gerelateerde (kantoor)functies;
 - de planvoorbereiding te starten (inclusief het uitvoeren van een Strategische milieubeoordeling (SMB) voor de ontwikkeling van een hoogwaardig en vernieuwend duurzaam logistiek terrein van netto circa 150 hectare in de oksel van de A16-A17 gebruikmakend van de gronden die in eigendom zijn van de betrokken overheden. De SMB zal leiden tot nieuwe besluitvorming in het kader van het streekplan.
 Tot slot is afgesproken dat gezamenlijk met rijkspartijen en de gemeente Moerdijk een integrale gebiedsvisie voor het gebied tussen de kernen Klundert, Zevenbergen en Moerdijk tot stand komt. Onderdelen van deze gebiedsvisie zijn de verplaatsing van enkele bedrijven, de duurzame ontwikkeling van de haven en de intensivering en herstructurering van het bestaande bedrijventerrein (inclusief de grondreserve Shell).
- PS-standpunt februari 2007 ((Ontwerpbesluit 05-07 B)
Tijdens de Statenvergadering op 2 februari 2007 heeft Provinciale Staten besloten dat de ruimtevrage waarvoor in eerste instantie Moerdijkse Hoek was bedoeld kan worden geacommodeerd door de benutting van de Shell-grondreserve, de intensivering van de overige gronden op het bestaand bedrijventerrein Moerdijk en de aanleg van een grootschalig logistiek park van 150 hectare netto waardoor de oorspronkelijke opdracht van Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten van 23 maart 2001 vervalt. Voorts heeft Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten opdracht gegeven een streekplanherziening voor te bereiden om de ontwikkeling van een hoogwaardig vernieuwend duurzaam logistiek park van netto 150 hectare in de oksel A16/A17 planologisch mogelijk te maken. Verder heeft zij nog een tweetal besluiten genomen aangaande de financiële haalbaarheid.
- Onderzoek 'Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant, onderzoek naar vraag en aanbod' DHV, juni 2006
Het onderzoeksrapport 'Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant, onderzoek naar vraag en aanbod' gaat specifiek in op de ruimtebehoefte naar bedrijven met bijzondere vestigingscondities waarvoor ook Moerdijkse Hoek bestemd was. Het onderzoek geeft antwoord op de vraag wat de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan bedrijventerrein in West-Brabant is voor de komende 20 jaar en in welke mate het Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk voldoende ruimte biedt voor de opvang van het (boven)regionale aandeel van die behoefte. De hoofdconclusie van het onderzoek (zie DHV pag. 56) luidt dat: 'Het aantal hectares dat beschikbaar is binnen het Afsprakenkader volstaat rekenkundig voor de vraagontwikkeling bij een gemiddelde economische groeiverwachting. Wanneer echter naar de kwalitatieve kenmerken van vraag en aanbod wordt ge-

keken moet worden geconstateerd dat specifiek de logistieke sector niet in haar groeipotentie kan worden gefaciliteerd. Ook zijn er aanvullende ambities vanuit overheid en bedrijfsleven met betrekking tot de ontwikkeling van procesindustrie en logistiek in deze regio waaraan het bestaande aanbod mogelijk niet kan voldoen.'

- Rapport 'Prognose bedrijventerreinen Noord-Brabant 2006-2040', ETIN/TNO
In december 2005 heeft het CPB nieuwe bedrijventerreinprognoses gepubliceerd. Deze ramingen zijn gebaseerd op een viertal nieuwe lange termijn scenario's voor de economische en demografische ontwikkeling van Nederland in de periode 2001-2040. De BLM biedt echter geen inzicht in de mogelijke verschillen in de bedrijvenprognoses binnen Noord-Brabant. Daarom heeft de Provincie ETIN adviseurs de opdracht gegeven om een nieuwe prognose bedrijventerrein tot 2020 en 2040 voor de stedelijke en landelijke regio's in Noord-Brabant op te stellen. Per stedelijke en landelijke regio is de berekende toename van het ruimtebeslag door bedrijventerreinen uitgesplitst naar bedrijfstakken. De informatie is nodig om ruimtereserveringen te kunnen maken en maatregelen te kunnen treffen om in de toekomst in Brabant ook over voldoende bedrijventerrein van de gewenste kwaliteit te kunnen beschikken.
- Onderzoek 'Uitwerking regioanalyse logistiek', RBOI/ DHV
Tijdens een bestuurlijk overleg op 23 juni 2006 is afgesproken nader onderzoek te doen naar de vraag of het noodzakelijk is om de behoefte voor logistieke bedrijven te faciliteren op een nieuw terrein nabij het bestaande bedrijventerrein Moerdijk of dat er reële alternatieven zijn in de regio. Mede daarom hebben VROM, EZ, de gemeente Moerdijk en de provincie voor de beantwoording van deze vraag gezamenlijk opdracht gegeven aan RBOI /DHV. Vertrekpunt voor dit onderzoek waren de uitkomsten van het onderzoek van DHV van juni 2006. Naar aanleiding van dit onderzoek is de vraag aan de orde gekomen of de vraag naar grootschalige logistiek niet elders in Brabant kan worden opgevangen. Daartoe hebben RBOI/DHV een nadere analyse uitgevoerd. Binnen West-Brabant blijkt 636 hectare bedrijventerrein beschikbaar of beschikbaar te maken. De regionale behoefte in West-Brabant (exclusief de behoefte van de doelgroep Moerdijk) bedraagt circa 650 hectare. De totale capaciteit aan bedrijventerreinen in West-Brabant (inclusief plannen) is derhalve volledig nodig voor de opvang van de regionale behoefte aan bedrijventerrein. Als de specifieke logistieke behoefte aan terrein voor logistieke bedrijven (doelgroep Moerdijk) op deze terreinen opgevangen zou moeten worden, resulteert dit in een substantieel tekort aan terrein voor de eigen regionale behoefte. Voor grote internationale ondernemingen is West-Brabant/Moerdijk een aantrekkelijke vestigingslocatie binnen Europa. Dit hangt samen met de unieke ligging van West-Brabant/Moerdijk (aanwezigheid zeehaven en de aanwezige infrastructuur). Ontwikkelingen binnen de logistiek leiden tot een sterke schaalvergroting en uitbreiding (onder andere Value Added Logistics) en concentratie (ontwikkeling van logistieke 'hotspots'). De specifieke bovenregionale behoefte aan logistiek terrein (doelgroep Moerdijk) betreft bedrijven die behoefte hebben aan multimodaal terrein en/of kavels groter dan 5 hectare op, bij voorkeur, grootschalige terreinen. De behoefte betreft deels een regionale behoefte en deels een bovenregionale behoefte.
- Rapport 'Duurzaamheid in bedrijf op Moerdijkse Hoek' en notitie 'Rechtsaf naar Zeehaventerrein Moerdijk'.
Voor het bedrijventerrein Moerdijkse Hoek hebben GS op 17 januari 2006 het rapport 'duurzaamheid in bedrijf op Moerdijkse Hoek' vastgesteld. In dit rapport wordt het begrip vernieuwend duurzaam uitgewerkt en is het begrip geconcretiseerd in mogelijke maatregelen en potenties voor vernieuwend duurzaam. De notitie 'Rechtsaf naar Zeehaventerrein Moerdijk' geeft inzicht in de mogelijkheden en potenties die kunnen worden meegenomen naar het bestaande bedrijventerrein Moerdijk en geeft aan op welke wijze dit zal worden opgepakt en uitgewerkt. Tevens geeft het inzicht in maatregelen die kunnen worden meegenomen naar het nieuwe logistieke park.