

University of Groningen

**Case note: ECLI:NL:RVS:2016:399**

Wertheim, R.S.

*Published in:*  
Bouwrecht

**IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.**

*Document Version*  
Publisher's PDF, also known as Version of record

*Publication date:*  
2016

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

*Citation for published version (APA):*

Wertheim, R. S. (2016). Case note: ECLI:NL:RVS:2016:399. BR 2016/47. Casenote over: Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State, 17/02/2016, 201503808/1/R6, ECLI:NL:RVS:2016:399 *Bouwrecht*, 2016(6).

#### **Copyright**

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

#### **Take-down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

*Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.*

ren. Zie ter waarschuwing tegen deze vorm van betaalplanning ABRvS 25 oktober 2013, *BR* 2014/5, m.nt. M. Fokkema en *Gst.* 2014/17, m.nt. R.J. Lucassen, HR 14 juni 2013, *TBR* 2013/129 m.nt. M.A.M. Dieperink, ABRvS 25 januari 2012, *BR* 2012/107, m.nt. C.N.J. Kortmann en J.C. van Oosten, ABRvS 3 augustus 2011, *BR* 2011/156, m.nt. M. Fokkema en E.J. van Baardewijk en A.J. Bregman, 'Gebiedsontwikkeling anno 2016: enkele aspecten uit de jurisprudentie', *TBR* 2016/47, paragraaf 2.2.

12. Het Haagse hof moet zich nu gaan buigen over de vraag of de gemeente tekort is geschoten in haar inspanningsverplichting door genoeg te nemen met een exploitatiebijdrage van € 2,- per te bebouwen m<sup>2</sup>. In dat verband is vermeldenswaard dat de gemeente zich in het kader van haar verweer onder meer beroept op de rechtspraak van de Afdeling (zoals hiervoor aangehaald), dat het enkele feit van de weigering om een exploitatieovereenkomst aan te gaan, geen grond mag zijn om medewerking aan een bestemmingswijziging te weigeren (zie r.o. 3.3.3). Reden genoeg om ook nu weer benieuwd te zijn naar het vervolg.

*M. Fokkema*

## Overig ruimtelijk bestuursrecht

### *BR* 2016/47

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State 17 februari 2016, nr. 201503808/1/R6  
(Mrs. D.A.C. Slump, R.J.J.M. Pans, F.D. van Heijningen)  
m.nt. R.S. Wertheim<sup>1</sup>

(Art. 2.4, art. 4.2 Omgevingswet)

ECLI:NL:RVS:2016:399

Uitspraak in het geding tussen:

1. de stichting Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk (hierna: SBBM), gevestigd te Zevenbergen, gemeente Bernheze,
2. [appellant sub 2A] en [appellante sub 2B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 2]), beiden wonend te Moerdijk,
3. [appellant sub 3A] en [appellante sub 3B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 3]), beiden wonend te Moerdijk,
4. de stichting Stichting Hart van Moerdijk (hierna: HvM), gevestigd te Moerdijk,

en

1. provinciale staten van Noord-Brabant,
2. het college van burgemeester en wethouders van Moerdijk,

verweerders.

<sup>1</sup> Mr. drs. R.S. Wertheim is advocaat te Zwolle bij Wertheim advocatuur B.V., gastdocent aan de Rijksuniversiteit Groningen, Vakgroep Staatsrecht, Bestuursrecht en Bestuurskunde, en lid en plaatsvervangend voorzitter van de Commissie rechtsbescherming van de provincie Groningen.

### Procesverloop

Bij besluit van 6 februari 2015, kenmerk 3775405, hebben provinciale staten het inpassings- en exploitatieplan "Logistiek Park Moerdijk" vastgesteld.

Bij besluit van 3 februari 2015 heeft het college van burgemeester en wethouders van Moerdijk als hogere waarden voor het provinciaal inpassingsplan "Logistiek Park Moerdijk" vastgesteld de waarde van maximaal 53 dB ten gevolge van de Binnenmoerdijksebaan op de woning aan de Steenweg 2A en 51 dB ten gevolge van de Nieuwe Ontsluitingsweg op de woning aan de [locatie 1].

Tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan hebben SBBM, [appellant sub 2], [appellant sub 3] en HvM beroep ingesteld. Tegen het hogere waarden besluit heeft [appellant sub 2] beroep ingesteld.

Provinciale staten en het college hebben een verweerschrift ingediend.

SBBM, [appellant sub 2], [appellant sub 3], HvM, provinciale staten en het college hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 2 oktober 2015, waar SBBM, vertegenwoordigd door mr. J.E. Dijk, advocaat te Haarlem, W.C.A. Rijnart en P.T.M. Welschen, [appellant sub 2], bijgestaan door ing. J.B.M. Lauwerijssen, werkzaam bij ABAB Vastgoedadvies B.V., en ing. R. Voorbraak, [appellant sub 3], bij monde van [appellante sub 3B], bijgestaan door J.J.C.M. Machielsen, HvM, vertegenwoordigd door A. Vermeulen, voorzitter, provinciale staten, vertegenwoordigd door mr. D.S.P. Roelands-Fransen, advocaat te Den Haag, mr. F.G. Veurink, mr. P. Dijkstra, drs. M.A. Spanjers, allen werkzaam bij de provincie, drs. L.G. Turlings, mr. J.L. Damen, ir. N.J. Monster, H.W.M. Ploem MSc en drs. P. Josseaud, en het college, vertegenwoordigd door mr. D.S.P. Roelands-Fransen, advocaat te Den Haag en H.V. Sens-Husson BSc, werkzaam bij de gemeente, zijn verschenen.

Voorts is HeBeMa Holding B.V., vertegenwoordigd door A.P.G.J. Smits, ter zitting als partij gehoord.

### Overwegingen

#### *Het inpassingsplan*

##### *Toetsingskader*

1. Bij de vaststelling van een inpassingsplan hebben provinciale staten beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die zij uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig achten. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het inpassingsplan strekt ten behoeve van een goede

ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

#### *Beschrijving van het inpassingsplan*

2. Volgens de plantoelichting wensen provinciale staten van Noord-Brabant - om de economische structuur van (West-)Brabant te versterken en te voorzien in de bovenregionale ruimtevrage naar logistiek - grootschalige en havengerelateerde logistieke bedrijven een plek te bieden op een daarvoor geschikte, grootschalige, multimodaal ontsloten locatie in West-Brabant. Hiertoe wordt bij het inpassingsplan voorzien in het Logistiek Park Moerdijk (hierna: LPM). Dit beslaat een oppervlakte van ongeveer 142,2 hectare netto uitgeefbaar logistiek terrein. Het gebied wordt globaal ingekaderd door de snelwegen A16 en A17 en een cultuurhistorische dijk, de Lapdijk. Er wordt voorts voorzien in een zogeheten Interne Baan om te zorgen voor een directe verbinding met het bestaande Zeehaven- en Industrieterrein Moerdijk.

#### *Omvang beroepen inpassingsplan*

3. SBBM, [appellant sub 2], [appellant sub 3] en HvM kunnen zich niet verenigen met het gehele inpassingsplan.

#### *Nut en noodzaak*

4. SBBM betoogt dat nut en noodzaak van het LPM onvoldoende zijn aangetoond. In dit verband wijst zij op de reeds bij de zienswijze gevoegde second opinion van een onafhankelijke commissie van vijf deskundigen die belangrijke kanttekeningen plaatst bij de haalbaarheid van het LPM, hetgeen volgens haar reeds betekent dat niet kan worden gesproken van een goede ruimtelijke ordening. De reactie die provinciale staten hierop in het definitieve besluit hebben gegeven - verlenging van de realisatietermijn, opname van een afwijkingsbevoegdheid in artikel 4, lid 4.6.2, van de planregels en geconcentreerd vervoer door clustering van werknemers - is volgens SBBM niet toereikend. Het standpunt, verwoord in het verweerschrift, dat het LPM een kansrijke ontwikkeling is, vindt volgens SBBM geen steun in de second opinion.

4.1. Provinciale staten stellen dat de ligging van Noord-Brabant (en Midden- en West-Brabant daarbinnen), tussen de wereldhavens Antwerpen en Rotterdam en het Europese achterland, de regio interessant maakt voor logistieke ondernemingen. Daarnaast is het bieden van goede logistieke locaties een van de randvoorwaarden om het vestigingsklimaat van Noord-Brabant - en daarbinnen Midden- en West-Brabant - als productieregio te behouden en te versterken, aldus provinciale staten. Onder andere de aantrekkelijke economie, de stijgende export en de groeiwachten op langere termijn van de havens van Rotterdam en Antwerpen zorgen volgens provinciale staten voor een relatief constante vraag naar nieuwe, marktconforme locaties voor logistiek. Daarnaast is de logistieke sector onderhevig aan snelle modernisering en schaalvergroting. In aansluiting op voornoemde ontwikkelingen in de logistieke wereld is aanleiding gezien het LPM te ontwikkelen. Door het LPM kan de

economische structuur van (Midden- en West-) Brabant en daarmee ook Nederland behouden blijven en worden versterkt, aldus provinciale staten. Provinciale staten wensen in dit kader grootschalige en havengerelateerde logistieke bedrijven met activiteiten van toegevoegde waarde een plek te bieden op een daarvoor geschikte, grootschalige, multimodaal ontsloten locatie in de regio. Ook wordt de voorkeur gegeven aan het concentreren van de bedrijvigheid op één locatie in plaats van op verschillende kleinere bedrijventerreinen. De second opinion van de commissie van vijf deskundigen geeft volgens provinciale staten het algehele beeld dat LPM een kansrijke ontwikkeling is, waarbij wel aanbevelingen zijn gedaan voor de verdere ontwikkeling. In dat kader hebben provinciale staten aanleiding gezien om op basis van die aanbevelingen het inpassingsplan aan te passen.

4.2. De Afdeling stelt voorop dat in de second opinion onder punt 9 wordt vermeld: "De commissie geeft geen advies over het al of niet verder gaan met de ontwikkeling van LPM. Dat valt niet binnen de scope van de second opinion en is ook een politieke afweging." Daargelaten of de second opinion steun geeft voor het standpunt van provinciale staten dat LPM een kansrijke ontwikkeling is, kan het betoog van SBBM dat reeds onder verwijzing naar de second opinion niet kan worden gesproken van een goede ruimtelijke ordening, dan ook geen doel treffen.

4.3. SBBM acht voorts de reactie van provinciale staten op haar zienswijze niet juist. Dit betreft de aspecten realisatietermijn, afwijkingsbevoegdheid in artikel 4, lid 4.6.2, van de planregels, en geconcentreerd vervoer door clustering van werknemers. Deze aspecten worden in het onderstaande afzonderlijk besproken.

#### *Planperiode*

5. Ten aanzien van het verlengen van de realisatietermijn van 10 naar 16 jaar betoogt SBBM dat een ruimere planperiode dan tien jaar zich niet verdraagt met artikel 3.1, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) en de jurisprudentie van de Afdeling. Voor zover provinciale staten zich erop beroepen dat in artikel 7k van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (hierna: Besluit uitvoering Chw) een termijn van maximaal 20 jaar is opgenomen voor de realisatie van het LPM, voert SBBM aan dat het Besluit uitvoering Chw ten tijde van de vaststelling van het inpassingsplan nog niet in werking was getreden. Voorts voert SBBM aan dat het, gegeven de onzekerheid over de economische ontwikkeling op langere termijn, onzeker is of het inpassingsplan wél binnen 16 jaar kan worden gerealiseerd. Daarbij wijst SBBM erop dat in de reactie op de zienswijzen wordt gesteld dat de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen in de regio afvlakt na 2020 en er na 2030 geen behoefte meer is aan nieuwe ruimte. Hiertoe verwijst SBBM naar het onderzoek van Bureau Buiten, Behoeferaming Bedrijventerreinen Noord-Brabant 2014-2040, van 14 oktober 2014, in opdracht van het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant.

5.1. Naar aanleiding van de second opinion hebben provinciale staten een realisatieperiode van 16 jaar, tot en

met 2030, tot uitgangspunt genomen. Provinciale staten hebben gemeend om vooruitlopend op de inwerkingtreding van het Besluit uitvoering Chw het inpassingsplan voor een langere duur vast te stellen. Met de verlenging van de realisatietermijn op grond van het Besluit uitvoering Chw is het inpassingsplan uitvoerbaar, aldus provinciale staten. De tot uitgangspunt genomen periode van 16 jaar betreft 1 jaar voorbereiding, een uitgifteperiode van 14 jaar en 1 jaar voor afbouw van LPM, aldus provinciale staten. De uitgifteperiode van 14 jaar is afgeleid uit het onderzoek van Stec Groep, Onderzoek Marktvraag LPM, van 25 april 2013. De resultaten van dit onderzoek laten een zekere bandbreedte zien wat betreft de ruimtevraag voor LPM, namelijk van 10 hectare tot 14 hectare gemiddeld per jaar. Naar aanleiding van de second opinion is het meest positieve scenario bijgesteld naar de onderkant van de bandbreedte en een corresponderende uitgifteperiode van ongeveer 14 jaar, aldus provinciale staten. De Behoefteraming Bedrijventerreinen Noord-Brabant 2014-2040, opgesteld door Bureau Buiten, is volgens provinciale staten door Stec Groep mede als uitgangspunt genomen in haar nadere notitie, Notitie ruimtevraag en Ladder LPM, van juli 2015.

5.2. Ingevolge artikel 2.4, eerste lid, aanhef en onder k, van de Crisis- en herstelwet kan bij algemene maatregel van bestuur op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu, in overeenstemming met Onze Minister of Onze Ministers wie het mede aangaat, met inachtneming van bindende besluiten van de Raad van de Europese Unie, van het Europees Parlement en de Raad gezamenlijk of van de Europese Commissie, bij wege van experiment worden afgeweken van het bepaalde bij of krachtens de Wro.

Ingevolge het derde lid, aanhef en onder b, wordt bij de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in het eerste lid, de ten hoogste toegestane tijdsduur van die afwijking of afwijkingen bepaald.

Ingevolge het Besluit van 2 maart 2015 tot aanvulling van het Besluit uitvoering Chw en van de bijlagen bij de Chw (negende tranche) is het Besluit uitvoering Chw aldus gewijzigd dat met ingang van 18 maart 2015 artikel 7k is ingevoegd.

Ingevolge artikel 7k, tweede lid, van het Besluit uitvoering Chw, worden in afwijking van artikel 3.26 juncto artikel 3.1, tweede lid, van de Wro de in het inpassingsplan voor het plangebied "Logistiek Park Moerdijk", in de gemeente Moerdijk, gestelde regels binnen een periode van twintig jaar opnieuw vastgesteld.

5.3. Ingevolge artikel 3.1, eerste lid, van de Wro stelt de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vast, waarbij ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven.

Ingevolge het tweede lid wordt de bestemming van gronden, met inbegrip van de met het oog daarop gestelde re-

gels, binnen een periode van tien jaar, gerekend vanaf de datum van vaststelling van het bestemmingsplan, telkens opnieuw vastgesteld.

Ingevolge artikel 3.26, tweede lid, zijn de afdelingen 3.1, 3.2 en 3.3 van overeenkomstige toepassing op het provinciaal inpassingsplan, met dien verstande dat voor "bestemmingsplan" "inpassingsplan" wordt gelezen en voor "gemeentebestuur" "provinciaal bestuur", en dat met betrekking tot artikel 3.1 en afdeling 3.2 provinciale staten in de plaats treden van de gemeenteraad, en gedeputeerde staten in de plaats treden van burgemeester en wethouders.

5.4. In paragraaf 2.3.5 van de plantoelichting wordt vermeld: "In eerste instantie was uitgegaan van een planperiode van 10 jaar. Naar aanleiding van de conclusies uit de second opinion is de juridische planperiode verlengd naar maximaal 20 jaar. Uitgegaan wordt van een realisatietermijn van 16 jaar, tot en met 2030. Deze realisatietermijn is als volgt opgebouwd: 1 jaar voorbereiding, een uitgifteperiode van 14 jaar en 1 jaar voor afbouw van LPM."

Hoewel artikel 7k, tweede lid, van het Besluit uitvoering Chw ten tijde van de vaststelling van het inpassingsplan niet in werking was getreden, hebben provinciale staten gemeend hierop te kunnen vooruitlopen, omdat er al wel een ontwerp van deze bepaling was. Daargelaten wat hiervan zij, overweegt de Afdeling, onder verwijzing naar de uitspraak van 3 februari 2016, in zaak nr. 201506246/1/R6 ([www.raadvanstate.nl](http://www.raadvanstate.nl)), als volgt. In artikel 7k, tweede lid, van het Besluit uitvoering Chw is in strijd met artikel 2.4, derde lid, aanhef en onder b, van de Chw niet de ten hoogste toegestane tijdsduur van de hier van belang zijnde afwijking bepaald. Dat ingevolge artikel 7k, tweede lid, van het Besluit uitvoering Chw de looptijd van het inpassingsplan is beperkt tot 20 jaar, maakt dit niet anders, nu dit een afwijking van artikel 3.26 in samenhang met artikel 3.1, tweede lid, van de Wro betreft maar niet de ten hoogste toegestane tijdsduur van die afwijking. Het gebruik kunnen maken van deze afwijking is daarmee niet in tijd beperkt. Nu de ten hoogste toegestane tijdsduur van de afwijking in artikel 7k, tweede lid, ten onrechte niet in het Besluit uitvoering Chw is opgenomen, moet aan artikel 7k, tweede lid, van het Besluit uitvoering Chw verbindende kracht worden onzegd. Dit betekent dat provinciale staten bij de vaststelling van het inpassingsplan reeds hierom niet mochten vooruitlopen op de in artikel 7k, tweede lid, van het Besluit uitvoering Chw bedoelde afwijking van artikel 3.26 in samenhang met 3.1, tweede lid, van de Wro en derhalve uit moesten gaan van de toepasselijkheid van artikel 3.26 in samenhang met artikel 3.1, tweede lid, van de Wro. Ingevolge dat artikel wordt de bestemming van gronden, met inbegrip van de met het oog daarop gestelde regels, binnen een periode van 10 jaar, gerekend vanaf de datum van vaststelling van het inpassingsplan, telkens opnieuw vastgesteld. Uit dit artikel, in samenhang met het eerste lid van artikel 3.1 van de Wro, vloeit voort dat het in beginsel in strijd is met een goede ruimtelijke ordening om in het inpassingsplan bestemmingen op te nemen die niet binnen de planperiode van 10

jaar zullen worden verwezenlijkt. Provinciale staten hebben gebruik willen maken van de afwijking in artikel 7k, tweede lid, van het Besluit uitvoering Chw, omdat het inpassingsplan volgens hen niet uitvoerbaar is binnen een planperiode van 10 jaar. Derhalve moet er van worden uitgegaan dat in het inpassingsplan bestemmingen zijn opgenomen die niet binnen de planperiode van 10 jaar zullen worden verwezenlijkt. Het inpassingsplan is derhalve vastgesteld in strijd met artikel 3.26 in samenhang met artikel 3.1, eerste en tweede lid, van de Wro. Het betoog slaagt.

*Artikel 4, lid 4.6.2, van de planregels*

6. SBBM betoogt ten aanzien van de afwijkingsbevoegdheid van artikel 4, lid 4.6.2, van de planregels – op grond waarvan ook een Value Added Logistics bedrijf van minder dan 5 ha zich op het LPM kan vestigen, mits er een “aanmerkelijk synergievoordeel” is met andere Value Added Logistics bedrijven (hierna: VAL-bedrijven) op het park – dat in het inpassingsplan geen definitie van “aanmerkelijk synergievoordeel” is gegeven. Volgens SBBM kan met dit vage criterium op grote schaal gebruik worden gemaakt van de afwijkingsbevoegdheid, hetgeen zich niet verdraagt met de rechtszekerheid. Voorts doet dit volgens haar afbreuk aan een belangrijke rechtvaardiging voor het park, die er juist in bestaat dat de aldaar voorziene bedrijven een omvang zouden hebben waardoor zij zich niet kunnen vestigen op nabijgelegen terreinen, hoewel een groot deel daarvan nog aanzienlijke uitbreidingsruimte herbergt.

6.1. Provinciale staten stellen dat het inpassingsplan zich primair richt op VAL-bedrijven die een grote ruimtebehoefte hebben. Daarom is in beginsel een minimum oppervlakte voor het bedrijfsperceel van 5 ha per bedrijf opgenomen. Hierop is echter een aantal uitzonderingen mogelijk, waaronder de uitzondering in artikel 4, lid 4.6.2, van de planregels voor VAL-bedrijven die aanmerkelijke synergievoordelen behalen uit de samenwerking met andere VAL-bedrijven op LPM. Op die manier kan het LPM volgens provinciale staten zo optimaal mogelijk worden ingevuld.

6.2. Ingevolge artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wro kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat met inachtneming van de bij het plan te geven regels bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van bij het plan aan te geven regels.

6.3. Op de verbeelding is aan een groot gedeelte van het plangebied de bestemming “Bedrijventerrein” toegekend.

Ingevolge artikel 4, lid 4.1, aanhef en onder a, van de planregels zijn de voor “Bedrijventerrein” aangewezen gronden bestemd voor Value Added Logistics bedrijven uit categorie 3.1 en 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, waarbij geldt dat per bedrijf het bouwperceel ten minste 5 ha bedraagt.

Ingevolge lid 4.6.2 kan bij een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bepaalde in lid 4.1, onder a, om een Value Added Logistics bedrijf met een bouwperceel dat kleiner is dan 5 ha toe te staan, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. het bedrijf behaalt door vestiging op Logistiek Park Moerdijk een aanmerkelijk synergievoordeel uit de samenwerking met een andere Value Added Logistics bedrijf of meerdere Value Added Logistics bedrijven op Logistiek Park Moerdijk;
- b. vestiging van het bedrijf past binnen een efficiënte en doelmatige kaveldeling van het bouwvlak;
- c. [...];
- d. de Commissie Vestiging wordt vooraf om advies gevraagd.

Ingevolge artikel 1, lid 1.56, worden onder Value Added Logistics bedrijven verstaan: Logistieke bedrijven die zich – naast transport en opslag van goederen – richten op activiteiten die een toegevoegde waarde aan een product opleveren gedurende het logistieke proces of die een toegevoegde waarde opleveren voor het logistieke proces zelf, zoals etikettering, ompakken, toevoegen van onderdelen en software, assemblage, bundelen, voorraadbeheer, terugwinnen van grondstoffen, order-picking en kwaliteitscontroles. Deze activiteiten worden in de logistieke sector aangeduid met de termen Value Added Logistics (VAL) en/of Value Added Services (VAS).

6.4. Ter zitting hebben provinciale staten toegelicht dat ook bij de bedrijven met een bouwperceel dat kleiner is dan 5 ha het logistieke doel voorop moet blijven staan. De planregel ziet op de situatie dat er al één of meer VAL-bedrijven gevestigd zijn en de samenwerking daarmee voor een bedrijf met een bouwperceel kleiner dan 5 ha of een keten met zulke bedrijven vanuit logistiek oogpunt bezien een toegevoegde waarde heeft, bijvoorbeeld wanneer deze bedrijven aan goederen een nabewerking geven. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het begrip “aanmerkelijk synergievoordeel” leidt tot rechtsonzekerheid.

Een ongebreidelde toepassing van deze afwijkingsbevoegdheid wordt volgens provinciale staten, naast de eis van het aanmerkelijk synergievoordeel, mede tegengegaan doordat vestiging moet passen binnen een efficiënte en doelmatige kaveldeling van het bouwvlak. Door de fasering voor het noordwestelijke bouwvlak, de in artikel 4, lid 4.2.2, van de planregels voorziene gevelband en de vorm en ligging van de vier bouwvlakken, zijn volgens provinciale staten in de praktijk alleen de hoeken van het middelste bouwvlak geschikt voor bedrijven met een bouwperceel dat kleiner is dan 5 ha. Voorts wijzen provinciale staten erop dat de Commissie Vestiging vooraf om advies moet worden gevraagd. Gelet op de in zoverre gestelde eisen en de hierop door provinciale staten gegeven toelichting, die de Afdeling aanmerkelijk voorkomt, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de afwijkingsbevoegdheid ruimte geeft voor een zodanige toepassing dat afbreuk zou worden gedaan aan de doelstelling om het LPM primair te richten op bedrijven met een grote ruimtebehoefte. Het betoog faalt.

*Geconcentreerd vervoer werknemers*

7. SBBM betoogt dat geconcentreerd vervoer van werknemers niet kan worden afgedwongen op grond van het inpassingsplan. Zo wordt in het Programma van Eisen, dat als bijlage bij de plantoelichting is gevoegd, niet over geconcentreerd vervoer gesproken en staat daarin dat de markt zelf de duurzaamheidseisen moet invullen.

7.1. Provinciale staten stellen dat clustering van logistieke activiteiten het mogelijk maakt om collectieve voorzieningen te treffen voor het vervoer van werknemers. In de Bestuursovereenkomst realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk en het bijbehorende Publiek Programma van Eisen is vastgelegd dat LPM een hoogwaardig, vernieuwend, duurzaam en innovatief karakter moet krijgen.

7.2. Ter zitting hebben provinciale staten toegelicht dat zij de mogelijkheid tot geconcentreerd vervoer van werknemers in de beoordeling van nut en noodzaak hebben betrokken als te verwachten positief effect van clustering. Naar het oordeel van de Afdeling hebben provinciale staten dit aannemelijk mogen achten en hebben zij zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat dit niet als maatregel in het inpassingsplan behoeft te worden gewaarborgd. Het betoog faalt.

*Duurzame verstedelijking en zorgvuldig ruimtegebruik*

8. SBBM betoogt dat niet is voldaan aan de eisen van de ladder voor duurzame verstedelijking van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) en het principe van zorgvuldig ruimtegebruik van artikel 3.1 van de Verordening Ruimte 2014 van de provincie Noord-Brabant, dat volgens SBBM ook op inpassingsplannen van toepassing is.

8.1. In dit verband voert SBBM in de eerste plaats aan dat het park niet voorziet in een actuele regionale behoefte.

Anders dan in de toelichting bij het plan, waarin wordt uitgegaan van een ruimtevraag tussen 155 en 185 ha voor bedrijven in de doelgroep in de periode tot en met 2024, wordt de behoefte aan bedrijventerreinen in het onderzoek van Bureau Buiten geschat op 138 ha tot 2020, terwijl tussen 2002 en 2013 slechts 100 ha per jaar is uitgegeven. SBBM betoogt dat de werkelijke uitgifte bepalend moet worden geacht.

Voorts moet de behoefte worden afgezet tegen het beschikbare aanbod, waarbij volgens SBBM met de volgende aspecten rekening dient te worden gehouden. Op basis van concrete plannen komt reeds 1.700 ha beschikbaar, waarvan 1.075 ha terstond uitgeefbaar is, nog exclusief bedrijventerreinen in de nabijheid van West-Brabant. Voorts staat in West- en Midden-Brabant al 187 ha bedrijventerrein voor logistiek te koop of te huur. Verder zal volgens onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving na herstructurering van bestaande verouderde bedrijventerreinen 600 ha bedrijventerrein geschikt zijn voor logistiek. Voorts moeten vrijkomende agrarische gronden waar bedrijven worden gevestigd in mindering worden gebracht op de behoefte.

Daarnaast wijst SBBM erop dat volgens onderzoek van de Nederlandse Vereniging van Makelaars van april 2014 meer dan de helft van de bedrijven die worden verplaatst, kiest voor bestaande bedrijfspanden.

Voorts wordt in de behoefteaming de behoefte aan logistieke bedrijventerreinen geraamd zonder de toevoeging "grootschalig", zodat de prognose niets zegt over de specifieke doelgroep van het park, aldus SBBM

8.2. In de tweede plaats betoogt SBBM dat er binnen bestaand stedelijk gebied voldoende mogelijkheden zijn om in de actuele behoefte te voorzien. Ook zijn er volgens SBBM financiële, juridische en feitelijke mogelijkheden om de stedelijke ontwikkeling binnen het bij geldende bestemmingsplannen toegestane ruimtebeslag te doen plaatsvinden, zoals bedoeld in de Verordening Ruimte 2014. Zo kan volgens SBBM 150 ha op het bedrijventerrein worden gevonden op locaties die sinds de jaren '60 zijn gereserveerd voor de uitbreiding van chemische bedrijven, maar daarvoor nimmer zijn aangewend. Daarbij wijst SBBM erop dat het Centraal Planbureau reeds in 2006 is uitgegaan van een ruimtebehoefte van 0 ha voor dergelijke bedrijven. Zij verwijst daarbij naar het rapport "Perspectief economische ruimte behoefte West Brabant" van DHV, bijlage 5, p. 18. In de behoefteaming bedrijventerreinen Noord-Brabant wordt de behoefte aan milieubelastende bedrijven voor heel Noord-Brabant geschat op 92 ha tot 2020. De directeur van Shell heeft volgens SBBM in januari 2014 herbevestigd dat vrijkomende Shell-gronden voor logistiek kunnen worden bestemd.

Verder betoogt SBBM dat op bedrijventerreinen in de omgeving ruimte voorhanden is, ook op enkele kilometers afstand in de provincie Zuid-Holland. De mogelijkheden in Zuid-Holland zijn volgens haar onvoldoende onderzocht.

Het argument van provinciale staten dat slechts enkele locaties elders voldoen om bedrijven in de doelgroep van het park te faciliteren, komt volgens SBBM in elk geval deels te vervallen nu bij afwijkingsbevoegdheid ook bedrijven met een veel geringere omvang dan 5 ha kunnen worden toegestaan.

8.3. Provinciale staten voeren aan dat ten behoeve van de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking onderzoek heeft plaatsgevonden dat is neergelegd in het rapport van Stec Groep, Onderzoek Marktvraag LPM, van 25 april 2013. In reactie op het beroep van SBBM is aan Stec Groep gevraagd om de ruimtevraag nogmaals overzichtelijk in kaart te brengen en de treden van de Ladder langs te lopen. Hiertoe heeft Stec Groep de nadere notitie, Notitie ruimtevraag en Ladder LPM, van juli 2015 opgesteld. In deze notitie is geconcludeerd dat er een actuele regionale behoefte is voor de LPM-doelgroep terwijl deze behoefte niet kan worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied.

Provinciale staten stellen voorts dat de Verordening Ruimte 2014 niet van toepassing is op het inpassingsplan, maar dat zij zich hieraan bij de vaststelling van het inpassingsplan ge-

bonden achten als ruimtelijk beleid. De toets aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik is meegenomen in het kader van de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking, aldus provinciale staten.

8.4. Ingevolge artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro voldoet de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaande stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaande stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

8.5. Ingevolge artikel 3.1, eerste lid, van de Verordening ruimte 2014 bevat de toelichting bij een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling een verantwoording dat:

- a. het plan bijdraagt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving, waaronder in ieder geval een goede landschappelijke inpassbaarheid;
- b. toepassing is gegeven aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik.

Ingevolge het tweede lid houdt het principe van zorgvuldig ruimtegebruik als bedoeld in het eerste lid in ieder geval in dat:

- a. een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied gebruik maakt van een bestaand bouwperceel, tenzij in deze verordening uitdrukkelijk anders is bepaald;
- b. uitbreiding van het op grond van het geldende bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag slechts is toegestaan mits de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen dat toegestane ruimtebeslag te doen plaatsvinden;
- c. ingeval van stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro (ladder voor duurzame verstedelijking);
- d. een bestemmingsplan buiten bestaand stedelijk gebied bepaalt dat gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen binnen het bouwperceel worden opgericht en daarbinnen worden geconcentreerd.

8.6. In de nadere notitie van Stec Groep wordt geconcludeerd dat er een actuele regionale behoefte is aan nieuw logistiek terrein in de marktregio van 178 tot 193 hectare netto in de verlengde planperiode (2015-2030). Voorts wordt hierin geconcludeerd dat de mogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied zeer beperkt zijn voor de zeer specifieke "LPM-doelgroep" (grootschalig en/of havengerelateerd) in Drechtsteden, Midden- en West-Brabant. Deze conclusie is volgens Stec Groep in grote lijnen vergelijkbaar met haar onderzoek uit 2013, dat betrekking had op de oorspronkelijke planperiode. De nieuwe prognose geeft daarmee volgens Stec Groep dus geen aanleiding voor een nuancering of andere conclusie dan in het onderzoek uit 2013 is getrokken.

8.7. Zoals in 5.4 is overwogen hebben provinciale staten gebruik willen maken van de afwijking in artikel 7k, tweede lid, van het Besluit uitvoering Chw, omdat het inpassingsplan volgens hen niet uitvoerbaar is binnen een planperiode van 10 jaar. Derhalve moet er van worden uitgegaan dat in het inpassingsplan bestemmingen zijn opgenomen die niet binnen de planperiode van 10 jaar zullen worden verwezenlijkt. Gelet hierop zijn provinciale staten bij de toetsing aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro en het door hen ten aanzien van inpassingsplannen als beleid gehanteerde artikel 3.1, eerste lid, van de Verordening Ruimte 2014, ten onrechte uitgegaan van een verlengde planperiode. Het beoogde slaagt reeds hierom.

#### *Locatiekeuze*

9. SBBM betoogt dat, als er al een LPM zou moeten komen, de in het MER als Moerdijk-West aangeduide locatie verre de voorkeur verdient boven de als voorkeurslocatie aangemerkte locatie Moerdijk-Oost. In de gemaakte afweging is volgens haar van een groot aantal onjuiste aannames uitgegaan. Daarbij wijst zij op het niet betrekken van effecten van Natura 2000-gebieden of het waterbergingsgebied, een onjuist aantal woningen op de locatie Oost, de ontsluiting van de locatie Oost via knooppunt Noordhoek, het niet betrekken van het "Eiland van Moerdijk" als mogelijk waardevol archeologisch gebied en de uitplaatsing van het bedrijf Caldic voor 2016. Voorts tast de locatie West volgens haar de leefbaarheid van de omliggende kernen nauwelijks aan. Verder zal op locatie Oost, voor ongeveer 15 miljoen euro, een Interne Baan moeten worden aangelegd om verbinding te maken met water en spoor, terwijl op locatie West een tunnel onder de A17 volstaat. Ook is op de locatie West een gefaseerde aanleg logischer te realiseren, omdat de fasen dan als schil tegen het bestaande industrieterrein liggen. Gelet hierop is er volgens SBBM geen deugdelijke afweging van de relevante alternatieven geweest. Zeker nu de verschillen klein zijn, was de afweging wellicht anders uitgevallen wanneer van de correcte uitgangspunten was uitgegaan.

9.1. HvM betoogt dat de locatiekeuze zeer ongelukkig is. Volgens haar had het meer voor de hand gelegen het voormalige Shell-terrein in te vullen. Er ligt volgens HvM nog ongeveer 300 ha onbenut terrein (inclusief leegstand) op het Industrie- en Havenschapterrein. In de vergelijking

tussen de locaties Moerdijk-Oost en Moerdijk-West zitten volgens HvM feitelijke onjuistheden. Beide locaties hadden in het MER moeten worden onderzocht. Het geplande LPM sluit niet aan op het bestaande Haven- en Industrierrein en evenmin op het spoor en water, terwijl dat bij Moerdijk-West wel mogelijk was, met buisleiding, afvalwaterleiding en andere nutsvoorzieningen, aldus HvM.

9.2. Provinciale staten voeren aan dat in het plan-MER de locatiekeuze voor het logistiek park is onderzocht. Hierin zijn vijf alternatieve locaties onderzocht, waaronder Moerdijk-Oost en Moerdijk-West. Uit de alternatievenafweging is, hoewel het verschil in milieueffecten tussen de verschillende alternatieven klein is, Moerdijk-Oost als meest geschikte locatie naar voren gekomen. Moerdijk-Oost geeft aan de belangrijkste locatie-eisen, zoals multimodaliteit, goede ontsluiting en bereikbaarheid namelijk de beste invulling. Bovendien scoort Moerdijk-Oost het beste op de aspecten "milieu" en "economisch", aldus provinciale staten. Deze locatie is vervolgens opgenomen in de Interimstructuurvisie 2008.

Uit de verdere onderzoeken, waaronder het MER Inrichtingsalternatieven en het MER Voorkeursalternatief, volgt dat realisatie van LPM op de locatie Moerdijk-Oost geen onevenredige effecten tot gevolg heeft op basis waarvan zij hadden moeten afzien van deze locatie, aldus provinciale staten.

Wat het aantal woningen binnen Moerdijk-Oost (en Moerdijk-West) betreft voeren provinciale staten aan dat in het plan-MER alleen de effecten op de direct omliggende woningen zijn meegenomen, maar niet die binnen het plangebied, aangezien deze om het LPM te verwezenlijken moeten worden aangekocht, hetgeen inmiddels grotendeels is geschied.

Verder stellen provinciale staten dat bij de locatie Moerdijk-West de aanleg van een nieuwe verbindingsweg evenals bij Moerdijk-Oost noodzakelijk zou zijn. Deze verbinding zou net als de Interne Baan de A17 en de Roode Vaart kruisen. De verbindingsweg voor Moerdijk-West zou weliswaar korter zijn dan die voor Moerdijk-Oost, maar zou alleen met de A17 kunnen worden verbonden, terwijl de locatie Moerdijk-Oost ook kan worden verbonden met de A16.

Voorts stellen provinciale staten dat de fasering van Moerdijk-Oost wel degelijk logisch is en is gebaseerd op marktinzichten, planologische en planeconomische afwegingen. Uitgangspunt is om bij de aanleg van het LPM "van buiten naar binnen" te werken.

Anders dan HvM stelt, sluit Moerdijk-West volgens provinciale staten evenmin direct aan op spoor of water. Ook Moerdijk-West zou aan de andere zijde van de A17 zijn gesitueerd als gevolg waarvan een nieuwe verbinding met het bestaande Haven- en Industrierrein zou moeten worden gerealiseerd, aldus provinciale staten.

Al met al ligt volgens provinciale staten aan de keuze voor Moerdijk-Oost boven Moerdijk-West een goede en volledige afweging ten grondslag. De door SBBM overlegde lijst van onvolkomenheden doet hieraan niets af, aldus provinciale staten.

9.3. De Afdeling overweegt dat provinciale staten bij de keuze van een bestemming een afweging dienen te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het inpassingsplan. Daarbij hebben provinciale staten beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen.

9.4. In paragraaf 2.3.3 van de plantoelichting is de locatiekeuze voor het LPM toegelicht. Vermeld wordt dat om een verantwoorde keuze te maken voor de ontwikkeling van een bovenregionaal logistiek park in Midden- en West-Brabant, een plan-MER is verricht. In het plan-MER zijn locaties in Midden- en West-Brabant onderzocht die aan de volgende vier geschiktheidseisen voor een bovenregionaal logistiek park voldoen:

1. De locatie heeft een multimodale ontsluiting;
2. De locatie is geschikt voor de realisatie van kavels groter dan 5 hectare;
3. De locatie moet geschikt zijn voor vestiging van logistieke bedrijven in de milieucategorieën 3.1 en 3.2;
4. De locatie heeft een minimale omvang van 50 hectare, zodat clustering en synergievoordelen bereikt kunnen worden.

In het plan-MER zijn vijf alternatieve locaties onderzocht, waaronder Moerdijk-Oost en Moerdijk-West. Uit het plan-MER blijkt volgens de plantoelichting dat LPM de beste invulling geeft aan de belangrijkste locatie-eisen en -wensen van (grootschalige) logistieke bedrijvigheid, zoals multimodaliteit en een goede ontsluiting en bereikbaarheid; ook uit milieuoogpunt blijkt de locatie het beste te scoren.

9.5. Het alternatievenonderzoek in het plan-MER geeft geen steun voor het oordeel dat vanuit een oogpunt van leefbaarheid de locatie Moerdijk-West verre de voorkeur zou verdienen boven de locatie Moerdijk-Oost. Het blijkt juist dat de verschillen tussen de locaties Moerdijk-West en Moerdijk-Oost niet groot zijn. Ter zitting hebben provinciale staten toegelicht dat het relevante verschil tussen de locaties Moerdijk-Oost en Moerdijk-West vooral ligt in de omstandigheid dat Moerdijk-West alleen met de A17 zou kunnen worden verbonden, terwijl de locatie Moerdijk-Oost zowel met de A16 als de A17 kan worden verbonden. Los van de vraag of SBBM en HvM met hun betogen over onder meer de uitplaatsing van het bedrijf Caldic, de invulling van Shell-gronden en de aantallen woningen bij de betrokken locaties doel zouden treffen, hebben provinciale staten in redelijkheid doorslaggevende betekenis aan dat aspect kunnen toekennen. De betogen falen.

#### *Ambitie programma van eisen*

10. HvM betoogt dat ten onrechte de ambitie voor een CO<sub>2</sub>- en energieneutraal bedrijventerrein uit het publieke programma van eisen is losgelaten.



10.1. Provinciale staten stellen dat in de Bestuursovereenkomst realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk en het bijbehorende Publiek Programma van Eisen is vastgelegd dat LPM een hoogwaardig, vernieuwend, duurzaam en innovatief karakter moet krijgen. Naast een aantal harde eisen gelden tal van ambities om het LPM daadwerkelijk op een duurzame, innovatieve manier vorm te geven, aldus provinciale staten. Eén van de ambities is het “zo mogelijk” energie- en CO<sub>2</sub>-neutraal ontwikkelen van het LPM. Deze ambitie is volgens provinciale staten niet losgelaten. Daartoe verwijzen zij naar paragraaf 4.14 van de plantoelichting. Wel is besloten af te zien van de realisatie van windturbines op het LPM, aangezien de omvang van kantoren dan om veiligheidsredenen zou moeten worden beperkt tot een vloeroppervlak van 1.500 m<sup>2</sup>, waardoor niet meer aan de eisen van de doelgroep van het LPM zou worden voldaan.

10.2. Uit de keuze van provinciale staten om af te zien van de realisatie van windturbines op het LPM, kan niet worden afgeleid dat – zoals HvM stelt – bij de vaststelling van het inpassingsplan de ambitie tot het zo mogelijk energie- en CO<sub>2</sub>-neutraal ontwikkelen van het LPM zou zijn losgelaten. Het betoog faalt.

#### *Leefbaarheid kern Moerdijk*

11. SBBM betoogt dat het LPM inclusief de Interne Baan leiden tot aantasting van de leefbaarheid in de kern van Moerdijk. Door oprukkende industriële activiteiten is de huidige situatie, waarbij de westkant van het dorp reeds geheel tegen het industrieterrein Moerdijk aanligt, al niet meer aanvaardbaar. Door realisering van het LPM komt de kern nog verder in de verdrukking en wordt ook de zuidkant van het dorp volledig ingesloten door bedrijventerrein. Hierbij verwijst SBBM naar het advies van de Commissie van Advies Havenstrategie Moerdijk 2030 van 12 augustus 2013, het advies van SER Brabant en het advies van de Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging. Genoemde adviezen weerleggen volgens SBBM het standpunt van provinciale staten dat de effecten van het LPM op de kern Moerdijk klein zijn. SBBM vreest voor verkeerslawaaï, verkeersoverlast, veiligheidsrisico's door insluiting, aantasting van het landschap, door loodsen van enorme omvang, en van de luchtkwaliteit. SBBM betoogt dat de hoofdontsluiting van het LPM sluipverkeer tussen de A16 en A17 kan aantrekken. Ook wordt de verkeerssituatie op de A16 en A17 ongunstiger en zijn er verkeerstoenames op de Johan Willem Frisostraat, Hoge Zeedijk en N285 te verwachten. Verder wijst SBBM erop dat de verbinding tussen Moerdijk en Zevenbergschen Hoek via het LPM loopt. Het onttrekken van wegen aan de openbaarheid of afsluiting met hekken is volgens SBBM vanuit veiligheidsoogpunt onaanvaardbaar. De kwaliteitsverbetering van het landschap waarin het inpassingsplan voorziet door het financieel mogelijk maken van verplaatsing van de bedrijven Caldic en Wolst, leidt niet tot positieve effecten voor de kern Moerdijk, aangezien deze bedrijven zich niet in de nabijheid van deze kern bevinden, aldus SBBM. In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing hadden de aantasting van de leefbaarheid, alsmede de cumulatieve effecten die het LPM met andere rondom Moerdijk

gelegen bedrijventerrein en infrastructurele voorzieningen zal hebben, moeten worden beoordeeld en had een duidelijke keuze moeten worden gemaakt voor het behoud van de kern Moerdijk tegenover het economisch voordeel van de realisering van het LPM. Ook de leefbaarheid van het buitengebied dient volgens haar te worden gegarandeerd.

11.1. HvM betoogt dat door de aanleg van het LPM de leefbaarheid van het dorp Moerdijk ernstig in gevaar komt. Het dorp komt volledig ingeklemd te liggen tussen de industrie. Het dorp kan alleen verlaten worden over een beheersgebied van het Havenschap en de lokale verbindingen met Lage Zwaluwe en Zevenbergschen Hoek komen te lopen over het LPM met extra kruisingen. De voorstellen voor een vrije verbinding zijn volgens HvM ten onrechte afgewezen. Doordat de vluchtwegen over industrieterrein lopen, nemen de veiligheidsrisico's enorm toe, aldus HvM. HvM betoogt verder dat het inpassingsplan leidt tot problemen bij de verkeersafhandeling. De Rijkswegen zitten volgens haar al vol. Zij vreest dat het sluipverkeer via het dorp enorm zal toenemen. HvM betoogt voorts dat ten onrechte geen rekening is gehouden met de cumulatieve effecten van het LPM met het Haven- en Industrierrein en het stationsgebied Lage Zwaluwe. Daarbij wijst zij erop dat er momenteel reeds enorme overlast is van stank en geluid. Het aantal extra spoorbewegingen zal volgens haar groter zijn dan twee extra treinen. Voorts zijn er al veel overschrijdingen van de normen voor PM<sub>10</sub>, aldus HvM.

11.2. Provinciale staten voeren aan dat in het kader van het MER Voorkeursalternatief onderzoeken zijn uitgevoerd naar de gevolgen van het LPM en de Interne Baan op de diverse milieuaspecten voor Moerdijk. In hoofdstuk 12 van het MER Voorkeursalternatief is integraal ingegaan op het aspect leefbaarheid en omgevingskwaliteit. De conclusie is dat het LPM beperkt negatieve effecten heeft op de leefbaarheid, aldus provinciale staten.

11.3. Ten aanzien van het betoog van SBBM en HvM dat provinciale staten miskennen dat de kern van het dorp Moerdijk zal worden aangetast, doordat het dorp geheel ingeklemd komt te liggen tussen industrie, overweegt de Afdeling dat provinciale staten zich, gelet op de afstand van het LPM tot het dorp Moerdijk van ongeveer 1,2 km, de tussenliggende snelweg A17, de aard van de bedrijvigheid die geen productie maar logistiek behelst, en de omstandigheid dat is voorzien in een specifieke Interne Baan, in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat in zoverre geen sprake is van een ontwikkeling die de kern van het dorp Moerdijk onaanvaardbaar zal beïnvloeden. Weliswaar is, gezien vanuit de kern van Moerdijk, sprake van oprukkende bebouwing en industrie, maar provinciale staten hebben, uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening, acht geslagen op de leefbaarheid, met name door in redelijkheid voldoende afstand te scheppen tussen de kern en het gebied van het LPM.

11.4. Ten aanzien van de betogen van SBBM en HvM over afzonderlijke aspecten van leefbaarheid, overweegt de Afdeling als volgt.

*Geluidoverlast*

11.5. Provinciale staten stellen dat uit de akoestische onderzoeken volgt dat er slechts voor twee woningen een overschrijding van de grenswaarde van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) voor de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï plaatsvindt ten gevolge van de realisatie van het LPM. Voor die twee woningen is een hogere waarde vastgesteld door burgemeester en wethouders van Moerdijk. Voor het overige wordt voldaan aan de grenswaarde en is geen sprake van een onevenredige geluidbelasting, aldus provinciale staten.

11.6. In het MER Voorkeursalternatief wordt vermeld dat vanwege de effecten van wegverkeer (nieuwe wegen en reconstructie bestaande wegen) bij maximaal twee woningen een overschrijding wordt verwacht van de wettelijke grenswaarde van de Wgh. Voor deze twee woningen heeft het college van burgemeester en wethouders van Moerdijk een hogere waarde vastgesteld. SBBM en HvM hebben hun betogen inzake geluid niet geconcretiseerd door aan te geven waarom de akoestische rapporten niet deugdelijk zouden zijn. In hetgeen zij hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich ten onrechte op het standpunt hebben gesteld dat, voor zover van toepassing, bij de vaststelling van het inpassingsplan de Wgh in acht is genomen en zich voor het overige niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat geen sprake is van onaanvaardbare geluidhinder.

*Verkeersoverlast*

11.7. Provinciale staten stellen dat de invloed van het LPM op de toename van het verkeer beperkt is en geringer dan de autonome toename. Wel wordt in het MER Voorkeursalternatief gewezen op het feit dat in de toekomst knelpunten in de afwikkeling van het verkeer op met name het hoofdwegennet kunnen ontstaan. Daartoe zijn enkele maatregelen in het MER opgenomen. Het verkeer op het hoofdwegennet zal worden gemonitord om te onderzoeken welke effecten daadwerkelijk optreden en of aanvullende maatregelen als gevolg van het LPM nodig zijn, aldus provinciale staten. In het inpassingsplan is er reeds in voorzien dat in de verkeersstructuur op het LPM de routes voor personenauto's voor een groot deel worden gescheiden van het vrachtverkeer. Hierdoor kunnen de kruispunten compact blijven, waardoor knelpunten beperkt blijven, aldus provinciale staten. Het LPM wordt bovendien rechtstreeks verbonden met het haven- en industrieterrein Moerdijk via de Interne Baan, die uitsluitend toegankelijk is voor vrachtverkeer. De Interne Baan wordt volgens provinciale staten mede aangelegd om sluipverkeer via het onderliggende wegennet te voorkomen. Omdat de Interne Baan voor het betrokken vrachtverkeer sneller is dan de route via de A17 of het onderliggende wegennet, ligt het voor de hand dat dit vrachtverkeer de Interne Baan zal gebruiken. Daarnaast bevordert de Interne Baan dat naast wegverkeer ook wordt ingezet op scheepvaart en railvervoer. Verder wordt het LPM via aansluiting 27 (Moerdijk) aangesloten op de A17 en via aansluiting 18 (Zevenbergschen Hoek) op de A16, aldus provinciale staten.

11.8. In het MER Voorkeursalternatief wordt vermeld dat door realisatie van het LPM de drukte op de hoofdwegen, waaronder de A16 en A17, beperkt toeneemt. Het gaat hier om enkele procenten verschil tussen de situatie met en zonder het LPM. De congestieproblematiek op de A16 en A17 en de aanvoerroutes daar naartoe kan volgens het MER Voorkeursalternatief alleen worden opgelost met aanpassingen van deze hoofdwegen door de Rijksoverheid. Voorts wordt vermeld dat uit de resultaten van het verkeersmodel blijkt dat op het onderliggende wegennet plaatselijk de verkeersdrukke toeneemt ten gevolge van het LPM in combinatie met de autonome ontwikkeling. Hoe groot het probleem in de kern Moerdijk is, kan volgens het MER Voorkeursalternatief met monitoring worden bepaald; als uit de monitoring blijkt dat er knelpunten optreden ten aanzien van doorstroming en/of verkeersveiligheid, moeten mogelijk maatregelen worden getroffen op het onderliggende wegennet.

SBBM en HvM hebben niet aannemelijk gemaakt dat ten gevolge van het LPM een zodanige verkeerscongestie in de kern van Moerdijk en op de A16 en A17 is te verwachten dat provinciale staten bij de vaststelling van het inpassingsplan de daarin opgenomen maatregelen betreffende de verkeersstructuur en de Interne Baan niet in redelijkheid toereikend hebben kunnen achten.

*Insluiting en toegangswegen*

11.9. Provinciale staten stellen dat het dorp Moerdijk in de huidige situatie wordt ontsloten door de Steenweg/Binnenmoerdijksebaan van waaruit de A17 kan worden bereikt die weer aantakt op de A16. Het inpassingsplan verandert aan deze ontsluiting niets, aldus provinciale staten. Wel komt de Moerdijkseweg door het inpassingsplan te vervallen. Daartoe voorziet het inpassingsplan in een nieuwe verbindingroute via de hoofdontsluiting van het LPM. De bereikbaarheid van het dorp Moerdijk blijft daarmee geborgd, aldus provinciale staten.

Provinciale staten voeren verder aan dat het voorlopig civieltechnisch ontwerp voorziet in afsluitbare hekken op de directe toegangswegen van en naar het LPM. De nieuwe kruispunten ter hoogte van de op- en afritten naar de A17 worden door deze hekken niet afgesloten. Daardoor blijft Moerdijk via de Steenweg, A17 en A16 ontsloten. Wel kunnen de hekken volgens provinciale staten voor de nieuwe verbinding van Moerdijk met het gebied ten zuiden van de A17 een obstakel vormen. In praktijk worden de hekken volgens provinciale staten echter niet of nauwelijks gesloten, omdat de logistieke bedrijven op het LPM 24 uur per dag, 7 dagen in de week, geopend zijn. Indien de hekken op een moment toch worden gesloten, bestaan er volgens provinciale staten twee omrijdroutes naar de Hoofdstraat van Zevenbergschen Hoek die ongeveer 1 à 2 minuten extra reistijd kosten.

11.10. Aan een deel van de gronden van het plangebied is de bestemming "Verkeer" toegekend.

Ingevolge artikel 11, lid 11.1, zijn de voor “Verkeer” aangewezen gronden bestemd voor:

- a. wegen, alsmede opstelstroken, af- en opritten, busstroken, voet- en fietspaden; [...];
- g. straatmeubilair.

11.11. Ten gevolge van het inpassingsplan komt de Moerdijkseweg te vervallen. Dit wordt gecompenseerd door een nieuwe verbindingroute tussen Moerdijk en Zevenbergschen Hoek via de hoofdontsluiting van het LPM. Provinciale staten hebben erkend dat deze verbinding kan worden belemmerd doordat het voorlopig civieltechnisch ontwerp voorziet in afsluitbare hekken. Hoewel hekken ter afsluiting van het LPM in de planregels niet specifiek worden benoemd, maakt artikel 11, lid 11.1, van de planregels straatmeubilair, waaronder hekken, mogelijk. Eventuele onttrekking van wegen aan de openbaarheid is echter geen onderwerp dat in het inpassingsplan wordt of kan worden geregeld. Blijkens de stukken en het verhandelde ter zitting zijn evenwel hoe dan ook twee alternatieve routes beschikbaar, die een beperkte extra reisduur vergen. Gelet hierop hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat voor de door SBBM en HvM gestelde veiligheidsrisico's door insluiting niet behoeft te worden gevreesd.

#### *Aantasting van het landschap*

11.12. Provinciale staten voeren aan dat voor de landschappelijke inpassing van het inpassingsplan een Ruimtelijk Ontwerp en een Beeldkwaliteitsplan zijn opgesteld. Op basis daarvan worden verschillende maatregelen getroffen om het LPM landschappelijk in te passen. Een en ander is geborgd in artikel 7 van de planregels, aldus provinciale staten.

11.13. Aan gronden aan de zuidwestkant van het plangebied, langs de Lapdijk, is de bestemming “Groen - 1” toegekend.

Ingevolge artikel 7 van de planregels zijn de voor “Groen - 1” aangewezen gronden bestemd voor:

- a. behoud, herstel en ontwikkeling van landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- b. ontwikkeling en instandhouding van landschappelijke inpassing in de vorm van een dubbele bomerij aan weerszijden van de Lapdijk;
- c. groenvoorzieningen; [...].

Ingevolge artikel 19, lid 19.4.3, onder c, van de planregels wordt met de realisatie van de bestemming “Groen - 1” uiterlijk begonnen gelijktijdig met het bouwrijp maken van het bestemmingsvlak met de bestemming “Bedrijventerein” langs de Lapdijk.

11.14. Nu de bestemming “Groen - 1” alleen is toegekend aan gronden aan de zuidwestkant van het plangebied, heeft het bepaalde in de artikelen 7 en 19, lid 19.4.3, onder c, van de planregels geen betekenis voor het zicht vanuit de ten noordwesten van het LPM gelegen kern van Moerdijk. Pro-

vinciale staten hebben ter zitting toegelicht dat de bestemming “Groen - 1” aan andere zijden niet is toegekend, omdat het zichtlocaties van de A17 en A16 betreft. Gezien de afstand van het LPM tot het dorp Moerdijk van ongeveer 1,2 km en de tussenliggende snelweg A17 bestaat vanuit de kern van het dorp Moerdijk geen zicht op de voorziene loodsen. Gelet hierop ziet de Afdeling in hetgeen SBBM heeft aangevoerd geen grond voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het inpassingsplan voorziet in toereikende landschappelijke inpassing gezien vanuit de kern van Moerdijk.

#### *Luchtkwaliteit*

12. Provinciale staten voeren aan dat het LPM is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit zich niet zal voordoen.

12.1. Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer maken bestuursorganen bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift, welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van een of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk:

- [...];
- d. dat een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Ingevolge het tweede lid zijn de in het eerste lid bedoelde bevoegdheden of wettelijke voorschriften de bevoegdheden en wettelijke voorschriften, bedoeld in:

- [...];
- c. de artikelen 3.1, 3.26 en 3.28 van de Wro; [...].

Ingevolge het derde lid vindt bij de uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift als bedoeld in het eerste lid, aanhef en onder c of d, gedurende de periode waar een programma als bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, of 5.13, eerste lid, betrekking op heeft, met betrekking tot de effecten van de desbetreffende ontwikkeling of het desbetreffende besluit op de luchtkwaliteit geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats voor een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde voor die periode, noch voor enig jaar daarna.

12.2. Artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer is van toepassing wanneer hetzij de ontwikkeling is genoemd in het NSL, hetzij de ontwikkeling past binnen of in elk geval niet in strijd is met het NSL. In bijlage 8 bij het NSL is onder IB-nummer 520 het project “Moerdijk Logistiek Park” opgenomen. Hetgeen SBBM en HvM aanvoeren geeft geen aanleiding om eraan te twijfelen dat het LPM zoals mogelijk gemaakt bij het inpassingsplan niet in strijd

is met de beschrijving van het project “Moerdijk Logistiek Park” in het NSL. Dit betekent, gezien het bepaalde in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, in samenhang met het derde lid, dat geen afzonderlijke toetsing plaatsvindt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Derhalve kunnen de gronden van SBBM en HvM inzake luchtkwaliteit verder niet aan de orde komen.

#### *Stank*

12.3. Provinciale staten stellen dat op het terrein geen bedrijven worden gevestigd die stankhinder zullen veroorzaken. In hetgeen HvM heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat dit standpunt onjuist is.

#### *Cumulatie*

12.4. Provinciale staten stellen dat in de (milieu)onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het LPM ook is gekeken naar de cumulatieve effecten van onder meer het Haven- en Industrierrein en het stationsgebied.

12.5. In paragraaf 10.5.6 en 11.5.5 van het MER Inrichtingsalternatieven en paragraaf 9.6 van het MER Voorkeursalternatief is ingegaan op cumulatieve effecten. SBBM en HvM hebben niet aannemelijk gemaakt dat het daarin gestelde onjuist is.

#### *Conclusie leefbaarheid kern Moerdijk*

12.6. De betogen met betrekking tot de leefbaarheid in de kern van Moerdijk falen.

#### *Containerhandling*

13. [appellant sub 2] betoogt dat het inpassingsplan niet strekt tot een goede ruimtelijke ordening, nu het niet uitsluit dat containeroverslag plaatsvindt. Het LPM moet vanwege dit laatste volgens hem worden gezien als overslagbedrijf ten behoeve van de binnenvaart van het haven-terrein van Moerdijk. Deze activiteit valt volgens hem onder SBI-2008 codering 52242. Daarbij is vermeld dat voor zover sprake is van laad- en los- en overslagbedrijven van containers, omgevingscategorie 4.2 van toepassing is. Provinciale staten gaan er echter van uit dat maximaal categorie 3.1/3.2 bij recht mogelijk wordt gemaakt. Ook is deze activiteit niet betrokken in het akoestisch rapport. In het inpassingsplan dient volgens [appellant sub 2] daarom expliciet te worden bepaald dat containerhandling op het terrein is uitgesloten.

13.1. HvM betoogt dat in verband met containerhandling op het LPM ten onrechte milieucategorie 3.2 in plaats van 4.2 is aangehouden. Zonder containerhandling zal het LPM geen gebruik kunnen maken van de faciliteiten op het Haven- en Industrierrein zoals spoor en water, aldus HvM.

13.2. Provinciale staten voeren aan dat VAL-bedrijven als omschreven in artikel 1, lid 1.56, van de planregels ruimtelijk gezien distributiecentra zijn waarbij in pandig logistieke handelingen en processen plaatsvinden. Dat betreft iets wezenlijk anders dan containeroverslag of laad- en losoverslag ten behoeve van de binnenvaart. Dat er hoofdzakelijk gebouwde voorzieningen zijn blijkt volgens provinciale staten ook uit het minimum bebouwingspercentage van

70% dat is opgenomen in artikel 4, lid 4.2.1, onder d, van de planregels. Met inachtneming van het beoogde gebruik van het LPM geldt op grond van artikel 4, lid 4.1, onder a, van de planregels van het inpassingsplan in beginsel de begrenzing tot maximaal milieucategorie 3.1/3.2, aldus provinciale staten.

13.3. Op de verbeelding is aan een groot gedeelte van het plangebied de bestemming “Bedrijventerrein” toegekend.

Ingevolge artikel 4, lid 4.1, aanhef en onder a, van de planregels zijn de voor “Bedrijventerrein” aangewezen gronden bestemd voor Value Added Logistics bedrijven uit categorie 3.1 en 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, waarbij geldt dat per bedrijf het bouwperceel ten minste 5 ha bedraagt.

Artikel 1, lid 1.56, geeft een omschrijving van Value Added Logistics bedrijven, weergegeven onder 6.3.

13.4. Op p. 22-23 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten worden, onder de omschrijving “Dienstverlening ten behoeve van het vervoer” onder meer “Laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van binnenvaart: -containers” (SBI-2008 code 52242) met milieucategorie 4.2 en “Distributiecentra, pak- en koelhuizen” (SBI-2008 code 52102, 52109) met milieucategorie 3.1 genoemd.

13.5. Nu in artikel 4, lid 4.1, aanhef en onder a, van de planregels slechts bedrijven uit categorie 3.1 en 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten bij recht mogelijk worden gemaakt, is daarmee reeds uitgesloten dat zich “Laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van binnenvaart: -containers”, die vallen onder categorie 4.2, op het bedrijventerrein vestigen. Dit betekent dat containeroverslag binnen de bestemming “Bedrijventerrein” niet mogelijk is. Containeroverslag hoeft in het inpassingsplan derhalve niet expliciet te worden uitgesloten en hoefde ook niet in het akoestisch onderzoek te worden meegenomen. Dit laat onverlet dat handelingen zoals de aan- en afvoer van goederen met containers binnen bedrijven uit categorie 3.1 en 3.2 mogelijk zijn en er niet toe leiden dat categorie 4.2 van toepassing is. In hetgeen [appellant sub 2] en HvM hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten er niet in redelijkheid voor hebben kunnen kiezen deze handelingen mogelijk te maken. Het betoog faalt.

14. [appellant sub 2] betoogt dat ten onrechte de mogelijkheid wordt geboden om bedrijvigheid van categorie 4.1 toe te staan bij afwijkingsbevoegdheid. Hij acht artikel 4, lid 4.6.1, aanhef en onder a, lid 4.6.2, aanhef en onder c, en lid 4.6.3, aanhef en onder c, rechtsonzeker, omdat een inrichting van categorie 4.1 onder het Activiteitenbesluit kan vallen en in dat geval op hem, in het kader van handhaving, de bewijslast komt te liggen dat het bedrijf naar aard en omvang niet is gelijk te stellen aan een categorie 3.2 bedrijf. Deze rechtsonzekerheid kan volgens hem worden vermindert door het zuidelijke gedeelte van ongeveer 30 ha uit te zonderen van de mogelijkheid tot vestiging van een categorie 4.1/4.2 bedrijf voor containerhandling.

14.1. Provinciale staten voeren in de eerste plaats aan dat de afwijkingsbevoegdheden niet gelden voor bedrijven

in categorie 4.2, zoals door [appellant sub 2] gesteld. Verder moet, om de afwijkingsbevoegdheden te kunnen toepassen en een omgevingsvergunning voor afwijking te kunnen verlenen, de initiatiefnemer aantonen dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm, vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Hiermee is volgens provinciale staten afdoende geborgd dat de afwijkingsmogelijkheid niet tot andere effecten leidt dan bedrijven van categorie 3.1/3.2.

14.2. Ingevolge artikel 4, lid 4.6.1, aanhef en onder a, kan bij een omgevingsvergunning worden afgeweken van lid 4.1 onder a om Value Added Logistics bedrijven toe te laten uit categorie 4.1 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving – gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm – geacht kan worden te behoren tot categorie 3.1 of 3.2 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.

Ingevolge lid 4.6.2 kan bij een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bepaalde in lid 4.1, onder a, om een Value Added Logistics bedrijf met een bouwperceel dat kleiner is dan 5 ha toe te staan, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. [...];
- b. [...];
- c. het bedrijf valt ten hoogste in categorie 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, of – indien het bedrijf niet voorkomt in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten danwel indien het bedrijf is opgenomen in categorie 4.1 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten – voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving geacht kan worden te behoren tot categorie 3.1 of 3.2 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
- d. [...].

Ingevolge lid 4.6.3 kan bij een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bepaalde in lid 4.1 onder a om een Value Added Logistics bedrijf met een bouwperceel dat kleiner is dan 5 ha toe te staan, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. [...];
- b. [...];
- c. het bedrijf valt ten hoogste in categorie 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, of – indien het bedrijf niet voorkomt in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten danwel indien het bedrijf is opgenomen in categorie 4.1 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten – voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving geacht kan worden te behoren tot categorie 3.1 of 3.2 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
- d. [...].

14.3. Voor zover het betoog van [appellant sub 2] erop is gericht dat bij hetgeen met toepassing van de afwijkingsbevoegdheden mogelijk kan worden gemaakt een uitzondering moet worden gemaakt voor de vestiging van categorie 4.2-bedrijven voor containeroverslag op een deel van het terrein van het LPM, treft dit betoog geen doel omdat de af-

wijkingsbevoegdheden hoe dan ook een afwijking tot ten hoogste categorie 4.1 mogelijk maken.

Voorts overweegt de Afdeling dat de afwijkingsbevoegdheden alleen kunnen worden toegepast om VAL-bedrijven mogelijk te maken en vereisen dat het betrokken VAL-bedrijf naar aard en invloed op de omgeving – gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm – geacht kan worden te behoren tot categorie 3.1 of 3.2 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Dit brengt mee dat met toepassing van de afwijkingsbevoegdheden geen containeroverslag mogelijk kan worden gemaakt. Zoals volgt uit hetgeen is overwogen onder 13.5 zijn handelingen zoals de aan- en afvoer van goederen met containers binnen bedrijven die geacht kunnen worden te behoren tot categorie 3.1 of 3.2 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten wel mogelijk.

Ten aanzien van het betoog van [appellant sub 2] dat, indien geen omgevingsvergunning voor milieu is vereist, bij het verzoeken om handhaving op hem de bewijslast ligt dat een VAL-bedrijf naar aard en invloed op de omgeving geacht kan worden te behoren tot categorie 3.1 of 3.2 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, overweegt de Afdeling dat voor toepassing van de afwijkingsbevoegdheid steeds een omgevingsvergunning voor het afwijken van het inpassingsplan nodig is. In dat kader moet de aanvrager aannemelijk maken dat aan de afwijkingsvoorwaarde is voldaan. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de afwijkingsbevoegdheden in zoverre rechtsonzeker zijn. Het betoog faalt.

#### *Eiland van Moerdijk*

15. HvM betoogt dat ter plaatse van het Eiland van Moerdijk het bodemonderzoek naar cultuurhistorische waarden niet op juiste wijze is uitgevoerd. Daarbij verwijst zij naar het rapport van Witteveen + Bos van 29 november 2002, p. 42, waarin wordt aanbevolen niet uitsluitend een inventariserend en waarderend archeologisch vooronderzoek in de vorm van een booronderzoek te laten uitvoeren. Verder zullen bij de aanleg volgens HvM de laatste herkenbare elementen van het Eiland van Moerdijk uit het landschap verdwijnen.

15.1. Provinciale staten voeren aan dat in de startnotitie m.e.r. LPM uit 2009 waarin het rapport van Witteveen+Bos uit 2002 wordt aangehaald, een kans aanwezig werd geacht op het aantreffen van resten van het Eiland van Moerdijk. Daarom heeft Grontmij in opdracht van de provincie Noord-Brabant een verkennend booronderzoek uitgevoerd, waarvan de resultaten zijn neergelegd in het rapport Archeologisch onderzoek LPM Gemeente Moerdijk van 11 januari 2011. Hierin is geadviseerd dat geen nader archeologisch onderzoek nodig is. De provinciaal archeoloog heeft met dit advies ingestemd en verder archeologisch onderzoek niet noodzakelijk geacht, omdat tijdens het booronderzoek geen archeologische indicatoren zijn gevonden die wijzen op de aanwezigheid van het kapelletje of een verdronken dorp. Wel heeft de archeoloog gewezen op de archeologische meldplicht indien bij graafwerkzaamheden zaken van his-

torisch belang worden gevonden. Volgens provinciale staten was daarom geen nader onderzoek meer nodig.

15.2. HvM heeft niet aannemelijk gemaakt waarom volgens haar verdergaand onderzoek nodig was nu tijdens het onderzoek van Grontmij geen archeologische indicatoren zijn gevonden en de provinciaal archeoloog verder archeologisch onderzoek niet noodzakelijk heeft geacht. Het betoog faalt.

*Landschappelijke inpassing en uitzicht bij [locatie 1]*

16. [appellant sub 2] betoogt dat het inpassingsplan leidt tot aantasting van het uitzicht vanuit zijn bedrijfswoning. Vanuit de woning is er direct zicht op een gebouw van 20 m hoogte. Er dient daarom volgens hem, mede ter hoogte van zijn woning, door middel van de bestemming "Groen - 1" te worden voorzien in aanvullende landschappelijke inpassing bij de Lapdijk. Daarbij wijst hij erop dat in de plantoelichting is vermeld dat de Lapdijk een cultuurhistorisch en waardevol karakter heeft dat enigszins wordt versterkt door het plaatsen van een extra bomenrij aan weerszijden van de dijk. De versterking blijkt op grond van het inpassingsplan echter alleen aan de zuidzijde van de Lapdijk plaats te vinden en niet ter hoogte van zijn bedrijf.

16.1. Provinciale staten stellen dat het bedrijventerrein door een groene omlijsting aan de zuidkant van de Lapdijk duurzaam wordt ingepast in het landschap op een zodanige wijze dat de zichtbaarheid vanuit het open, agrarische cultuurlandschap zoveel mogelijk wordt weggenomen. De bestaande dubbele bomenrij op de Lapdijk wordt volgens provinciale staten voorzien van een extra bomenrij aan weerszijden van de Lapdijk. Door de nieuwe bomenrijen te positioneren aan de voet van de Lapdijk en vanuit het veld gezien tussen de bestaande bomen in wordt een belangrijk deel van het zicht op het LPM weggenomen, aldus provinciale staten.

16.2. Aan een strook gronden aan de zuidkant van het plangebied, aan weerszijden van de Lapdijk, is de bestemming "Groen - 1" toegekend. Aan een strook gronden ten noorden van voornoemde strook en aan gronden aan de zuidoostkant van het plangebied is de bestemming "Groen - 2" toegekend.

Ingevolge artikel 7, lid 7.1, van de planregels zijn de voor "Groen - 1" aangewezen gronden bestemd voor:

- a. behoud, herstel en ontwikkeling van landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- b. ontwikkeling en instandhouding van landschappelijke inpassing in de vorm van een dubbele bomenrij aan weerszijden van de Lapdijk;
- c. groenvoorzieningen; [...].

Ingevolge artikel 8, lid 8.1, zijn de voor "Groen - 2" aangewezen gronden bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen; [...].

Ingevolge artikel 19, lid 19.4.3, onder c, wordt met de realisatie van de bestemming "Groen - 1" uiterlijk begonnen gelijktijdig met het bouwrijp maken van het bestemmingsvlak met de bestemming "Bedrijventerrein" langs de Lapdijk.

Ingevolge lid 19.4.3, onder d, is de bestemming "Groen - 1" verwezenlijkt voordat omgevingsvergunningen voor bouwen worden verleend voor gebouwen in bestemmingsvlak met de bestemming "Bedrijventerrein" langs de A16.

16.3. Op de verbeelding is de bestemming "Groen - 1" aan beide zijden van een groot deel van de Lapdijk weergegeven. De bestemming "Groen - 1" wordt op de verbeelding echter niet toegekend aan de thans aan de orde zijnde gronden ter plaatse van de Lapdijk ter hoogte van de woning [appellant sub 2] aan de [locatie 1]. Daar geldt de bestemming "Groen - 2". Binnen deze bestemming zijn weliswaar groenvoorzieningen mogelijk, maar artikel 8, lid 8.1, van de planregels bevat niet de borging die artikel 7, lid 7.1, in samenhang met artikel 19, lid 19.4.3, kent. Ter zitting hebben provinciale staten toegelicht dat de gronden ter plaatse van [locatie 1] zijn gelegen in de nabijheid van gronden met de bestemmingen "Gemengd - 1" en "Gemengd - 2", waar ook thans al is voorzien in bedrijvigheid, en nabij de A16. Hier achten provinciale staten afscherming niet in die mate nodig als langs het westelijker gelegen deel van de Lapdijk. Verder stellen provinciale staten dat vanwege de lagere ligging van de woning [locatie 1] ten opzichte van de ongeveer 3 m hoge dijk het zicht op de loodsen beperkt is.

De Afdeling overweegt dat niet is uitgesloten dat zich ten gevolge van de in het inpassingsplan voorziene ontwikkelingen een bepaald verlies van uitzicht voor [appellant sub 2] zal voordoen. Gelet op de ligging van zijn woning ten opzichte van de dijk en de afstand van de woning tot de voorziene bouwwerken hebben provinciale staten zich bij afweging van de betrokken belangen in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het inpassingsplan niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het uitzicht van [appellant sub 2]. Hierbij wordt in aanmerking genomen dat in de nabijheid van het betrokken deel van de Lapdijk voorheen reeds bedrijvigheid was voorzien. Voorts merkt de Afdeling op dat geen recht bestaat op een blijvend vrij uitzicht. De Afdeling ziet gelet op het vorenstaande evenmin aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het inpassingsplan voorziet in toereikende landschappelijke inpassing ter plaatse van de bestemming "Groen - 2". Het betoog faalt.

*Artikel 4, lid 4.2.1, onder d, van de planregels*

17. [appellant sub 2] betoogt dat artikel 4, lid 4.2.1, onder d, van de planregels, waarin is bepaald dat de totale oppervlakte van gebouwen en overkappingen per bedrijfsperceel ten minste 70% van het bouwvlak bedraagt, niet waarborgt dat per bedrijf 70% aan gebouwen wordt gerealiseerd binnen het bouwvlak, nu de bepaling aldus kan worden uitgelegd dat deze niet ziet op één zelfstandig bedrijf, maar op verschillende bedrijven gezamenlijk. In dit verband

wijst hij erop dat het begrip “bedrijfsperceel” wordt omschreven als een aaneengesloten stuk grond dat aan één of meerdere bedrijven toebehoort. De regeling kan er volgens hem toe leiden dat het perceel ter hoogte van zijn woning zodanig wordt ingevuld dat alle bedrijven op het gedeelte komen dat het verst van zijn woning aflight, zodat het gedeelte nabij zijn woning kan worden gebruikt voor opslag van containers, met de bijbehorende geluid- en visuele hinder. Volgens [appellant sub 2] had in plaats van de term “bedrijfsperceel” de term “bedrijf” of “bouwperceel” moeten worden gebezigd.

17.1. Provinciale staten stellen dat artikel 4, lid 4.2.1, onder d, ertoe strekt dat per bedrijfsperceel de totale oppervlakte van gebouwen en overkappingen ten minste 70% van het bouwvlak beslaat, ongeacht hoeveel bedrijven op één bedrijfsperceel zijn gevestigd.

17.2. Ingevolge artikel 4, lid 4.2.1, onder d, bedraagt de totale oppervlakte van gebouwen en overkappingen per bedrijfsperceel ten minste 70% van het bouwvlak.

Ingevolge lid 4.2.2 wordt ter plaatse van de aanduiding “gevellijn” een gevelband gebouwd waarbij onder meer de volgende voorwaarden gelden:

[...];

e. de gevelband wordt op een hoogte van 5,5 m gebouwd, waarbij tussen peil en de onderzijde van de gevelband ondergeschikte bouwdelen zijn toegestaan;

f. de gevelband heeft een bouwhoogte van 16 m; [...].

Ingevolge artikel 1, lid 1.12, wordt onder bedrijfsperceel verstaan: een aaneengesloten stuk grond dat aan één of meerdere bedrijven toebehoort.

Ingevolge lid 1.35, wordt onder gevelband verstaan: een bouwwerk, geen gebouw zijnde, en/of een (schijn)gevel van een gebouw bedoeld als stedenbouwkundige afwerking dan wel afscherming van de binnen de bouwvlakken gelegen bedrijfsbebouwing.

17.3. Zoals hiervoor werd overwogen is binnen de bestemming “Bedrijventerrein” containeroverslag en derhalve opslag van containers niet mogelijk, zodat voor daarmee gepaard gaande geluid- en visuele hinder niet hoeft te worden gevreesd. Ter zitting hebben provinciale staten toegelicht dat de in artikel 4, lid 4.2.2, van de planregels voorziene gevelband altijd moet worden gebouwd. Voor zover activiteiten met containers plaatsvinden, zullen deze achter deze gevelband zijn gesitueerd, waardoor sprake is van een afscherming. Gelet hierop ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat provinciale staten artikel 4, lid 4.2.1, onder d, van de planregels niet in redelijkheid zo hebben kunnen vaststellen als zij hebben gedaan. Het betoog faalt.

#### *Herhaling zienswijzen [appellant sub 2]*

18. [appellant sub 2] heeft zich in het beroepschrift voor het overige beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van de zienswijze. In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijze. [appellant sub 2]

heeft in het beroepschrift, noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

#### *[Camping]; [locatie 2] en [locatie 3]*

19. [appellant sub 3], die woont aan de Blokdijk te Moerdijk en daarbij een camping met caravans exploiteert, betoogt dat door het plan zijn woning en camping tussen twee industrieterreinen komen te liggen, hetgeen leidt tot onaanvaardbare verslechtering van het woon- en leefklimaat door overlast van geluid, licht en uitstoot van stoffen. Voortzetting van de camping zoals deze sinds 1972 heeft gefunctioneerd als verblijfplaats voor voornamelijk arbeidsmigranten, zal volgens hem niet mogelijk zijn, aangezien dezen geen rust zullen vinden wanneer ze 's avonds van hun werk terugkeren. Daarbij wijst hij op de geringe afstand (55 m) van de gronden waar mag worden gekampeerd tot de Interne Baan. De afstand tot de Interne Baan bedraagt slechts 20 m vanaf gronden aan de zuidwestkant van zijn perceel waaraan volgens hem in het verleden, nadat het college van gedeputeerde staten goedkeuring had onthouden aan een deel van een bestemmingsplan voor het buitengebied, ten onrechte geen recreatieve bestemming (vR) maar een agrarische bestemming (A) is toegekend. Voorts zal een groot deel van de bomen verdwijnen, zodat vrij zicht ontstaat op de A17 en de Interne Baan, en zal de toegangsweg worden omgelegd. De camping is gezien het vorenstaande volgens hem niet meer levensvatbaar. [appellant sub 3] betoogt dat zijn belang ten onrechte niet in de afweging is betrokken.

#### *Geluid*

19.1. Volgens [appellant sub 3] is er in het geluidonderzoek ten onrechte geen rekening mee gehouden dat de Interne Baan een olopende bocht van 90 graden maakt om over de A17 te gaan, waardoor vrachtauto's gaan wringen en er een onaanvaardbare verhoging van de geluidbelasting zal optreden. Het verkeer op de Interne Baan zal volgens [appellant sub 3] precies bij hem voor de deur gas geven na de bocht of afremmen voor de bocht. In het jaar 2000 was de geluidbelasting ter plaatse van zijn woning blijkens onderzoek ten behoeve van het voorontwerp van het bestemmingsplan Industrieterein Moerdijk 1993, 3e partiële herziening, zonder Interne Baan hoger dan 55 dB. Volgens nieuwe metingen in 2011 zou het geluid echter zijn gedaald tot 42 dB, terwijl het verkeer via de Interne Baan op geringere afstand van zijn woning komt. Het industrielawaai zou in 2003 ter plaatse van de woning 53 dB(A) zijn en nu 45 dB(A). [appellant sub 3] betwijfelt dan ook of deze metingen juist en compleet zijn en mede remmende en optrekkende vrachtauto's omvatten. Zwaar beladen vrachtwagens zullen volgens [appellant sub 3] hun snelheid in de bocht zeker halveren.

Voorts worden volgens hem in de notitie van Witteveen + Bos, Actualisatie deelonderzoek wegverkeerslawaai PIP, van 13 november 2014, nr. HT331-21/14-021.424 (hierna: Actualisatie deelonderzoek wegverkeerslawaai PIP) onaanvaardbaar hoge percentages vrachtauto's vermeld van 12%

in de avond en 12% 's nachts. Daarbij wijst hij erop dat de wind 's nachts vaak is afgenomen, zodat het geluid verder draagt. Verder wijst hij erop dat blijkens een publicatie over onderzoek van Peutz optrekkende vrachtwagens ruim 107 dB(A) aan geluid veroorzaken.

19.2. Provinciale staten stellen dat de geluidbelasting ten gevolge van de aanleg van de nieuwe wegen is onderzocht en getoetst aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wgh. Uit de Actualisatie deelonderzoek wegverkeerslawaaai PIP blijkt volgens hen dat ter plaatse van de (beheerders) woning van [appellant sub 3] de voorkeursgrenswaarde van de Wgh niet wordt overschreden. Het geluidniveau voor de camping is volgens provinciale staten maximaal 1 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde zoals deze geldt voor woningen. Provinciale staten achten deze overschrijding gezien de beperktheid daarvan en gezien het feit dat de camping geen geluidgevoelig object in de zin van de Wgh is, niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Provinciale staten stellen voorts dat de Interne Baan weliswaar met een bocht over de A17 wordt geleid, maar een heel geleidelijk verloop kent met een bochtstraal van 150 meter, welke is ontworpen op een rijsnelheid van 60 km/u. Een optrekcorrectie mag volgens provinciale staten op grond van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 alleen worden toegepast wanneer de gemiddelde rijsnelheid van het verkeer minimaal halveert. Gezien de flauwe bocht, de maximale rijsnelheden op de Interne Baan en de verkeersstroom in de avond- en nachtperiode van maximaal 7 respectievelijk 6 vrachtwagens per uur, is toepassing van de optrekcorrectie volgens provinciale staten in dit geval niet aan de orde.

Verder gaat het geluidonderzoek volgens provinciale staten uit van de verwachte verkeersintensiteiten. Met de invloeden van de wind is volgens provinciale staten rekening gehouden door toepassing van de meteorocorrectieterm.

De woning van [appellant sub 3] is niet in het onderzoek van 2011 opgenomen omdat daarin alleen geluidgevoelige objecten worden weergegeven waar vanwege het wegverkeer de voorkeurswaarde van de Wgh wordt overschreden. Dit betekent niet dat de woning niet is getoetst. Daartoe wijzen provinciale staten op de Actualisatie deelonderzoek wegverkeerslawaaai PIP.

19.3. Ingevolge artikel 82 van de Wgh is behoudens het in de artikelen 83, 100 en 100a bepaalde de voor woningen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de weg, 48 dB.

Ingevolge artikel 1 wordt in deze wet en de daarop berustende bepalingen verstaan onder geluidgevoelig terrein: bij algemene maatregel van bestuur als zodanig aangewezen terrein dat vanwege de bestemming daarvan bijzondere bescherming tegen geluid behoeft, waarbij wat betreft de bestemming wordt uitgegaan van het gebruik dat is toegestaan op grond van het bestemmingsplan, de beheersverordening, bedoeld in artikel 3.38 van de Wro, of, indien met

toepassing van artikel 2.12, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening is afgeweken, de omgevingsvergunning, bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van laatstgenoemde wet.

Ingevolge artikel 1.2, derde lid, van het Besluit geluidhinder worden als geluidgevoelig terrein als bedoeld in artikel 1 van de wet aangewezen:

- a. een standplaats als bedoeld in artikel 1, onderdeel j, van de Wet op de huurtoeslag, en
- b. een ligplaats in het water, bestemd om door een woon-schip te worden ingenomen.

Ingevolge artikel 3.2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 wordt het equivalent geluidniveau bepaald volgens de in hoofdstuk 2 van bijlage III bij deze regeling beschreven Standaardrekenmethode 2.

19.4. Volgens de Actualisatie deelonderzoek wegverkeerslawaaai PIP zal de geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 3] 42 dB bedragen, zodat de in artikel 82 van de Wgh neergelegde voorkeursgrenswaarde van 48 dB volgens deze notitie niet wordt overschreden. Ter plaatse van de camping zal het geluidniveau volgens de notitie maximaal 49 dB bedragen.

Bij de modellering in de Actualisatie deelonderzoek wegverkeerslawaaai PIP is toepassing gegeven aan Standaardrekenmethode II van hoofdstuk 2 van bijlage III bij het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

In paragraaf 2.5 van hoofdstuk 2 wordt vermeld: "De optrekcorrectie  $\Delta$ LOP is een correctieterm ten gevolge van het afremmen en optrekken van het verkeer door de aanwezigheid van een kruispunt of een situatie die de gemiddelde snelheid van het verkeer sterk beperkt. De optrekcorrectie ten gevolge van deze snelheidsbeperkende maatregelen mag alleen toegepast worden als ten gevolge van die obstakels de gemiddelde snelheid van de voertuigen ten minste wordt gehalveerd." Op grond van hetgeen [appellant sub 3] heeft aangevoerd is niet aannemelijk dat in de bocht van de Interne Baan de gemiddelde snelheid van de voertuigen ten minste wordt gehalveerd, zodat geen aanleiding bestond om toepassing te geven aan de optrekcorrectie.

In paragraaf 2.4.1, betreffende het A-gewogen equivalent bronvermogensniveau, zijn emissiekentallen opgenomen voor onder meer zware motorvoertuigen. Voor zover [appellant sub 3] wijst op de publicatie "Geluidvermogens van vrachtwagens bij lage snelheden", kan hierin, gelet op artikel 3.2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, geen grond zijn gelegen om van die emissiekentallen af te wijken.

In paragraaf 2.9 is de meteorocorrectieterm CM opgenomen. Het betoog van [appellant sub 3] dat onvoldoende rekening is gehouden met de invloed van de afname van wind, treft gelet hierop geen doel.



In paragraaf 3.3 van de Actualisatie deelonderzoek wegverkeerslawaai PIP zijn verkeerscijfers voor het jaar 2035 opgenomen voor onder meer het punt WV13 dat is gelegen in de bocht van de Interne Baan. Vermeld wordt dat de verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op het Nederlands Regionaal Model 2014. Hetgeen [appellant sub 3] heeft aangevoerd geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de verkeersintensiteiten niet representatief zijn.

Hetgeen [appellant sub 3] heeft aangevoerd geeft derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat in de Actualisatie deelonderzoek wegverkeerslawaai PIP ten onrechte is geconcludeerd dat de geluidbelasting ter plaatse van zijn woning 42 dB en ter plaatse van de camping 49 dB bedraagt.

Voor zover [appellant sub 3] aanvoert dat onderzoeken uit de jaren 2000 en 2003 hogere uitkomsten te zien gaven, hebben provinciale staten ter zitting toegelicht dat de waarden ter plaatse van de woning van [appellant sub 3] en diens camping in de Actualisatie deelonderzoek wegverkeerslawaai PIP zien op de effecten van de Interne Baan, welke tevens een afschermdende werking heeft ten opzichte van Rijksweg A17. Dit komt de Afdeling niet onaannemelijk voor.

Nu de geluidbelasting ter plaatse van de woning 42 dB bedraagt, wordt aan de voorkeursgrenswaarde van de Wgh voldaan. Er bestaat dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat in zoverre bij de vaststelling van het inpassingsplan de Wgh niet in acht is genomen.

De camping is gelet op artikel 1 van de Wgh in samenhang met artikel 1.2, derde lid, van het Besluit geluidhinder niet aan te merken als geluidgevoelig terrein als bedoeld in de Wgh, zodat de voorkeursgrenswaarde daar niet van toepassing is. Dat neemt niet weg dat moet worden bezien of provinciale staten de geluidbelasting ter plaatse van de camping in het kader van een goede ruimtelijke ordening in redelijkheid aanvaardbaar hebben kunnen achten. Gelet op de geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en nu het belang van [appellant sub 3] is gelegen in de voortzetting van de camping zoals deze sinds 1972 heeft gefunctioneerd als verblijfplaats voor voornamelijk arbeidsmigranten, waarbij de aantrekkelijkheid van de camping voor toeristen een ondergeschikte rol speelt, hebben provinciale staten de geluidbelasting vanwege het wegverkeer ter plaatse van de camping bij afweging van de betrokken belangen in redelijkheid aanvaardbaar kunnen achten.

#### *Luchtkwaliteit*

19.5. [appellant sub 3] betoogt dat het luchtkwaliteitsonderzoek, met name het onderzoek van Witteveen + Bos, Onderzoek luchtkwaliteit actualisatie 2014, van 13 november 2014, rapport nr. HT331-21/14-021-407, niet deugdelijk is. Daartoe voert hij aan dat op afbeelding 3.2 bij de beoordelingslocaties wel de camping, maar niet zijn woning staat genoemd, terwijl uit de tabellen 4.1 en 4.2 blijkt dat de toename van de NO<sub>2</sub>- en PM<sub>10</sub>-concentratie bij zijn woning en de camping het hoogst is. Verder blijkt niet dat rekening

is gehouden met extra luchtverontreiniging van remmende en optrekkende vrachtwagens, aldus [appellant sub 3]. Hij vreest hierdoor ook voor de gezondheid van de bezoekers van de camping. Volgens de tabel van de samenvatting MER rapportage 021.431 van 13 november 2014, p. 17, vindt wel degelijk verhoging van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> plaats bij zijn woning en camping, aldus [appellant sub 3].

19.6. Provinciale staten stellen dat het LPM is opgenomen in het NSL. Het NSL zorgt ervoor dat aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning en camping van [appellant sub 3], aldus provinciale staten.

19.7. Zoals in 12.2 is overwogen, is artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer van toepassing wanneer hetzij de ontwikkeling is genoemd in het NSL, hetzij de ontwikkeling past binnen of in elk geval niet in strijd is met het NSL. In bijlage 8 bij het NSL is onder IB-nummer 520 het project "Moerdijk Logistiek Park" opgenomen. Hetgeen [appellant sub 3] aanvoert geeft geen aanleiding om eraan te twijfelen dat het LPM zoals mogelijk gemaakt bij het inpassingsplan niet in strijd is met de beschrijving van het project "Moerdijk Logistiek Park" in het NSL. Dit betekent, gezien het bepaalde in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, in samenhang met het derde lid, dat geen afzonderlijke toetsing plaatsvindt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Derhalve kunnen de gronden van [appellant sub 3] inzake luchtkwaliteit verder niet aan de orde komen.

#### *Lichthinder*

19.8. [appellant sub 3] vreest voor aantasting van het woon- en leefklimaat door lichthinder.

19.9. Provinciale staten stellen dat lichthinder vanwege de wegverlichting op de Interne Baan wordt beperkt doordat gebruik zal worden gemaakt van armaturen met zo min mogelijk lichtuitstraling voor de omgeving. De aanpassingen bestaan uit een maximale afscherming van de verlichting naar de omgeving van de Interne Baan en een aangepaste kleur van de verlichting (amberkleurig).

19.10. Ingevolge artikel 19, lid 19.4.2, onder d, van de planregels wordt bij de aanleg en gebruik van de Interne Baan onaannembare lichthinder ter plaatse van de bestaande [camping] ([locatie 2] Moerdijk) vanwege verkeersverlichting en verlichting van voertuigen voorkomen, zoodoort door het treffen van voorzieningen zoals een lamellenscherm.

19.11. Gelet op de borging van voorzieningen, zoals een lamellenscherm, ter voorkoming van lichthinder ter plaatse van de camping van [appellant sub 3] vanwege voertuigen en verkeersverlichting in artikel 19, lid 19.4.2, onder d, van de planregels, hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat voor onaannembare lichthinder niet hoeft te worden gevreesd.

#### *Landschappelijke inpassing en groencompensatie*

19.12. [appellant sub 3] betoogt dat onvoldoende is voorzien in landschappelijke inpassing en groencompensatie. Hij voert aan dat in de nieuwe situatie aan de zuidelijke kant 10 essenbomen en 20 knotwilgen en aan de noordelijke kant 16 essenbomen verdwijnen. Ten zuiden van hem komt het

verhoogde talud van de Interne Baan te liggen. Groencompensatie in het gebied Appelzak heeft voor hem geen nut, aldus [appellant sub 3].

19.13. Provinciale staten stellen dat de beschutte locatie van de camping door bomen aan de randen behouden blijft. Een beperkt deel van de bosschages langs de A17 moet plaats maken voor de toerit van het viaduct over de A17. Achter de bestaande en afscherpende bomenrij zal volgens provinciale staten een grondwal worden aangelegd waar de Interne Baan bovenlangs zal lopen. De grondwal voor de Interne Baan vormt tevens de afscherming voor de A17 en het nieuw te realiseren LPM dat aan de andere zijde van de A17 wordt gerealiseerd. Volgens provinciale staten zal er in de toekomstige situatie nauwelijks zicht zijn op de Interne Baan vanaf de camping.

Compensatie van het bosperceel dat wordt doorsneden door de Interne Baan zal plaatsvinden in het compensatiegebied Appelzak, aldus provinciale staten. Dit betreft compensatie in het kader van het Mitigatie- en Compensatieplan en heeft niet tot doel de Interne Baan landschappelijk in te passen, aldus provinciale staten.

19.14. Op de verbeelding is aan een strook gronden ten zuiden van Camping [appellant sub 3] de bestemming "Verkeer" toegekend.

Ingevolge artikel 11, lid 11.1, van de planregels zijn de voor "Verkeer" aangewezen gronden bestemd voor:

- a. wegen, alsmede opstelstroken, af- en opritten, busstroken, voet- en fietspaden;
  - b. groenvoorzieningen en grondwallen;
- [...].

19.15. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting blijkt dat de plaatsing van de bestemming "Verkeer", die de Interne Baan mogelijk maakt, op de verbeelding zodanig is dat een groot deel van de bestaande bomen behouden kan blijven. Provinciale staten hebben zich daarom in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de camping voldoende beschermt kan blijven. Los van de groencompensatie in het elders gelegen gebied Appelzak, voorziet de bestemming "Verkeer" in groenvoorzieningen waarmee de Interne Baan, die op haar beurt het zicht op de A17 en het LPM ontnemt, landschappelijk kan worden ingepast. In hetgeen [appellant sub 3] heeft aangevoerd ziet de Afdeling dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de landschappelijke inpassing ter plaatse is gewaarborgd.

#### *Levensvatbaarheid camping*

19.16. [appellant sub 3] betoogt dat gezien de overlast waarmee de campinggasten te maken krijgen de camping moet verdwijnen van de betrokken locatie, nu de Interne Baan langs het terrein wordt gepland. Hij wijst erop dat deze conclusie eveneens wordt getrokken in het MER Inrichtingsalternatieven, p. 113. Verder wijst hij erop dat in een brief van de gemeente Moerdijk van oktober 1999 zijn woning staat op de lijst van woningen die worden opgekocht. Ook in de planschade risicoanalyse en rapportage

van Witteveen + Bos wordt gesteld dat handhaven van de camping in feite geen optie is. Verder hebben ambtenaren mondeling wel eens gezegd dat de woning/camping van deze locatie weg zou moeten. Op de huidige locatie zal volgens hem ook sprake zijn van moeilijke toegankelijkheid en vindbaarheid. Voorts zullen diverse werkzaamheden die moeten plaatsvinden leiden tot een forse daling van het aantal campinggasten.

19.17. Provinciale staten stellen dat uit het MER niet volgt dat de camping moet verdwijnen. De gevolgen voor het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van de camping worden volgens provinciale staten juist aanvaardbaar geacht. Daarbij wijzen provinciale staten erop dat ter plaatse van de camping geen wettelijke grenswaarden worden overschreden. Voorts zijn volgens provinciale staten nooit toezeggingen gedaan over eventuele aankoop van de camping. De brief van de gemeente Moerdijk van oktober 1999 staat volgens provinciale staten los van het LPM. Ten aanzien van de toegankelijkheid stellen provinciale staten dat de Blokdijk door de Interne Baan wordt doorkruist, maar deels zal worden omgelegd. De vervangende toegangsweg is in het inpassingsplan ongeveer 65 meter noordoostelijker van de bestaande aansluiting op de Blokdijk aangesloten. De omrijdafstand is volgens provinciale staten marginaal en bedraagt slechts 50 m. De vervangende toegangsweg krijgt hetzelfde profiel als de huidige toegangsweg. Bovendien zal de bebording worden aangepast. Ten aanzien van het betoog dat klandizie moet worden gemist door bouwwerkzaamheden, merken provinciale staten op dat deze werkzaamheden onvermijdelijk zijn bij de realisering van een project als dit, en zijn betrokken in de belangenafweging.

19.18. In het MER Inrichtingsalternatieven wordt vermeld: "Wel is het zo dat de dichtstbijzijnde camping (ten noordoosten van de A17) mogelijk moet verdwijnen als er een interne baan langs of over het terrein van de camping wordt gepland." Hieruit kan niet worden afgeleid dat in het MER Inrichtingsalternatieven als vaststaand zou worden aangenomen dat de camping moet verdwijnen, temeer nu de Interne Baan niet is gepland over de gronden van het perceel van [appellant sub 3] waar mag worden gekampeerd. Ook overigens geven de documenten waarop [appellant sub 3] zich beroept geen aanleiding voor deze conclusie. Dat volgens [appellant sub 3] aan gronden aan de zuidwestkant van zijn perceel in het verleden ten onrechte een agrarische in plaats van een recreatieve bestemming is toegekend, staat in deze procedure niet ter beoordeling. Voorts is van concrete toezeggingen over aankoop van de camping niet gebleken. Provinciale staten hebben zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat vanwege de omrijdafstand van 50 m de toegankelijkheid van de camping niet onaanvaardbaar wordt beïnvloed en dat de nadelen voor [appellant sub 3] in de aanlegfase van de Interne Baan niet opwegen tegen het belang bij verwezenlijking van het LPM. Gelet hierop en op hetgeen in het voorgaande is overwogen over geluid, luchtkwaliteit, lichthinder, landschappelijke inpassing en groencompensatie, is niet aannemelijk dat het LPM in de weg staat aan voortzetting van de camping zoals deze sinds 1972 heeft gefunctioneerd als verblijfplaats voor

voornamelijk arbeidsmigranten. Provinciale staten hebben zich dan ook in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het inpassingsplan niet leidt tot een zodanige belemmering van de bedrijfsvoering van [appellant sub 3] dat zijn bedrijf niet meer levensvatbaar is.

#### *Waardevermindering*

19.19. [appellant sub 3] betoogt voorts dat in de "Risicoanalyse planschade" wordt gesteld dat de situeringswaarde van de camping fors vermindert. De verandering van de planologische situatie zal voorts nadeel opleveren voor de huidige en toekomstige exploitatie van de camping. Het rendement van de camping zal volgens hem afnemen als hij op deze plaats tussen twee bedrijfsterreinen van enorme omvang moet blijven zitten met een Interne Baan in de nabijheid.

19.20. Provinciale staten stellen dat in de "Risicoanalyse planschade" van SAOZ inderdaad wordt opgemerkt dat de planologische mutatie nadeel zal opleveren voor de huidige en de toekomstige exploitatie van de camping. De exploitatie van de camping blijft echter ook na de aanleg van het LPM en de Interne Baan mogelijk. Voor zover niettemin sprake zou zijn van waardevermindering wijzen provinciale staten op de mogelijkheid een verzoek tot planschadevergoeding in te dienen als het bestemmingsplan eenmaal in rechte onaantastbaar is.

19.21. Wat de eventuele nadelige invloed van het inpassingsplan op de waarde van de camping van [appellant sub 3] betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat provinciale staten bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht hadden moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het inpassingsplan aan de orde zijn.

#### *Cumulatie andere plannen*

19.22. [appellant sub 3] betoogt dat er ten onrechte geen rekening mee is gehouden dat er in de directe nabijheid van zijn locatie nog meer ruimtelijke plannen spelen. Zo neemt het aantal goederentreinbewegingen toe met twee per etmaal. Verder wijst hij erop dat het tracé van de RoBel-lijn ter hoogte van de kruising met de Interne Baan komt te liggen, dus aan zijn kant.

19.23. Provinciale staten stellen de door [appellant sub 3] bedoelde plannen in deze procedure niet ter discussie staan. Tegen de eventuele planologische besluiten staat een afzonderlijke rechtsgang open.

19.24. Niet gebleken is dat bedoelde plannen ten tijde van de vaststelling van het inpassingsplan zodanig concreet waren dat provinciale staten hiermee bij de vaststelling van het inpassingsplan rekening moesten houden.

#### *Conclusie Camping [appellant sub 3]*

19.25. De betogen falen.

#### *Hogere waarden besluit*

##### *Het beroep van [appellant sub 2]*

20. [appellant sub 2] kan zich niet verenigen met de vaststelling van een hogere geluidwaarde van 51 dB voor zijn woning aan de [locatie 1] te Moerdijk.

[appellant sub 2] betoogt dat ten onrechte een hogere waarde is vastgesteld voor zijn woning. Onder verwijzing naar een notitie van Wematech Milieuadviseurs van 8 mei 2015 voert hij aan dat het college er ten onrechte van uit is gegaan dat het treffen van geluidreducerende maatregelen niet doeltreffend is. Door realisatie van een geluidscherm van ongeveer 45 meter lang en 3 meter hoog kan de geluidbelasting op zijn woning worden gereduceerd tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB van de Wgh, aldus [appellant sub 2]. Het standpunt van het college dat de kosten van het geluidscherm niet in verhouding staan tot de geluidopbrengsten, is volgens [appellant sub 2] niet reëel, aangezien de kosten maximaal 0,02% van de totale investering van het LPM bedragen en het scherm leidt tot een reductie van 3 dB, hetgeen halvering van de geluiddruk betekent. Ook had volgens hem verplaatsing of herbouw van zijn woning in de afweging moeten worden betrokken dan wel een inperking van het bedrijventerrein. Verder betoogt hij onder verwijzing naar de notitie van Wematech dat de hogere waarde is gebaseerd op onjuiste en niet verifieerbare uitgangspunten.

20.1. Het college voert aan dat de geluidbelasting op de woning van [appellant sub 2] technisch gezien tot de voorkeurswaarde van de Whg kan worden gereduceerd met een geluidscherm op de Lapdijk van ongeveer 45 m lang en 3 m hoog ten opzichte van de kantverharding, op ongeveer 30 m van de gevel van de bedrijfswoning. Dit zou volgens het college echter ten koste gaan van de bomen op de Lapdijk, de landschappelijke kwaliteit van de Lapdijk en het uitzicht vanuit de bedrijfswoning. Volgens het college zijn er daarom grote bezwaren met betrekking tot landschappelijke inpassing van een dergelijk scherm op de Lapdijk. Bovendien staan de ingeschatte kosten van het scherm van ongeveer € 68.000 om de geluidbelasting te reduceren bij één woning volgens het college niet in verhouding tot de geluidopbrengsten. Dit geldt volgens het college temeer nu het zou gaan om een reductie van 3 dB, die met het menselijk oor net waarneembaar is. Omdat maatregelen volgens het college niet doelmatig zijn en anderszins op bezwaren stuiten, kan de geluidbelasting niet worden gereduceerd tot de voorkeurswaarde van 48 dB. Het college verwijst voorts naar de nadere notitie van Witteveen + Bos van 9 juli 2015, waarin wordt gereageerd op hetgeen door Wematech in haar notitie van 8 mei 2015 naar voren is gebracht. Het gestelde in de nadere notitie van Wematech van 8 juli 2015 doet daar volgens het college niet aan af.

20.2. Ingevolge artikel 82, eerste lid, van de Wgh is behoudens het in de artikelen 83, 100 en 100a bepaalde de voor woningen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel, vanwege de weg, 48 dB.

Ingevolge artikel 83, eerste lid, kan voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidbelasting als bedoeld in artikel 82, eerste lid, een hogere dan de in dat artikel genoemde waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde, buiten de in de volgende leden bedoelde gevallen, voor woningen in buitenstedelijk gebied 53 dB en voor woningen in stedelijk gebied 58 dB niet te boven mag gaan.

Ingevolge artikel 110a, eerste lid, zijn burgemeester en wethouders binnen de grenzen van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting.

Ingevolge het vijfde lid vinden het eerste en tweede lid slechts toepassing indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege het industrieterrein, de weg of spoorweg, van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidgevoelige gebouwen onderscheidenlijk aan de grens van de betrokken geluidgevoelige terreinen tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat de in dit lid bedoelde bevoegdheid enkel in bij die maatregel aan te geven gevallen kan worden toegepast.

20.3. In de door [appellant sub 2] ingezonden nadere notitie van Wematech van 8 juli 2015 wordt gesteld dat de locatie van het scherm, die volgens het college 30 m van de gevel zou zijn, niet is weergegeven in het besluit door middel van bijvoorbeeld een tekening. Verder maakt van de akoestische onderzoeken geen berekening deel uit die de geluidreducerende werking van het geluidscherm onderbouwt. Volgens Wematech zal het scherm effectiever zijn als het zo dicht mogelijk langs de rand van de weg aan de zuidoostzijde wordt gesitueerd, in welk geval de reductie volgens haar zeer waarschijnlijk meer dan 3 dB zal bedragen. Er blijft dan volgens haar ongeveer 30 meter groenstrook over om het scherm door middel van beplanting aan het zicht van de woning aan de [locatie 1] te kunnen onttrekken. Een toename van 3 dB, waarbij de geluiddruk in Pascal 2 keer zo hoog is, ervaart de mens als "iets harder" en is dus wel degelijk waarneembaar, aldus Wematech. Gezien de halvering van de geluiddruk is het gestelde dat de kosten voor het realiseren van een geluidscherm niet in verhouding tot de kosten volgens Wematech niet reëel. Daarbij wijst zij erop dat het scherm ook effect heeft op de cumulatie met industrielawaai vanaf het LPM.

In haar notitie van 9 juli 2015 stelt Witteveen + Bos dat er fysisch wel sprake mag zijn van een halvering van de geluiddruk bij een reductie van 3 dB, maar dat voor het menselijk oor een halvering pas wordt waargenomen bij een verschil van 10 dB, terwijl een verschil van 3 dB net waarneembaar is. Ter zitting heeft het college verder toegelicht dat een scherm van 3 m hoog en 45 m lang nadelige effecten heeft op inpassing in de omgeving en uitzicht vanuit de woning.

Wanneer het scherm dichter bij het bedrijventerrein wordt geplaatst zal het nog hoger en duurder worden.

Op grond van hetgeen [appellant sub 2] heeft aangevoerd is niet aannemelijk dat de geluidreducerende werking van een scherm als beoogd in dit geval groter dan 3 dB en sterk waarneembaar kan zijn. Gelet op de omvang van de te bereiken geluidreductie in verhouding tot de effecten van een scherm op de omgeving en de hieraan verbonden kosten, heeft het college zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat toepassing van maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn en overwegende bezwaren ontmoet van landschappelijke of financiële aard. Het besluit tot vaststelling van een hogere grenswaarde van 51 dB kan niet onredelijk worden genoemd.

Het betoog faalt.

#### Slot

21. In hetgeen SBMM heeft aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan is genomen in strijd met artikel 3.26 in samenhang met artikel 3.1, eerste en tweede lid, van de Wro en met artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. Het beroep van SBBM is gegrond. Gelet op de strijd van dit besluit met artikel 3.26 in samenhang met artikel 3.1, eerste en tweede lid, van de Wro en de samenhang van de andere beroepen tegen dit besluit daarmee, zijn ook het beroep van [appellant sub 2] tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan, alsmede de beroepen van [appellant sub 3] en HvM gegrond. Het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan dient te worden vernietigd.

Het beroep van [appellant sub 2] tegen het hogere waarden besluit is ongegrond.

22. Vanwege de vernietiging van het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan acht de Afdeling het niet aangewezen thans ook in te gaan op de beroepsgronden van SBBM en HvM inzake Natura 2000 en het verweer van provinciale staten dat het beroep van SBBM in zoverre primair niet-ontvankelijk is en subsidiair afstuit op het relativiteitsvereiste en dat het beroep van HvM in zoverre afstuit op het relativiteitsvereiste.

Ten behoeve van een na de vernietiging te nemen besluit geeft de Afdeling provinciale staten evenwel in overweging nader in te gaan op het gestelde in het document "Logistiek Park Moerdijk; Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop" van de Commissie m.e.r. van 8 december 2014, rapportnummer 232890, p. 1: "De beschreven noodzakelijke mitigerende maatregelen om de effecten van de extra stikstofdepositie teniet te doen zijn overgenomen uit de stukken voor de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS). De PAS is echter nog niet in werking en uit de aanvulling wordt niet duidelijk of deze maatregelen effectief zijn en of (en welke van) deze maatregelen exclusief kunnen worden ingezet voor het LPM. Zonder deze zekerheid is aantasting van natuurlijke kenmerken als gevolg

van het voornemen niet uit te sluiten. Daardoor beschrijven op dit moment het MER noch de aanvulling een alternatief dat uitvoerbaar is binnen de kaders van de Natuurbeschermingswet (1998).”

23. Uit oogpunt van rechtszekerheid en gelet op artikel 1.2.3 van het Bro, ziet de Afdeling aanleiding provinciale staten op te dragen het hierna in de beslissing nader aangeduide onderdeel van deze uitspraak binnen vier weken na verzending van de uitspraak te verwerken op de landelijke voorziening, [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

24. Wat de beroepen tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan betreft, overweegt de Afdeling ten aanzien van de proceskosten als volgt. Provinciale staten dienen ten aanzien van SBBM en [appellant sub 3] op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld. De kosten die [appellant sub 3] op het proceskostenformulier stelt te hebben gemaakt voor het laten opstellen van een deskundigenrapport (89 uren) worden niet vergoed. Volgens de bijlage bij zijn proceskostenformulier heeft [appellant sub 3] zich laten bijstaan door een adviseur bij het opstellen van onder meer het beroepschrift, maar van een in zijn opdracht aan hem uitgebracht deskundigenrapport is niet gebleken. Van voor vergoeding in aanmerking komende proceskosten is ten aanzien van [appellant sub 2] en HvM niet gebleken.

Wat het beroep van [appellant sub 2] tegen het hogere waarden besluit betreft, bestaat voor een proceskostenveroordeling geen aanleiding.

### Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart de beroepen tegen het besluit van provinciale staten van Noord-Brabant van 6 februari 2015, kenmerk 3775405, tot vaststelling van het inpassings- en exploitatieplan “Logistiek Park Moerdijk” gegrond;
- II. vernietigt het besluit van provinciale staten van Noord-Brabant van 6 februari 2015, kenmerk 3775405, tot vaststelling van het inpassings- en exploitatieplan “Logistiek Park Moerdijk”;
- III. draagt provinciale staten van Noord-Brabant op om binnen 4 weken na verzending van deze uitspraak ervoor zorg te dragen dat het hiervoor vermelde onderdeel II. wordt verwerkt op de landelijke voorziening, [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl);
- IV. verklaart het beroep van [appellant sub 2A] en [appellante sub 2B] tegen het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Moerdijk van 3 februari 2015 tot vaststelling van hogere waarden voor het inpassingsplan “Logistiek Park Moerdijk” ongegrond;
- V. veroordeelt provinciale staten van Noord-Brabant tot vergoeding van bij de stichting Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.020,44 (zegge: duizendtweintig euro en vierenviertig cent), waarvan € 992,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

veroordeelt provinciale staten van Noord-Brabant tot vergoeding van bij [appellant sub 3A] en [appellante sub 3B] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 25,84 (zegge: vijftientig euro en vierentachtig cent), met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;

- VI. gelast dat provinciale staten van Noord-Brabant aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van € 331,00 (zegge: driehonderdeenendertig euro) voor de stichting Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk, € 167,00 (zegge: honderdzevenenzestig euro) voor [appellant sub 2A] en [appellante sub 2B], met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander, € 167,00 (zegge: honderdzevenenzestig euro) voor [appellant sub 3A] en [appellante sub 3B], met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander, en € 331,00 (zegge: driehonderdeenendertig euro) voor de stichting Stichting Hart van Moerdijk vergoedt.

### Noot

1. De afgedrukte uitspraak ligt in lijn met ABRvS 3 februari 2016, *BR 2016/39, AB 2016/120* (m.nt. Nijmeijer). Over beide uitspraken hebben Kortmann en Van Oosten hun licht laten schijnen in *Het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet deels onverbindend, wat nu?*, *BR 2016/34*. In haar uitspraak van 3 februari 2016 oordeelde de Afdeling artikel 7c van het Besluit uitvoering Chw onverbindend; deze bepaling regelt dat – in afwijking van de gebruikelijke planperiode van 10 jaar van artikel 3.1 lid 2 Wro – de bestemming van gronden met inbegrip van de met het oog daarop gestelde regels binnen een periode van 20 jaar opnieuw vastgesteld wordt. In de uitspraak 17 februari 2016 wordt artikel 7k Besluit uitvoering Chw door hetzelfde lot van onverbindendheid getroffen. Deze bepaling heeft specifiek betrekking op het plangebied Logistiek Park Moerdijk. In lid 1 is een verruimde reikwijdte voor het provinciale inpassingsplan voorzien en in lid 2 is geregeld dat in afwijking van artikel 3.26 juncto artikel 3.1, lid 2, Wro de in het inpassingsplan gestelde regels binnen een periode van twintig jaar opnieuw vastgesteld worden. Dat laatste komt dus overeen met dezelfde regel uit artikel 7c van het Besluit uitvoering Chw. Beide bepalingen geven mede uitvoering aan artikel 2.4, lid 1, onder k, en lid 3, onder b, Chw. Artikel 2.4, lid 1, onder k Chw bepaalt:

Bij algemene maatregel van bestuur op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu, in overeenstemming met Onze Minister of Onze Ministers wie het mede aangaat, kan, met inachtneming van bindende besluiten van de Raad van de Europese Unie, van het Europees Parlement en de Raad gezamenlijk of van de Europese Commissie, bij wege van experiment worden afgeweken van het bepaalde bij of krachtens: k. de Wet ruimtelijke ordening.

En lid 3 onder b luidt:

Bij de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in het eerste lid, wordt bepaald: b. de ten hoogste toegestane tijdsduur van die afwijking of afwijkingen.

2. De Afdeling constateert in de beide bedoelde uitspraken dat de ten hoogste toegestane tijdsduur van de afwijking van artikel 3.1, lid 2, Wro niet in het Besluit uitvoering Chw is opgenomen. In de thans afgedrukte uitspraak van 17 februari 2016, r.o. 5.4, voegt de Afdeling aan haar overwegingen ter verduidelijking nog toe dat “het gebruik kunnen maken van deze afwijking daarmee niet in tijd beperkt” is (r.o. 5.4). Dat is dus in strijd met artikel 2.4, lid 3, onder b Chw. Kortmann en Van Oosten, a.w., p. 226, hebben er op zich terecht op gewezen dat men die bepaling ook zo zou kunnen lezen dat het niet zozeer gaat om de begrensdheid van de periode waarbinnen gebruik kan worden gemaakt van een bevoegdheid in afwijking van het vigerende omgevingsrechtelijke regime, als wel om de duur van de afwijking van die instructieregels en beoordelingsregels zelf. De Afdeling benadrukt dus het eerste element. In mijn vertaling: in de AMvB (het Besluit uitvoering Chw) moet worden geregeld wanneer provinciale staten uiterlijk een inpassingsplan met verruimde reikwijdte kunnen vaststellen.

3. Met de nodige voortvarendheid heeft de minister van I&M op 29 maart 2016 een reparatie gepubliceerd, en wel in de vorm van een “Voorpublicatie tot wijziging van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (dertiede tranche)”, *Stcrt.* 2016, 14147. Voor Logistiek Park Moerdijk zal in artikel 7k, lid 1, Besluit uitvoering Chw worden geregeld dat provinciale staten van Noord-Brabant het in dat artikel bedoelde inpassingsplan met verruimde reikwijdte uiterlijk op 18 maart 2018 kunnen vaststellen.

4. Inmiddels hangt het omgevingsrecht van uitzonderingen en experimenten aan elkaar. Men hoeft er de Chw en het onderliggende Besluit uitvoering Chw maar op na te slaan; alleen al het genoemde artikel 7c Besluit uitvoering Chw beslaat 19 gebieden door het hele land heen. In zijn jaarverslag over 2015, p. 15, heeft de Raad van State er mijns inziens terecht op gewezen dat het gebruik van afwijkingen en experimenteerbepalingen inhoudt dat voor vergelijkbare gevallen verschillende regels bestaan. Uitgangspunt zou dus moeten zijn dat zij met terughoudendheid worden gebruikt, aldus de Raad van State. De Raad van State verwijst op dezelfde plaats in het jaarverslag naar een advies uit 2015 waarin hij zich kritisch uitlaat over het toevoegen van experimenten aan het Besluit uitvoering Chw; zie voor het betreffende advies *Stcrt.* 2015, 31131, m.n. p. 6. In dat licht zou men de toetsing van de vraag of Spoorzone Culemborg terecht als experiment in de zin van artikel 2.4, lid 2, Chw is aangewezen, in de uitspraak 3 februari 2016, r.o. 7.4, wellicht enigszins mager kunnen vinden. (In de uitspraak van 17 februari 2016 komt die toetsing helaas helemaal niet aan bod, omdat op dat punt geen beroepsgronden lijken te zijn aangevoerd.) Gelet echter op de beleids- en beoordelingsvrijheid die artikel 2.4, lid 2, Chw aan de Kroon geeft en de bestuursrechtelijke doctrine op dat punt, is zo'n marginale

rechterlijke toetsing echter wel weer begrijpelijk. Dat laat de kritiek die men kan hebben op al te uitbundig gebruik van experimenteerbepalingen echter onverlet. Ook onder de Omgevingswet, *Stb.* 2016/156, zal naar verwachting, gelet op het daarin opgenomen artikel 23.3, aan de praktijk van experimenten geen einde komen.

R.S. Wertheim

## Koop- en aannemingscontracten

### BR 2016/48

Raad van Arbitrage voor de Bouw 23 februari 2016, nr. 72.006

(mr. J.J.I. Verburg, jhr. ir. C.J.A. Reigersman en drs. ir. F.H. van Rijssen)

m.nt. T.B. van Dijk en V.H. Slot<sup>1</sup>

(Art. 6:248 lid 2 BW)

**Verwijzing door één partij naar twee verschillende sets algemene voorwaarden: beide sets zijn van toepassing. Beroep door de andere partij op een contractuele vervaltermijn is niet onaanvaardbaar naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid.**

*Appellante in hoger beroep (onderneemster) heeft in 2006 aan een rechtsvoorganger van geïntimeerde in hoger beroep (constructeur) constructiewerkzaamheden opgedragen met het oog op de realisatie van een complex met onder meer 143 woningen, commerciële ruimten en parkeerfaciliteiten. De constructeur diende onder meer het palenplan te tekenen. Voor de bouw van het complex heeft onderneemster een aannemingsovereenkomst gesloten met Bouwcombinatie D. Na aanvang van de heiwerkzaamheden ontdekte de constructeur bij een interne controle dat het palenplan niet voldeed. De Bouwcombinatie heeft hierop onderneemster aansprakelijk gesteld voor de gevolgen van de ontwerpfout van de constructeur. Die gevolgen betreffen onder meer vertragingsschade, verlenging van de bouwtijd en extra kosten om problemen te verhelpen. Onderneemster heeft op haar beurt de constructeur aansprakelijk gesteld.*

*Onderneemster grieft tegen het door arbiters in eerste aanleg gehanteerde uitgangspunt dat op de overeenkomst tussen partijen de RVOI van toepassing is. Appellarbiters komen tot de conclusie dat deze grief faalt omdat op de overeenkomst twee sets algemene voorwaarden – waaronder de RVOI – van toepassing zijn. Daarnaast grieft onderneemster tegen de afwijzing van haar beroep op de derogerende werking van redelijkheid en billijkheid; volgens haar is het beroep van de constructeur op de vervaltermijn uit artikel 16 lid 11 RVOI onaanvaardbaar naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid, en hebben arbiters in eerste aanleg dat – ten onrechte –*

<sup>1</sup> Mr. T.B. (Teije) van Dijk en mr. ing. V.H. (Vincent) Slot zijn beiden advocaat Bouw & Vastgoed bij AKD N.V. te Rotterdam.