

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/186464

Datum 27 augustus 2014
Betreft Beantwoording van de vragen van de vaste commissie
voor Infrastructuur en Milieu inzake wijziging van het
Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (negende tranche,
32127, nr. 197)

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de beantwoording van de vragen van de fracties van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu naar aanleiding van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (negende tranche).

Inleiding

Allereerst wil ik de fracties van de VVD, PvdA, SP, PVV, D66 en PvdD bedanken voor de belangstelling die zij hebben getoond voor het ontwerpbesluit negende tranche Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (hierna: ontwerpbesluit). Deze fracties hebben verschillende vragen gesteld over de inhoud van het ontwerpbesluit, die ik hieronder graag beantwoord.

Algemeen

De leden van de PvdA-fractie hebben gevraagd naar mijn motivering om de afwijking van de normale bestemmingsplanduur niet generiek te regelen. De Chw maakt het alleen mogelijk om voor specifieke projecten af te wijken van de Wet ruimtelijke ordening. In het wetsvoorstel voor de Omgevingswet wordt voorgesteld geen termijn van tien jaar meer te binden aan het omgevingsplan (de rechtsopvolger van het bestemmingsplan). Vooruitlopend op de Omgevingswet geeft de Chw via de tranches van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet de mogelijkheid, aan gemeenten die daar om vragen, de bestemmingsplanduur te verlengen tot 20 jaar. Tot op heden (inclusief de negende tranche) hebben 25 gemeenten zich hiervoor aangemeld. Mij heeft geen verzoek bereikt (bijvoorbeeld via de VNG) om de Wro zelf op dit punt aan te passen, ook niet in relatie tot de door deze leden genoemde problemen met grondbedrijven.

De leden van de SP-fractie hebben vraagtekens bij de benaming van de Chw in relatie met de voorgelegde voorstellen. De naam 'Crisis- en herstelwet' is gehandhaafd bij het permanent maken van de Chw, omdat het niet wenselijk leek om de naam van deze wet, die inhoudelijk slechts een beperkte wijziging onderging, te veranderen. De mensen die in de praktijk met deze wet werken,

zouden daardoor op het verkeerde been gezet worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

De maatschappelijk gewenste ontwikkelingen en duurzame innovatieve projecten die onder de Chw worden aangewezen, kunnen zonder gebruikmaking van de mogelijkheden van de Chw niet op dezelfde manier en in hetzelfde tempo worden gerealiseerd. Doelstelling van de Chw is het scheppen van nieuwe voorwaarden en mogelijkheden en het zoveel mogelijk wegnemen van belemmeringen in wet- en regelgeving ten behoeve van een versnelde aanvang en uitvoering van projecten in een tijd van economische crisis. Deze doelstelling is van toepassing op alle aangewezen projecten in het ontwerpbesluit.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

Gemeenten worden door mijn ministerie niet actief benaderd om met voorstellen voor projecten te komen. De mogelijkheden die de Chw biedt worden wel actief uitgedragen, onder meer tijdens zogeheten 'regiodagen', waar presentaties worden gegeven over lopende experimenten en projecten, die onder het regiem van de Chw tot uitvoering worden gebracht.

De leden van de SP-fractie vragen zich af of de geloofwaardigheid van de Chw is aangetast, gezien het project *Ice Dôme Almere* dat na toevoeging in de achtste tranche financieel niet haalbaar bleek te zijn. Moeten de aangeboden projecten niet meer inhoudelijk worden beoordeeld?

De geloofwaardigheid van de Chw is niet aangetast door de gang van zaken rond het project *Ice Dôme* in Almere. De gemeente Almere heeft gezien de situatie op 1 oktober 2013 gevraagd om het project toe te voegen aan bijlage II van de Chw. Dit betekent dat het project in de procedure gebruik kan maken van de door de Chw geboden bestuursrechtelijke versnellingen.

Het is gezien de duur van de procedure voor toevoeging van projecten aan de Chw (gemiddeld driekwart jaar) niet aangewezen om met deze toevoeging te wachten tot het moment dat de definitieve besluitvorming van een project heeft plaatsgevonden, dan wordt er achter de feiten aangelopen en dat is nu juist niet de bedoeling van de Chw. Projecten die zijn aangemeld voor een tranche en uiteindelijk onverhoopt niet doorgaan, kunnen in een latere tranche uit het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet worden geschrapt.

De leden van de fractie van D66 stellen enkele toelichtende vragen bij elk nieuw project in deze tranche. Voor de antwoorden op deze vragen verwijs ik korthedshalve naar de nota van toelichting.

Veehouderij Noord-Brabant

In reactie op een aantal vragen van de leden van de VVD-fractie over de 'Transitie naar zorgvuldige veehouderij Noord-Brabant' kan ik het volgende meedelen. Om de transitie naar een zorgvuldige veehouderij te ondersteunen is de Brabantse zorgvuldigheidsscore veehouderij (BZV) ontwikkeld, in nauwe samenwerking met diverse partijen zoals gemeenten, ZLTO, GGD en de Brabantse Milieu Federatie. Dit instrument bevat een groot pakket aan maatregelen voor diverse thema's die bijdragen aan een ontwikkeling naar een zorgvuldige veehouderij. De ondernemer die wil ontwikkelen, kiest uit dit brede pakket welke maatregelen het beste passen bij zijn bedrijfsvoering, in samenspraak met de omwonenden van zijn bedrijf en de gemeente.

Doordat de BZV is opgenomen in de provinciale Verordening ruimte 2014 (Vr2014) is er sprake van nieuwe regelgeving. De BZV biedt een handelingsperspectief aan ondernemers, terwijl het gelijktijdig bijdraagt aan het bereiken van een goede fysieke leefomgeving. Er is geen strijd met nationale- of Europese regelgeving. De aanpak van de transitie, zoals de provincie Noord-Brabant die voorstaat, past binnen de uitgangspunten die zijn verwoord in de brief 'Modernisering milieubeleid'. Het gaat dan bijvoorbeeld om aspecten als het centraal stellen van gezondheid en om het in samenwerking met elkaar oplossen van problemen. De

onderhavige brief en de antwoorden op Kamervragen moeten nog besproken worden. Dit staat geagendeerd voor het AO MMB van 10 september 2014.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ik ben blij met de steun die de leden van de PvdA-fractie uitspreken voor het opnemen van de Brabantse aanpak van de veehouderij in dit ontwerpbesluit. In antwoord op de vraag of ook met andere provincies over deze aanpak is gesproken, kan ik melden dat een verkennend gesprek heeft plaatsgevonden met de provincie Gelderland.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

In antwoord op vragen van de leden van de SP-fractie kan ik meedelen dat het aspect 'volksgezondheid' en de betrokkenheid van omwonenden zijn verweven met de totale aanpak van de transitie naar een zorgvuldige veehouderij in Noord-Brabant.

De BZV bevat vanuit de *one-health*-gedachte (het bevorderen van de gezondheid van mens, dier en omgeving) diverse maatregelen om het risico op uitbraak van ziekten en verspreiding van ziektekiemen te verminderen. Daarnaast is voor aspecten als fijn stof (dragers van endotoxinen) en geur op gebiedsniveau een bovengrens gesteld om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in een gebied te bewaken. Tot slot omvat het beleid ook een aanpak om bestaande overlast in zogenaamde 'urgentiegebieden' te saneren. Dit zijn gebieden waar de betrokken gemeente in samenspraak met de gebruikers van een gebied (ondernemers en inwoners) een verbeterplan opstelt om de overlast terug te brengen. Omwonenden van veehouderijen worden overigens niet alleen betrokken bij een aanpak om de overlast terug te brengen. Als een ondernemer plannen heeft voor de ontwikkeling van zijn bedrijf, worden daarbij door de ondernemer ook omwonenden betrokken door het voeren van een dialoog. De inbreng van omwonenden is in het Brabantse beleid daarmee op diverse manieren vormgegeven. Het is echter niet zo dat alleen die inbreng altijd richtinggevend is, ook de ondernemers en andere belanghebbenden brengen aspecten in.

De leden van de fractie van D66 ondersteunen de met dit project ingezette verduurzaming van de veehouderij in Noord-Brabant. Zij vragen op welke manier bij dit project wordt voorkomen dat veehouderijen toch kunnen uitbreiden, terwijl de beoogde verbetering van de leefomgeving achterwege blijft. Voorts informeren deze leden naar de wijze waarop de doelstellingen en resultaten van de 'BZV' geëvalueerd gaan worden.

De centrale lijn in de Brabantse Verordening ruimte 2014 (Vr2014) is dat uitbreiding alleen mogelijk is, indien een bedrijf substantiële stappen richting zorgvuldigheid en daarmee in de verbetering van de leefomgeving zet. Dit wordt beoordeeld aan de hand van de BZV. Daarnaast bevat de Vr2014 normen voor geur en fijn stof die borgen dat er geen nieuwe overbelaste situaties ontstaan. De maatregelen die de ondernemer treft, maken deel uit van de omgevingsvergunning. Dit betekent dat toezicht op de naleving via het gebruikelijke publiekrechtelijke spoor verloopt. Het verbeteren en versterken van het toezicht en de handhaving maakt ook deel uit van de transitie naar een zorgvuldige veehouderij.

De provincie Noord-Brabant monitort de resultaten van de BZV en evalueert deze resultaten iedere twee jaar.

De leden van de fractie van de PvdD vragen een reactie op hun (kritische) betoog dat kort gezegd behelst dat er eerst moet worden ingezet op verbetering van leefomgeving voor mens en dier door het beperken van het aantal dieren en het overschot aan mest en pas daarna gedacht kan worden aan nieuwe economische ontwikkelingen en werkgelegenheid.

De transitie naar een zorgvuldige veehouderij in Noord-Brabant behelst een breed pakket aan maatregelen en afspraken, gedragen en uit te voeren door een brede coalitie van partijen in de agrarische sector, maatschappelijke organisaties en overheden. Doel van de transitie is een veehouderij die past in zijn omgeving en

dus geen overlast (meer) veroorzaakt. De vertaling in de Vr2014 is onderdeel van dat brede pakket en richt zich uit de aard van de Vr2014 op randvoorwaarden bij uitbreiding van bedrijven.

Daarnaast zijn er onder meer de aanpak van de urgentiegebieden gericht op het terugdringen van de overlast, afspraken tot omvorming van de keten (Commissie van Doorn) en een innovatieprogramma. Met toevoeging van dit experiment aan de Chw wordt in de praktijk onderzocht of deze aanpak werkt en breder (buiten Noord-Brabant) toepasbare aanknopingspunten biedt.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

De leden van de PvdD-fractie vragen om enkele van de begrippen die zijn opgenomen in het nieuwe artikel 7m (veilige en gezonde fysieke leefomgeving, goede omgevingskwaliteiten, zorgvuldige veehouderij) van een definitie te voorzien. Het is niet gebruikelijk om begrippen die slechts eenmaal in een wet, amvb of regeling voorkomen te voorzien van een begripsbepaling of definitie. In de nota van toelichting bij artikel 7m kunnen deze begrippen wel worden toegelicht. Ik zal de toelichting op dit punt zo nodig aanvullen.

De gebruikte termen 'veilige en gezonde fysieke leefomgeving' en 'goede omgevingskwaliteit' zijn ontleend aan het wetsvoorstel Omgevingswet. Het begrip 'zorgvuldige veehouderij' is in de Brabantse Verordening ruimte 2014 gedefinieerd als: "een veehouderij die door het treffen van maatregelen, onder andere gericht op landschap, het verder sluiten van kringlopen op lokaal niveau, emissiebeperking en gezondheid voor mens en dier, ruimtelijk en maatschappelijk optimaal is ingepast in zijn omgeving".

Voorts vragen deze leden wat de eis van het aangaan van een dialoog met omwonenden precies inhoudt. Hiermee wordt bedoeld dat een ondernemer zijn uitbreidingsplannen in een vroeg stadium, dus in ieder geval vóór het indienen van de vergunningaanvraag, moet bespreken met zijn directe omgeving. Het idee is dat partijen zo een beter beeld krijgen van elkaars belangen en wensen, hetgeen de kans vergroot dat er uiteindelijk een voor allen aanvaardbare oplossing kan worden gevonden. De ondernemer geeft in de aanvraag aan wat het resultaat is van de dialoog en welke maatregelen er worden getroffen om de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

Deze leden vragen hoe om wordt gegaan met de voorwaarde uit de BZV dat een bedrijfsuitbreiding alleen mogelijk is bij het toepassen van extra maatregelen en hoe deze maatregelen geborgd worden.

De BZV vergt van ondernemers dat zij maatregelen treffen die verder kunnen gaan dan op grond van Europese, nationale of provinciale wet- en regelgeving verplicht is. De BZV beschrijft welke maatregelen of certificaten een score opleveren. De ondernemer kiest in samenspraak met zijn omgeving en de gemeente een set maatregelen die de vereiste score (de ondergrens) opleveren. Hij zal deze maatregelen vervolgens duurzaam in stand moeten houden. Doordat de maatregelen deel uitmaken van de omgevingsvergunning, wordt geborgd dat de maatregelen ook daadwerkelijk worden getroffen.

Deze leden vragen voorts hoe voorkomen wordt dat het toepassen van de BZV kan leiden tot (verdere) schaalvergroting in de veehouderij en vergroting van de ammoniakproblematiek. Naast de BZV bevat de Verordening ruimte 2014 regels voor veehouderijen, waarbij de maximale omvang is gesteld op 1,5 hectare. Voor de uitstoot van ammoniak geldt in Noord-Brabant de Verordening stikstof en Natura 2000 die een vergaande reductie van ammoniak tot gevolg heeft. Daarnaast stimuleert de BZV ook het treffen van extra maatregelen voor de reductie van de ammoniakemissie.

In antwoord op de vraag naar het aantal urgentiegebieden, is mijn reactie dat ik dat lastig kan inschatten, omdat de gemeenten dit in gesprek met hun inwoners

bepalen. Wel is mij bekend dat er in Brabant twintig gemeenten zijn, waar meer dan 10% van de inwoners hinder ondervinden van stank en fijn stof, doordat provinciale normen worden overschreden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

De leden van de fractie van de PvdD lezen dat een optie in een verbeterplan voor een urgentiegebied kan zijn dat de feitelijke en vergunde situatie in beeld wordt gebracht en met elkaar in overeenstemming worden gebracht. Dit roept de vraag op of dit kan betekenen dat illegale stallen gelegaliseerd worden en natuurbeschermingswetvergunningen van zogenaamde 'interimmers' 'opgevuld' kunnen worden.

Het antwoord luidt ontkennend. Het gaat hier niet om het legaliseren van illegale stallen, maar om het in overeenstemming brengen van de vergunde ruimte met de werkelijkheid. Dit wordt gedaan door, met gebruikmaking van de wettelijke mogelijkheden, de al langer niet meer gebruikte (delen van de) vergunning in te trekken. Hierdoor wordt juist voorkomen dat de vergunning (weer) wordt opgevuld en daardoor de oplossing voor de overbelaste gebieden zou worden bemoeilijkt. Het gaat dus om het aanpassen van de vergunde ruimte. Er is daarom geen sprake van "opvullen" en er zijn ook geen ammoniakrechten voor nodig.

Voorts vragen deze leden of de ontwikkeling van een veehouderij in urgentiegebieden per definitie is uitgesloten. Dit is niet het geval. De in samenspraak met bewoners en ondernemers op te stellen verbeterplannen geven richting aan de ontwikkeling (en sanering) van veehouderijbedrijven. Hierbij gelden vanuit de provincie Noord-Brabant diverse voorwaarden, zoals een maximale omvang van 1,5 hectare, een norm voor geur en fijn stof, landschappelijke inpassing, de te voeren dialoog en de BZV. Indien gemeenten dat nodig vinden, kunnen zij extra eisen stellen.

Hoe zal voorkomen worden dat door sanering van een urgentiegebied, de overlast en belasting van de natuur wordt verplaatst naar een ander gebied, zo vragen de leden van de PvdD-fractie. Buiten de urgentiegebieden gelden voor veehouderijen dezelfde regels, als zij willen ontwikkelen of uitbreiden. Daarnaast gelden ook de Europese en nationale wettelijke kaders. Gelet daarop is een verplaatsing van het probleem niet aannemelijk.

Deze leden vragen verder wat er precies wordt verstaan onder een 'zorgvuldige veehouderij' als het aspect van dierenwelzijn hierin niet wordt meegenomen. De borging van dierenwelzijn binnen de veehouderij gebeurt op nationaal niveau. De BZV bevat aanvullende maatregelen die een ondernemer kan treffen om dierenwelzijn te verbeteren boven het nationaal voorgeschreven niveau. Deze worden niet dwingend opgelegd. Dat wil de provincie Noord-Brabant ook niet; de ondernemer moet de maatregelen kiezen die het beste bij zijn bedrijf passen. Door de BZV periodiek aan te passen, worden de veehouderijen stapsgewijs gestimuleerd tot een steeds zorgvuldiger bedrijfsvoering met alle aspecten die daaraan verbonden zijn. Ik herinner in dit verband aan de hierboven al gegeven definitie van het begrip 'zorgvuldige veehouderij'.

Deze leden vragen of de geboden mogelijkheid om via de verordening ook regels te stellen omtrent de inhoud van bestemmingsplannen, om een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit te bereiken en in stand houden ook geldt voor de dieren in een veehouderijbedrijf. Door de *one-health*-gedachte worden gezondheid van mens, dier en omgeving in samenhang gezien. De BZV draagt daarom mede bij aan een goede omgeving voor het dier.

De leden van de fractie van de PvdD vernemen graag hoeveel gemeenten de afgelopen 5 jaar de mogelijkheid hebben gebruikt om verouderde stallen met een vergunningsplicht aan te pakken. Ik weet dat in de gemeente Gemert-Bakel op dit

moment een casus speelt waarbij deze mogelijkheid wordt gebruikt. Andere voorbeelden zijn mij niet bekend.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Deze leden merken op het wrang te vinden dat bedrijven, die geen uitbreidingsplannen hebben daar nu alsnog toe worden aangezet, omdat er geen andere mogelijkheden zijn om de overlast aan te pakken. Dat is niet wat dit experiment doet of beoogt; ontwikkelen kan ook investeren in verdere verduurzaming inhouden en heeft niet altijd betrekking op een uitbreiding. Er zijn inmiddels diverse initiatieven die juist investeren in modernisering door het bieden van meer ruimte zonder uitbreiding in dierenaantallen. Evenmin zijn met het onder het activiteitenbesluit plaatsen van veehouderijen instrumenten uit handen gegeven om overlast door veehouderijen aan te pakken. Op verzoek van de Tweede Kamer (motie Van Gerven – Jacobi, TK 2010-2011, 29383, nr. 172) zal eind dit jaar worden gestart met een evaluatie van de voorschriften in het Activiteitenbesluit die van toepassing zijn op de landbouw. Daarbij zijn ook de motie De Vries / Van Veldhoven (TK 2013-2014, 29383 nr. 218 en de motie Van Gerven (TK 2013-2014, 29383, nr. 222) van belang. Ter uitvoering van de moties zal onder andere worden geëvalueerd of bij het opnemen van kleine intensieve veehouderijbedrijven in het Activiteitenbesluit hetzelfde niveau van milieubescherming wordt gerealiseerd als in de oude situatie.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

De leden van de fractie van de PvdD vragen tenslotte of ik er zelf wel van overtuigd ben dat de methode BZV daadwerkelijk bijdraagt aan een oplossing voor het vraagstuk veehouderij. Het antwoord is: Ja. De inzet van de Chw maakt een adequate aanpak van de problematiek mogelijk. Deze aanpak is veel breder dan de methode BZV. Daarnaast bevat de Vr2014 normen voor geur en fijn stof die op gebiedsniveau een aanvaardbaar woon- en leefklimaat waarborgen. Ook is voorzien in een aanpak om bestaande overlast in de zogeheten urgentiegebieden te saneren. Ik verwijs hiervoor ook naar de antwoorden op vergelijkbare vragen van de fracties van SP en D66.

Moerdijk

De leden van verschillende fracties hebben een groot aantal vragen gesteld over het experiment voor een inpassingsplan met een verbrede reikwijdte in de provincie Noord-Brabant (artikel 7k): het Logistiek Park Moerdijk (hierna: het LPM). Ik zal de vragen zoveel mogelijk in de gestelde volgorde beantwoorden. Waar vragen elkaar overlappen of met elkaar samenhangen, worden deze zoveel mogelijk in één keer beantwoord. Met de beantwoording van die gemeenschappelijke of met elkaar samenhangende vragen wordt begonnen. Aansluitend worden de overige vragen per fractie beantwoord.

Second opinion

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom het LPM als – in de ogen van deze leden – controversieel project onder de werking van de Chw wordt gebracht. Deze leden verwijzen nadrukkelijk naar een – opnieuw in de ogen van deze leden – vernietigende 'Second opinion Logistiek Park Moerdijk'.

Ik zie in navolging van Provinciale Staten van Noord-Brabant in deze *second opinion* geen aanleiding om het LPM aan te merken als controversieel. De *second opinion* is uitgevoerd op verzoek van Provinciale Staten van Noord-Brabant en de Staten hebben zelf hierin geen aanleiding gezien om te stoppen met de ontwikkeling van het LPM. In de *second opinion* zijn niet alleen kritische kanttekeningen geplaatst ten aanzien van de ontwikkeling van het LPM. De commissie die de *second opinion* heeft opgesteld ziet zeker ook goede mogelijkheden voor de realisatie van het LPM. Ik citeer de volgende algemene conclusie: "De commissie onderschrijft volledig het uitgangspunt dat Brabant een sterke positie en potentie in logistiek heeft. De ambitie van Brabant om een duurzame topregio in de logistiek te zijn, is naar de mening van de commissie

terecht en haalbaar. Het bieden van ruimte voor grootschalige logistiek, gekoppeld aan Brabant's enige zeehaven en grootste extended gate van de regio past in deze ambitie en versterkt ook de positie van het Moerdijkse havencomplex."

De kritische kanttekeningen richten zich met name op het eng definiëren van de doelgroep voor het LPM, de onzekerheid dat het LPM ontwikkeld wordt binnen 10 jaar en de naar de mening van de commissie te hoge uitgifteprijs waarvoor het LPM in de markt wordt gezet. Er is daarnaast een aantal aanbevelingen gedaan, zoals een gefaseerde ontwikkeling in verband met risicobeheersing, investeren in verbetering van de arbeidsmarkt en ten aanzien van de *governance* van de exploitatie van het LPM.

Voor zover ruimtelijk relevant is in het ontwerp-inpassingsplan voor het LPM rekening gehouden met de *second opinion* en zijn er aanpassingen doorgevoerd in de planontwikkeling. Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben er op 6 juni 2014 mee ingestemd dat het aangepaste ontwerp-inpassingsplan voor het LPM verder in procedure wordt gebracht. Ik zie dan ook geen aanleiding om af te zien van het opnemen van dit project in deze tranche.

De ontwikkeling van het LPM is onderdeel van een bestuursovereenkomst «Moerdijk Meer Mogelijk», waarin het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk afspraken hebben gemaakt inzake verbetering van de fysieke leefomgeving. Het LPM draagt bij aan een duurzame afhandeling van de grote ladingstroom van de mainports Rotterdam en Antwerpen. Het LPM is bereikbaar voor verschillende vormen duurzaam goederentransport en beperkt hiermee de verstopping van de overbelaste weginfrastructuur rond Rotterdam en in West-Brabant en ontziet zo het milieu. Door opname van het LPM in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet kan een aantal innovatieve ambities voor de verbetering van de fysieke leefomgeving juridisch bindend worden vastgelegd, zoals duurzaamheidseisen op gebiedsniveau (met behulp van het keurmerk BREEAM) en nadere regels omtrent de goederenstroom tussen het Logistiek Park Moerdijk en het zeehaventerrein Moerdijk (de zogenaamde 'interne baan'). Daarnaast biedt de verlengde werkingsduur van 20 jaar voor het inpassingsplan mogelijkheden voor een exploitatieopzet waarmee de kwaliteitsambities ook haalbaar zijn.

Nut en noodzaak

Over de vraag van de leden van de PvdA-fractie waarom het LPM een ontwikkeling van landelijke betekenis is, merk ik op dat de ontwikkeling van het LPM moet worden gezien in nauw verband met het nabijgelegen Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. Het LPM vormt een belangrijke economische bouwsteen in de verdere ontwikkeling van het Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk en krijgt een directe verbinding met de daar beschikbare kadefaciliteiten. Op zijn beurt vormt het Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk door zijn strategische ligging in de corridor tussen de wereldhavens van Rotterdam en Antwerpen een belangrijke ondersteunende functie voor beide wereldhavens. De betekenis hiervan is groot, omdat de regio West-Brabant door de aanwezigheid van de haven van Moerdijk een logistieke *hotspot* van Nederland is. In dit geheel is de ontwikkeling van het LPM van landelijke betekenis. Wat schaalniveau betreft zal het LPM tussen de 4 à 5% bijdragen aan de totale Nederlandse voorraad logistieke ruimte.

Het nut en de noodzaak van het LPM is aangetoond middels een onderzoek naar de markt vraag van de beoogde doelgroep, primair grootschalige logistieke bedrijven, zogenoemde VAL/VAS-bedrijven (*Value Added Logistics & Services*, oftewel waardedoelvoegende activiteiten in de bevoorradingsketen) met een perceeloppervlakte groter dan 5 hectare. Daarbij is de 'Ladder Duurzame Verstedelijking' doorlopen.

Over de waarde van de ontwikkeling van het LPM in vergelijking tot andere logistieke *hotspots* merk ik op dat het LPM zich op een ander deel van de markt richt dan Breda, Tilburg en Venlo.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

De leden van de PvdD-fractie zijn van mening dat het huidige plan van het LPM te veel financiële risico's en negatieve gevolgen voor de omgeving heeft om via de Chw versneld doorgang te vinden. De opname van het LPM als innovatief project in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet biedt juist mogelijkheden om negatieve gevolgen voor de omgeving tegen te gaan, doordat hierdoor de mogelijkheid is geschapen om regels die dat voorkomen in het inpassingsplan op te nemen. De verlengde werkingsduur van het inpassingsplan zorgt ervoor dat de financiële risico's beperkt kunnen worden.

De leden van de fractie van de PvdD hebben vragen bij de verruiming van de termijn van het inpassingsplan in relatie tot een mogelijk daarmee samenhangende onvoldoende vraag aan nieuwe terreinen en de mogelijkheid tot het gefaseerd aanleggen van het LPM.

De prognoses wijzen niet uit dat er onvoldoende vraag is voor de ontwikkeling van het LPM. Naar verwachting zal het bouwrijp maken en de uitgifte van het LPM wel langer dan 10 jaar duren. In de planontwikkeling is er van uitgegaan dat het LPM in 2030 geheel in gebruik is genomen. Splitsing van het plan in fasen, met twee achtereenvolgende inpassingsplannen, is geen alternatief. Dan komen de genoemde ambities onderdruk te staan, omdat de bijbehorende kosten niet ten laste van het gehele plan gebracht kunnen worden. Dat maakt het niet goed mogelijk om de economische uitvoerbaarheid van het LPM aan te tonen. Het is niet waarschijnlijk dat Provinciale Staten onder deze condities instemmen met de ontwikkeling van het LPM.

Elders braakliggende industrieterreinen

De leden van de PvdA-fractie, alsmede van de fracties van de SP en de PvdD, hebben vragen gesteld over de onderbouwing van het benodigde oppervlakte van het LPM, gelet op andere industrieterreinen (met name het zeehaven- en industrieterrein Moerdijk) waar nog veel grond braak ligt. Het Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk kent een totale oppervlakte van circa 2.500 hectare, waarvan circa 1.200 hectare netto uitgeefbaar is. Van deze 1.200 hectare is nog circa 137 hectare uit te geven. Daarvan valt slechts 7 hectare binnen de beoogde primaire doelgroep voor het LPM, namelijk grootschalige logistieke bedrijven (VAL en VAS). Het overgrote deel van de nog beschikbare ruimte, zo'n 126 hectare, bevindt zich op het deel van het industrieterrein dat is aangeduid als het 'Industrial Park'. Het gaat hier om de voormalige Shellreserves, die door het Havenschap Moerdijk zijn teruggekocht van het bedrijf. Deze gronden zijn gereserveerd voor procesindustriële bedrijvigheid. Dit kan zowel (petro-)chemie als *bio-based* procesindustrie zijn. Het gaat hier om in Nederland steeds schaarser wordende ruimte voor zware industriële activiteiten, waarvan het de bedoeling is om deze gereserveerd te houden voor genoemde zware industrie. Daarbij is de vestiging van grootschalige logistieke bedrijven op een groot deel van de 126 hectare beschikbare ruimte op het 'Industrial Park' niet mogelijk in verband met de al gevestigde bedrijven. De veiligheidscontouren van de bedrijven op het 'Industrial Park', waaronder Shell, liggen over een groot deel dit gebied.

De leden van de PvdA-fractie attenderen in dit verband nog op het 'Inrichtingsplan Shell reserveterrein Zuid' dat in 2007 is opgesteld en waaruit zou blijken dat er op braakliggende terreinen van Shell ruimte is voor 79 hectare kadegebonden logistiek.

De bedoelde beschikbare kavels die aan een kade liggen, worden enkel uitgegeven aan kadegebonden bedrijven. Bij de doelgroep van het LPM gaat het niet om kadegebonden bedrijven, maar hooguit om logistieke bedrijven die vanwege hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van de nabijheid van kadefaciliteiten. Dit betekent dat deze bedrijven niet zelf aan een kade hoeven te liggen. Het belang van deze kadegebonden kavels voor het Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk is te groot om deze uit te geven aan niet-kadegebonden bedrijven.

In aansluiting hierop kan - in antwoord op een vraag van de leden van de SP-fractie naar de hoeveel vierkante meter bedrijventerrein dat er braak ligt binnen de regio Moerdijk – nog gemeld worden dat op basis van een concurrentieanalyse (peildatum april 2013) blijkt dat er ongeveer 50 hectare aan bestaand vastgoed en bedrijventerreinen beschikbaar is in Midden- en West-Brabant om de beoogde doelgroep voor het LPM te accommoderen.

Verkeersdruk

De leden van de PvdA-fractie vragen tenslotte of de ontwikkeling van het LPM in West-Brabant niet juist tot extra verkeersdruk gaat zorgen op de A16, A17 en A59 en of deze wegen voldoende capaciteit hebben om deze extra stromen te verwerken. Een vergelijkbare vraag is gesteld door de leden van de PvdD-fractie. Ook hebben de leden van de fracties van de PvdA, de SP en de PvdD vragen gesteld in relatie tot mobiliteit, bereikbaarheid, de aan te leggen interne baan en het transferium bij Lage Zwaluwe.

Het LPM is een logistiek bedrijventerrein dat zal resulteren in extra verkeer op de omliggende wegen, waaronder de A16, A17 en A59. Bij de ruimtelijke onderbouwing van het LPM zijn de gevolgen uitvoerig onderzocht en afgestemd met Rijkswaterstaat. Door de ontwikkeling van het LPM zal het verkeer op de omliggende wegen, waaronder de A16, A17 en A59 toenemen. Dat is een logisch gevolg van de verkeersaantrekkende werking van een logistiek bedrijventerrein. In het verkeersonderzoek zijn de consequenties van dit extra vrachtverkeer ten gevolge van het LPM op het hoofdwegennet onderzocht. Daaruit is geconcludeerd dat in de toekomst de autonome groei van het autoverkeer de grootste toename van het verkeer veroorzaakt. De invloed van de realisatie van het LPM op de toename van het verkeer is beperkt. Afhankelijk van het specifieke wegvak loopt de toename van het verkeer ten gevolge van het LPM uiteen van 1 tot 7%. Of er al dan niet sprake is van voldoende capaciteit is dus niet zozeer een gevolg van het LPM. De doorstroming van het verkeer over de Moerdijkbrug (A16) is een aandachtspunt, gezien de beperkte capaciteit van deze brug.

Als gevolg van de ontwikkeling van het LPM vinden geen aanpassingen plaats aan het hoofdwegennet. De op- en afritten naar het logistieke park hoeven niet aangepast te worden. Indien blijkt dat maatregelen toch noodzakelijk zijn, zullen de provincie en Rijkswaterstaat hierover in overleg treden.

Bereikbaarheid locatie & transferium

De leden van de fractie van de PvdD vragen of de investering in het LPM opweegt tegen de extra kosten van het bereikbaar maken van deze locatie. Voorts is de vraag of de locatie bereikbaar is voor duurzaam goederenvervoer.

Het bestaande Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk biedt niet de mogelijkheid om een grootschalig vernieuwend en innovatief logistiek bedrijventerrein zoals het LPM te huisvesten. De aanleg van de interne baan maakt dat het LPM multimodaal ontsloten is, een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor grootschalige logistieke bedrijven. Middels de interne baan wordt er een directe en exclusieve verbinding gecreëerd tussen het LPM en het direct naastgelegen Zeehaven- en industrierrein Moerdijk. Daarmee kunnen de logistieke bedrijven op het LPM beschikken over de modaliteiten op het Zeehaven- en industrierrein, waaronder de kadefaciliteiten. Het is niet nodig dat logistieke bedrijven ook rechtstreeks aan een kade liggen. De genoemde faciliteiten liggen niet op het LPM zelf.

Deze leden vragen voorts of de rotondes, waar de vervoersstromen van de reguliere infrastructuur en de interne baan samenkomen, niet alsnog leiden tot opstoppingen en overlast voor omwonenden van het dorp Moerdijk. Het LPM kent een gescheiden verkeersstructuur, waarbij het personenvervoer en het vrachtverkeer een aparte toegang tot het LPM hebben en vervolgens een 'eigen' wegenstructuur volgen. Deze toegangen zijn in het voorlopige civieltechnische ontwerp overigens niet voorzien in de vorm van rotondes, maar als

verkeerskruisingen met verkeersregelinstallaties. Deze bijzondere verkeersstructuur bevordert de verkeersdoorstroming op het bedrijventerrein en vergroot de verkeersveiligheid. De wegenstructuur op het LPM voor het vrachtverkeer is aangesloten op de interne baan. Van de gesuggereerde opstoppen en overlast zal daardoor geen sprake zijn. Overigens zijn de verkeersstromen op en in de directe omgeving van het LPM en de doorstroming van het verkeer op de verkeerskruisingen onderzocht aan de hand van een verkeersonderzoek. Dit onderzoek is als bijlage bij het ontwerp inpassingsplan gevoegd, dat digitaal beschikbaar is via de provinciale website.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

Deze leden vragen zich daarnaast af voor welke vormen van innovatief vervoer de interne baan geschikt gemaakt wordt en op welke termijn dat wordt gerealiseerd. In eerste instantie wordt de interne baan aangelegd voor regulier vrachtverkeer. De interne baan wordt echter zodanig vormgegeven, dat innovatieve vormen van vervoer in de toekomst mogelijk zijn. Welke vormen dat zullen zijn en op welke termijn deze zullen worden ingezet, is op dit moment nog niet duidelijk. Daarover zijn dan ook geen bindende afspraken gemaakt in het inpassingsplan.

De leden van de SP-fractie vragen op welke wijze de fysieke leefomgeving wordt verbeterd als er ook wordt ingezet op een transferium 'als strategisch knooppunt voor verkeer en bedrijvigheid'. De leden wijzen daarbij specifiek op het aspect 'groepsrisico'.

Ik merk op dat het transferium bij Lage Zwaluwe niet mogelijk wordt gemaakt binnen het LPM en dus ook niet onder de werkingssfeer valt van de negende tranche. De aanleg van een transferium draagt bij aan de mogelijkheid voor werknemers om gebruik te maken van andere vervoersvormen dan (alleen) de auto. Het Stationsgebied Lage Zwaluwe biedt hiervoor uitstekende mogelijkheden door de strategische ligging aan de A16 en het spoor. Reden waarom hier onder meer wordt ingezet op de ontwikkeling van een transferium (een op- en overstapplaats tussen auto, trein en bus) dat enerzijds aansluit op het LPM, het havengebied en de rest van de gemeente en dat anderzijds een strategisch knooppunt vormt voor personenvervoer naar de Randstad, Breda en over de grens. De gemeente is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Zwaluwe. Momenteel wordt een haalbaarheidsstudie voor de ontwikkeling van het gebied uitgevoerd. In dat kader en in die verdere besluitvorming zal het aspect groepsrisico worden onderzocht.

Verbetering van de fysieke leefomgeving

De leden van de SP-fractie, alsmede de leden van de fractie van de PvdD, hebben een aantal vragen gesteld in relatie tot de fysieke leefomgeving. Gevraagd is welke gesignaleerde ambities voor de verbetering van de fysieke leefomgeving dan wel duurzaamheidseisen vanuit het inpassingsplan niet juridisch bindend kunnen worden vastgelegd.

In de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit is hier al uitgebreid op ingegaan. Daarin zijn voorbeelden genoemd van ambities die de provincie Noord-Brabant verplicht wil stellen in het inpassingsplan. Deze ambities, zoals het gebruik van het keurmerk BREEAM-nl, gaan verder dan wat volgens de huidige Wet ruimtelijke ontwikkeling vastgelegd kan worden in een inpassingsplan. Artikel 3.26 in verbinding met artikel 3.1 Wro levert belemmeringen op om deze ambities verplicht te stellen, anders dan in overeenkomsten. Daarvoor ontbreekt de 'ruimtelijke relevantie' van deze ambities, terwijl ze wel bijdragen aan een goede fysieke leefomgeving. Door de opname van het LPM in het ontwerpbesluit kan geanticipeerd worden op de verruimde mogelijkheden die in het wetsvoorstel Omgevingswet worden geboden.

Het is ook mogelijk om de afspraken ter verbetering van de leefomgeving vast te leggen in overeenkomsten. Een overeenkomst kan echter makkelijker worden herzien dan een inpassingsplan en biedt voor derdebelanghebbende geen inspraakmogelijkheden en geen aanspraak op de naleving van de op die manier

vastgelegde afspraken. Het heeft dus de voorkeur om dergelijke eisen op te nemen in het inpassingsplan zelf. Met name de omwonenden hebben hier baat bij.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

De leden van de fractie van de PvdD stellen nog een aantal aanvullende vragen over de verbetering van de fysieke leefomgeving bij realisering van het LPM. Uit de milieuonderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de planontwikkeling blijkt niet dat het LPM zwaar drukt op de fysieke leefomgeving. Aan de geldende regels die gesteld worden ten aanzien van bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit wordt ruimschoots voldaan. Zoals overeengekomen in de genoemde bestuursovereenkomst, worden er meerdere maatregelen getroffen die ten goede komen aan een verbetering van de leefomgeving.

Deze afspraken ter verbetering van de fysieke leefomgeving dienen niet te worden gezien als een nodige en/of terechte compensatie van het aantasten van de leefomgeving als gevolg van het realiseren van het LPM. Voorop staat dat aan de ontwikkeling van het LPM ook investeringen zijn gekoppeld die ten goede komen aan de leefomgeving. Het is overigens niet duidelijk hoe vastgesteld moet worden wat een terechte compensatie zou zijn voor de ontwikkeling van het LPM.

Tenslotte kan met betrekking tot het gekozen ambitieniveau voor het keurmerk BREEAM-nl worden opgemerkt dat het er de provincie vooral om gaat dat gebruik gemaakt wordt van het keurmerk BREEAM-nl, waarbij de certificering voor een gebied zoals het LPM vrij nieuw is. Dat de kwalificatie 'Good' op gebiedsniveau verplicht wordt gesteld en op gebouwniveau als streven, betekent niet dat geen hogere kwalificatie nagestreefd mag worden. De verwachting is dat ontwikkelaars het voordeel in gaan zien van de certificering en daarin aanleiding zien om een hogere kwalificatie na te streven. In die zin kan zeker deze kwalificatie op gebiedsniveau een voorbeeldfunctie en extra verkoopargument gaan vormen. Overigens is het verplicht stellen van het keurmerk BREEAM-nl op zowel gebiedsniveau als gebouwniveau niet de enige reden om het LPM op te nemen in dit ontwerpbesluit.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

Bescherming vleermuizen

De leden van de fracties van de SP en de PvdD hebben vragen gesteld over de bescherming van vleermuizen.

Het LPM heeft geen negatieve consequenties voor de bescherming of passage van vleermuizen. Integendeel, de opname van het LPM in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet biedt juist de mogelijkheid om de eisen ten aanzien van bescherming en passage van vleermuizen extra te borgen in het inpassingsplan. Specifiek met betrekking tot de speciale verlichting die de passage van vleermuizen niet hindert, merk ik op dat dit een onderdeel vormt van een geheel pakket van maatregelen die getroffen worden en nader zijn uitgewerkt in het 'Mitigatie- en compensatieplan ecologie Logistiek Park Moerdijk'. Daarbij is het streven om effecten zoveel als mogelijk te mitigeren en indien noodzakelijk te compenseren. Het is wettelijk verplicht een mitigatie- en compensatieplan op te stellen. In die zin is niet zozeer sprake van een bovenwettelijke maatregelen, maar wel van een maatregel die in het inpassingsplan verplicht gesteld wordt. De A17 doorsnijdt nu een vliegroute voor vleermuizen van de Lapdijk zuidelijk van de snelweg naar een bosje noordelijk van de snelweg. De lijnvormige structuur van de interne baan zelf zorgt er al voor dat deze route wordt hersteld of in ieder geval wordt verbeterd. Het plaatsen van speciale verlichting moet eraan bijdragen dat de vliegroute over de A17 extra aantrekkelijk wordt. Het is de verwachting dat de combinatie van de interne baan met de speciale verlichting voldoende is om de vliegroute te laten functioneren.

Over het gevaar van de bouw van windmolens voor vleermuizen merk ik op dat in verband met eisen die gesteld worden ten aanzien van externe veiligheid is afgezien van de plaatsing van windturbines op het LPM. Het uitgeefbaar gebied op het LPM zou door de plaatsing van de windturbines teveel onder druk komen te staan.

De leden van de fractie van de PvdD vragen zich af of de plannen vernieuwend en innovatief zijn. Gezien het ontwerp en de eisen die gesteld worden aan de ontwikkeling van het LPM kan gesproken worden over een vernieuwend en innovatief logistiek bedrijventerrein. In het ontwerp-inpassingsplan voor het LPM, dat digitaal beschikbaar is, kan daarvan kennis genomen worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

Deze leden stellen dat door het LPM met de aanleg van het park 150 ha agrarisch cultuurlandschap en een krekensysteem verloren gaan en de inwoners van Moerdijk er meer overlast en minder leefbaarheid voor in de plaats krijgen.

Er is bij mijn weten geen krekensysteem in het gebied aanwezig. Het belangrijkste landschapselement in het gebied is de Lapdijk. Dit landschapselement wordt behouden. Het belang van het agrarisch cultuurlandschap is meegewogen in het besluit om het LPM te realiseren. Uit de milieuonderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de planontwikkeling blijkt niet dat het LPM zwaar drukt op de fysieke leefomgeving. Aan de geldende regels die gesteld worden ten aanzien van bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit wordt ruimschoots voldaan. De ontwikkeling van het LPM is onderdeel van een bestuursovereenkomst *Moerdijk Meer Mogelijk*, waarin het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk afspraken hebben gemaakt ter verbetering van de fysieke leefomgeving. Juist ook de opname van het LPM in de Chw helpt hierbij.

Overige vragen over het LPM

VVD

In antwoord op de vraag van de VVD-fractie kan ik melden dat op het LPM geen bedrijven worden toegestaan die vallen onder het Besluit Risico's Zware ongevallen. De opname van het LPM in de Chw heeft dan ook geen consequenties voor de vestiging van deze bedrijven.

PvdA

De leden van de PvdA-fractie informeren naar de 'opkoopregeling' voor woningen en de gevolgen daarvan voor de leefbaarheid in het dorp Moerdijk. Vooropgesteld zij dat de term 'opkoopregeling' geen recht doet aan de intentie van de regeling. De regeling heeft juist tot doel om, na de publiekelijk gevoerde discussies over de toekomst van het dorp rond de Havenstrategie Moerdijk 2030, de rust en het vertrouwen in het dorp terug te brengen. Bij de invoering van de 'Moerdijk-regeling' wordt er zeker niet van uitgegaan dat een aanzienlijk deel van de woningen in het dorp Moerdijk leeg zal komen te staan. De regeling maakt onderdeel uit van een totaalpakket, waarbij ook wordt geïnvesteerd in de leefbaarheid van het dorp Moerdijk. Dit pakket moet erin resulteren dat de huidige en toekomstige bewoners naar tevredenheid in het dorp Moerdijk wonen en ook een keuze hebben om er wel of niet te blijven wonen. Beter is dan ook om te spreken van een 'blijfregeling' in plaats van een 'opkoopregeling'. Daarnaast is het aantal huizen dat per jaar kan worden gekocht gemaximeerd tot 25. Dit aantal staat gelijk aan een normaal aantal verhuisbewegingen per jaar in een kern met de omvang van het dorp Moerdijk. De regeling wordt uitgevoerd in samenwerking met de lokale corporaties en het is goed te vermelden dat de regeling ook geldt voor nieuwe inwoners die de woning via de regeling aankopen. Dat vergroot de marktwaarde van de aangeboden woningen. Er is daarmee geen reden om aan te nemen dat in de kern Moerdijk grootschalige leegstand te verwachten is.

SP

In antwoord op een vraag van de leden van de SP-fractie kan ik meedelen dat op donderdag 3 juni 2014 door Provinciale Staten en op maandag 7 juni 2014 door de gemeenteraad van Moerdijk met grote meerderheid is ingestemd met de Havenstrategie Moerdijk 2030. Hiermee hebben de provincie en de gemeente

groen licht gegeven voor de ontwikkeling van Moerdijk tot een industriële en logistieke *hotspot*.

De gemeenteraad kan in deze gezien worden als de vertegenwoordiging van de bewoners van Moerdijk. Het draagvlak voor de genoemde maatregelen is niet rechtstreeks gemeten bij de bewoners. Vanuit de gemeentelijke politiek wordt veel waarde gehecht aan een goede landschappelijke inpassing van het LPM en een snelle aanleg van de zogenaamde 'interne baan' die het LPM rechtstreeks verbindt met het aansluitend gelegen Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. Zaken die nu, met de toevoeging van het LPM aan het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet extra worden geborgd in het inpassingsplan voor het LPM. Op de laatste vraag van de leden van deze fractie kan worden geantwoord dat er geen relatie is tussen het vervallen van de Wet voorkeursrecht gemeenten en het opnemen van het LPM in dit ontwerpbesluit. Er is op geen enkele wijze voorzien in het opnieuw vestigen van het voorkeursrecht.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

PvdD

De leden van de PvdD-fractie informeren naar het effect van het LPM op de werkgelegenheid in deze regio en elders. Uit de recente ontwikkelingen in de regio (Philip Morris, Tetra Pak) blijkt dat het uiterst belangrijk is voortdurend te investeren in versterking en verbreding van de economische structuur in de regio West-Brabant. Zoals bekend, heeft Philip Morris recent definitief besloten om de productie van sigaretten in zijn fabriek in Bergen op Zoom te stoppen. Met dit besluit verliezen per 1 september dit jaar 1200 werknemers hun baan. Ook Tetra Pak heeft besloten haar vestiging in Moerdijk te sluiten. Dit komt bovenop de bestaande werkloosheid in Midden- en West-Brabant. De ontwikkeling van het LPM zal bijdragen aan de economische ontwikkeling van de regio en het creëren van nieuwe banen.

Het merendeel van de te vestigen logistieke bedrijven is bovenregionaal. Deze kunnen afkomstig zijn uit Nederland (buiten de regio Midden- en West-Brabant), maar ook uit het buitenland. Afhankelijk of sprake is van een geheel nieuwe vestiging of een verplaatsing dan wel samenvoeging van bedrijven, kan er dus sprake zijn van een verplaatsing van arbeid. Belangrijk daarbij is dat deze werkgelegenheid behouden blijft voor Nederland en deze bedrijven niet moeten uitwijken naar het buitenland door het ontbreken van een geschikte locatie voor grootschalige logistieke bedrijven. Het LPM kan hier in de toekomst in voorzien.

Ecodorp Boekel

Een aantal fracties heeft vragen gesteld bij het nieuwe artikel 4a (artikel I, onderdeel B). De leden van de PvdA-fractie en de SP-fractie vragen hoe er zal worden omgegaan met de toegestane afwijkingen van het Bouwbesluit als de ontheffingsperiode van 10 jaar afloopt.

Het is niet aan de orde om de gebouwen na 10 jaar weer af te breken of aan te passen. Als de vergunning binnen de ontheffingsperiode van 10 jaar is verleend, is het gebouw dat op basis van deze vergunning wordt opgericht permanent.

Het betreft afwijkingen ten aanzien van de minimale oppervlakten van ruimten, minimale plafond- en deurhoogten en daglichttoetreding, bijvoorbeeld door een raam in het dak in plaats van in de muur, waarvoor de eerste bewoners en ook eventuele latere kopers van deze woningen als vrije consument kiezen. Zolang er een markt bestaat voor dergelijke typen woningen, bestaat er geen aanleiding deze woningen tussentijds aan te passen of vervroegd af te breken.

De leden van de PVV-fractie hebben hun verbazing uitgesproken over de plannen voor een Ecodorp in Boekel. Zij hebben over het project een aantal vragen gesteld.

Ik vind het jammer dat deze leden het project voor een duurzaam te bouwen ecodorp niet serieus nemen en daarin zelfs een oneigenlijke bevoordeling van een aantal burgers – de toekomstige bewoners van dit dorp – ten opzichte van de rest

van de bevolking menen te moeten zien. Het betreft een innovatief duurzaam experiment, waarbij wordt afgeweken van in het Bouwbesluit door het Rijk vastgelegde eisen over bijvoorbeeld bouwmaterialen en constructies die moeten worden toegepast. Met dit experiment kan niet worden afgeweken van de (brand)veiligheidseisen die zijn opgenomen in het Bouwbesluit.

De gemeente Boekel is verantwoordelijk voor de afspraken die omtrent de grondaankopen worden gemaakt.

In dit besluit wordt alleen voor het Ecodorp in Boekel de mogelijkheid geschapen om af te wijken van enkele artikelen van het Bouwbesluit 2012. Andere ecodorpen hebben (nog) geen verzoek ingediend om gebruik te mogen maken van de Chw. Deze dorpen vallen dan ook niet onder de Chw.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

A2 't Vonderen - Kerensheide en A27 Houten – Hooipolder

De leden van de fracties van de PvdA en de SP vragen naar de verkeerskundige noodzakelijkheid van de verbreding van de A2 tussen 't Vonderen en Kerensheide, respectievelijk de noodzaak om dit tracé op te voeren in dit ontwerpbesluit.

In mijn brief van 19 augustus 2013 heb ik geantwoord op vragen van gelijke strekking met betrekking tot deze verbreding.

De totstandkoming van dit project is mede gebaseerd op de motie van de Tweede Kamerleden De Jong, Koopmans en Aptroot van 30 juni 2011, TK 2010-2011, 32500-A, no. 91. Deze motie roept de regering op om voor het betreffende wegvak tot een structurele verbreding te komen van 2x3 rijstroken. Om invulling te geven aan de motie heb ik met de provincie Limburg op 10 september 2012 een bestuursovereenkomst gesloten om tot de verbreding te komen en heb ik op 17 mei 2013 een Startbeslissing genomen voor het project. De thans ingezette tracéwetprocedure is dus een logische voortzetting van besluitvorming op verzoek van uw Kamer.

In mijn brief van 19 augustus 2013 heb ik de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse betrokken. Het wegvak is op het moment van openstelling in 2025-2027 in een hoog groeiscenario een knelpunt. Daarnaast heb ik gewezen op het belang van het wegvak als onderdeel van het internationaal kernnet logistiek en het belang voor de nabije regio's met SVIR-topsectoren (greenport Venlo en het medisch cluster/chemiecluster Maastricht-Sittard/Geleen). Tenslotte heb ik gewezen op het belang van robuustheid, veiligheid en betrouwbaarheid van het netwerk ingeval van incidenten en bepaalde weersomstandigheden.

Bij het project A27 Houten – Hooipolder gaat het om een beperkte aanpassing bij dit tracé, namelijk het permanent maken van een verbreding van een eerdere oplossing met spitsstroken, waardoor het niet zinvol is om voor deze aanpassing alternatieven te onderzoeken. Het project kent al een lange geschiedenis. Dit project is onder de oude Tracéwet in 2007 gestart. In 2010 is een eerste fase MER studie afgerond. Beperkte financiële middelen hebben daarna tot een versoering van dit alternatief geleid. De totstandkoming van dit alternatief is gebaseerd op alle eerdere onderzoeken (welke als onderdeel van de 'verkenning fase' kunnen worden gekwalificeerd). Het betreft in feite een uitwerking van het op grond van de eerste fase MER onderzochte alternatief. Vervolgens is een 13-tal varianten ontwikkeld welke nader zijn onderzocht op het bij een verkenning behorende detailniveau. Hierin zijn ook de milieueffecten meegewogen. Deze milieueffecten bleken niet onderscheidend te zijn. Dit heeft op 19 april geleid tot de keuze voor het voorkeursalternatief voor dit project, waarover ik uw Kamer schriftelijk heb geïnformeerd (Kamerstuk 33750 A, nr. 68, vergaderjaar 2013-2014). Deze brief is geagendeerd geweest op het notaoverleg MIRT van 18 juni.

Ik heb voor dit project een zorgvuldig trechteringsproces doorlopen en ik zie geen realistische (binnen het budget passende) alternatieven. Gezien de historie van dit project, waarin zorgvuldig alternatieven getrechterd zijn en het belang van de aanpak van de bereikbaarheidsknelpunten op dit traject, heb ik dit project aan bijlage II van de Crisis- en Herstelwet toegevoegd.

Overige

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Aanvulling artikel 6d

Naar aanleiding van een vraag van de leden van de fractie van de VVD of de dispensatie van de voorschriften die samenhangen met de aansluiting op het gasnet niet leidt tot gevaarlijke situaties, zij opgemerkt dat in het ontwerpbesluit alleen voor een aantal artikelen die betrekking hebben op de energiestatistiek, de watervoorziening en de afvoer van huishoudelijk afvalwater dispensatie wordt verleend. In de nota van toelichting wordt abusievelijk ook gesproken over de aansluiting op het gasnet. Deze omissie is ontstaan doordat in de aanvraag uit werd gegaan van het Bouwbesluit 2003. In het nu geldende Bouwbesluit 2012 is er geen sprake meer van een verplichte aansluiting op het gasnet als geen gasvoorziening wordt aangelegd. Daarvoor hoeft dus geen dispensatie geregeld te worden. De nota van toelichting zal op dit punt worden aangepast.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

Zonnepanelen

De leden van de VVD-fractie vragen hoe wordt gegarandeerd dat het tijdelijk toestaan van zonnepanelen ruimtelijke projecten niet belemmert. Middels het experiment wordt aan eigenaren van braakliggende gronden de mogelijkheid geboden om, in afwachting van het realiseren van de (oorspronkelijke) bestemming, gedurende maximaal 15 jaar van het bestemmingsplan af te wijken ten behoeve van het oprichten van zonnepanelen. In veel gevallen zal de grondeigenaar de zonnepanelen niet zelf oprichten en exploiteren, maar zal hij hiertoe een overeenkomst sluiten met een partij die op dit punt meer expertise heeft, bijvoorbeeld een energiebedrijf. In die overeenkomst kunnen afspraken worden opgenomen over hoe er zal worden gehandeld in het geval dat de eigenaar zijn gronden wil benutten, terwijl er op zijn percelen (nog) zonnepanelen aanwezig zijn.

Wijziging mer-richtlijn

Uit de vragen van de leden van de SP-fractie over de 'ingewikkeld opgeschreven tekst van Hoofdstuk 1, Afdeling 3 van de Chw' maak ik op dat deze leden bij het stellen van deze vragen nog geen kennis hebben kunnen nemen van de door mij bij brief van 24 juni 2014 gerectificeerde tekst van dit ontwerpbesluit (Kamerstukken II 2013/14, 32 127, nr. 199). De bedoelde ingewikkelde passage is geschrapt. Zowel met deze geschrapte passage als met de uiteindelijke tekst van het ontwerpbesluit is inderdaad beoogd niet in strijd te handelen met richtlijn 2014/52/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten gepubliceerd (PbEU L 124). Op grond van het overgangsrecht van deze richtlijn kan het regime van Afdeling 3 van Hoofdstuk 1 van de Chw gecontinueerd worden gedurende de implementatietermijn en ook in specifieke gevallen daarna. Aangezien de (achtste en) negende tranche binnen deze implementatietermijn in werking zullen treden en voor de in die tranches aangemelde projecten tijdig de benodigde procedurestappen (kunnen) worden gezet om te voldoen aan het overgangsrecht van de richtlijn, bestaat er mijns inziens geen bezwaar tegen de aanwijzing van nieuwe projecten in Bijlage II Chw. Projecten waarvoor vóór 16 mei 2017 de mer-beoordelingsprocedure is gestart, of waarvoor een verzoek is gedaan om een advies over de reikwijdte en het detailniveau van het MER of dat advies ambtshalve is afgegeven, of waarvoor het MER is ingediend, vallen onder het overgangsrecht van de richtlijn-wijziging en dus onder de bestaande richtlijn en nationale regelgeving (incl. de Chw). Dergelijke projecten kunnen dus nog steeds aan Bijlage II van de Chw worden toegevoegd. Wanneer voor een aangewezen project vóór het einde van de implementatietermijn (uiterlijk 16 mei 2017) deze eerste procedurestappen met betrekking tot de milieueffectrapportage worden gezet, valt dit project na de

implementatiedatum (uiterlijk 16 mei 2017) onder het overgangsrecht van de richtlijn.

Voor de implementatie van de richtlijn (2014/52/EU) wordt een aparte wetswijziging voorbereid. In dat kader zal worden bezien op welke wijze de onafhankelijke toetsing kan worden geborgd, wanneer een bestuursorgaan zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag is. De implementatietermijn loopt tot 16 mei 2017.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

Spoorzones

De leden van de SP-fractie constateren een herhaaldelijke aanwijzing van spoorzones in de diverse tranches van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Deze leden vragen naar de meerwaarde van iedere toevoeging van een spoorzone als bijzonder experiment.

In het algemeen is het zo dat spoorzones veelal complexe gebieden zijn waarvan de ontwikkeling moeilijk van de grond komt. Dit verklaart de aanwijzing van meerdere spoorzones (Culemborg, Delft, Deventer, Eindhoven, Tilburg en Zwolle) in verschillende tranches. De Chw biedt handvatten om de per gemeente wisselende gewenste ontwikkelingen in deze spoorzones te faciliteren. Het staat de gemeenten vrij om zelf de benodigde instrumenten te kiezen uit de diverse mogelijkheden die de Chw aanreikt. Het ligt ook niet in de rede om aanmelding door een nieuwe gemeente van een spoorzone te weigeren, omdat reeds andere gemeenten de Chw benutten voor ontwikkeling van een spoorzone. De gemeente Eindhoven bijvoorbeeld gebruikt de Chw voor ruimere mogelijkheden voor tijdelijk gebruik in de spoorzone en om gebiedsgerichte bodemsanering mogelijk te maken. Vanwege voortschrijdend inzicht zijn de afwijkingsmogelijkheden in een aantal tranches geregeld en is het gebied uitgebreid van Strijp-S naar de gehele spoorzone:

- in de eerste tranche Chw is Eindhoven Strijp-S aangemeld als innovatief experiment in verband met het tijdelijk gebruik bestemmingsplan.
- via de aanmelding in de tweede tranche als innovatief experiment is gebiedsgerichte bodemsanering mogelijk gemaakt, vooruitlopend op de wijziging van de Wet Bodem.
- in de derde tranche Chw is de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht buiten toepassing verklaard op omgevingsvergunningen, waarbij tijdelijk wordt afgeweken van het bestemmingsplan.
- in de vijfde tranche zijn deze mogelijkheden uitgebreid naar de gehele spoorzone van Eindhoven.

De gemeente Tilburg gebruikt de Chw ook voor gebiedsgerichte bodemsanering van de spoorzone. Daarnaast is deze spoorzone aangemeld als ontwikkelingsgebied, teneinde beter te kunnen sturen op de optimalisering van de milieugebruiksruimte. Met dat doel hebben ook de gemeenten Deventer en Zwolle hun spoorzone aangemeld als ontwikkelingsgebied. De gemeente Culemborg heeft voor haar spoorzone gekozen een bredere reikwijdte van het bestemmingsplan. De gemeente Delft heeft zijn spoorzone aangemeld in de thans voorliggende negende tranche voor het innovatieve experiment bestemmingsplannen met bredere reikwijdte. Dit biedt de gemeente de benodigde flexibiliteit bij de ontwikkeling van de spoorzone.

Aanvulling artikel 2

De leden van de SP-fractie hebben een onderbouwing gevraagd voor de toevoeging van het bedrijventerrein Oude Vaart en Steenwijkerstraatweg in Meppel. Dit bedrijventerrein is één van de oudste van Meppel. Het verliest zijn aantrekkelijkheid. Een nieuwe impuls voor het gebied is daarom nodig. Delen van het bedrijventerrein zullen een nieuwe invulling krijgen. Daarbij gaat het om een integrale transformatie, niet alleen om de wegenstructuur. Het instrumentarium voor het ontwikkelingsgebied is erop gericht om dergelijke ontwikkelingen van de

grond te krijgen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ten aanzien van dit project stellen deze leden een aantal vervolgvragen over geluidsbelasting en externe veiligheid.

Er wordt een nieuwe stadsentree aangelegd, waarbij de bestaande stadsentree een andere functie (langzaam verkeer) zal krijgen. Verder ligt de provinciale weg N375 in dit gebied. Gedurende de transformatie kan de situatie zich voordoen dat de geluidnormen tijdelijk niet kunnen worden gehaald. In het bestemmingsplan-plus zal duidelijk moeten worden of dat zo is, in welke mate en voor welke periode. Tevens zal het plan duidelijk moeten maken welke maatregelen zijn voorzien, opdat binnen maximaal tien jaar wel aan de geluidnormen wordt voldaan.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989

Verder wordt gevraagd of er nog ruimte is voor bedrijven in de categorieën 3 tot en met 5. Aanleiding voor de aanmelding is dat de gemeente Meppel het gebied wil transformeren. De gemeente wil zich herbezinnen op een meer logische bedrijfscategorisering voor dit gebied, rekening houdend met de leefbaarheid van de stad en daar waar mogelijk met de belangen van de aanwezige bedrijven. Tenslotte wordt gevraagd welke problemen er spelen rondom externe veiligheid. Het is aan de gemeente om deze problematiek nader uit werken in het bestemmingsplan-plus, met daarin opgenomen de maatregelen die zij wil inzetten om de problemen op te lossen.

Autarkische recreatiebungalow

Voor de vraag van de leden van de fractie van de SP op welke onderdelen voor de autarkische recreatiebungalow mag worden afgeweken van het Bouwbesluit verwijs ik naar het ontwerpbesluit. De leden vragen voorts of deze projecten na tien jaar alsnog moeten gaan voldoen aan het bouwbesluit. Het is niet aan de orde om na 10 jaar gebouwen aan te passen. Als de vergunning binnen de ontheffingsperiode van 10 jaar is verleend, zijn het permanente gebouwen.

Aardbevingsgebied Groningen

Ik ben blij met de nadrukkelijke ondersteuning door de leden van de SP-fractie voor de toevoeging van het aardbevingsgebied in Groningen aan bijlage I van de Chw.

Evaluatie projecten

Tenslotte vragen de leden van de D66-fractie of de projecten waarmee geëxperimenteerd wordt in het kader van de Omgevingswet nog wel op tijd geëvalueerd kunnen worden voordat de Omgevingswet in werking treedt. Gemeenten zijn op zoek naar de mogelijkheden die de Omgevingswet gaat bieden. Vooruitlopend daarop experimenteer ik via de Chw. Mogelijk zijn niet alle experimenten voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet tot uitvoering gekomen. Ruimtelijke ontwikkelingen kosten tijd. De mogelijkheden die via de Chw worden geboden zullen wel het denken over de ruimtelijke ordening en de mogelijkheden die de Omgevingswet daarin gaat bieden een impuls geven. Jaarlijks ontvangt uw Kamer een Voortgangsrapportage Chw. Hierin zal de voortgang van deze projecten een belangrijke plaats krijgen. Afhankelijk van het moment waarop de eerste projecten in procedure gaan kan ik hier voor de verdere vormgeving van met name de uitvoeringsregelgeving gebruik van maken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/179989