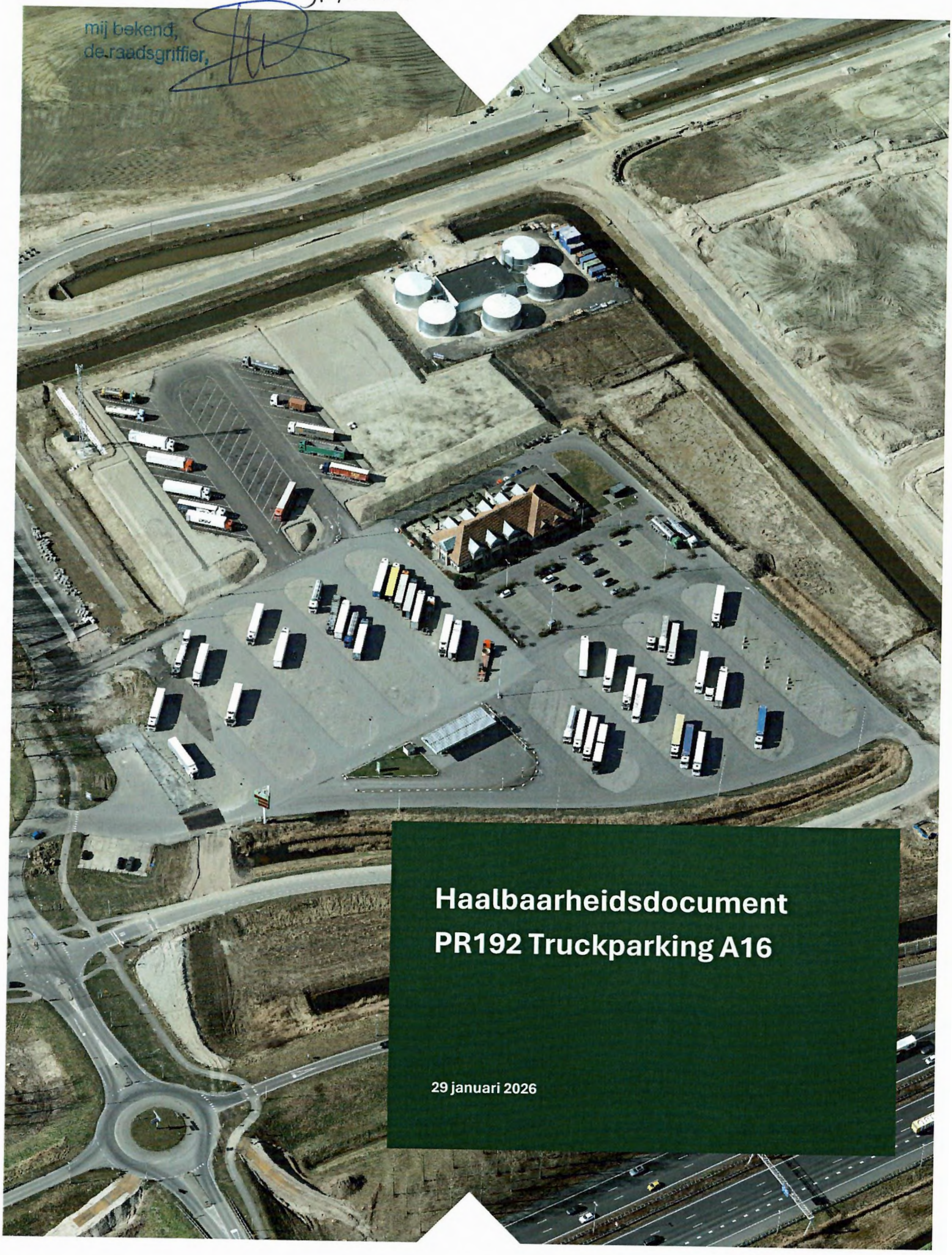
Behoort bij besluit van de raad van de
gemeente Moerdijk d.d. 29/1/2026

mij bekend,
de raadsgriffier,



Haalbaarheidsdocument PR192 Truckparking A16

29 januari 2026

MOERDIJK

Inhoud

1. Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Doelstelling en status haalbaarheidsdocument 4
1.3 Scope en detailniveau 5
1.4 Leeswijzer 6
2. Beschrijving locatie 7
2.1 Ligging plangebied 7
2.2 Eigendomsverhoudingen 7
2.3 Toekomstige situatie 8
2.4 Aandachtspunten 8
3. Beheersaspecten 9
3.1 Inleiding 9
3.2 Geld 9
3.3 Risico's 9
3.4 Organisatie 9
3.5 Tijd/planning 9
3.6 Informatie 10
3.7 Kwaliteit 10
4. Ruimtelijke haalbaarheid 11
4.1 Ruimtelijk beleid 11
4.1.1 Europese regelgeving 11
4.1.2 Rijksbeleid 11
4.1.3 Provincie Noord-Brabant 12
4.1.4 Gemeentelijk beleid 13
4.1.5 Planologische componenten 13
4.1.6 Waterschap Brabantse Delta 14
4.2 Planologische componenten 14
4.2.1 Bodem 14
4.2.2 Archeologie en cultuurhistorie 14
4.2.4 Ontplofbare oorlogsresten 15
4.2.5 Natuur 15
4.2.6 Externe veiligheid 15
4.2.7 Klimaat/waterhuishouding 16
4.2.8 Verkeer en parkeren 17
4.2.9 Kabels en leidingen 17

4.2.10 Geluid 17
4.2.11 Stikstof 18
4.2.12 Conclusie 18
5. Financiële haalbaarheid 19
6. Maatschappelijke haalbaarheid 20
7. Conclusie 21
Bijlage 1 Toekomstige situatie 22

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Moerdijk heeft een gunstige ligging voor de logistieke transportsector. Met de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk (hierna: LPM) wordt de vraag naar truckparkeerplaatsen alleen maar groter. Dit vraagt om goede voorzieningen voor de gebruikers, lees: vrachtwagenchauffeurs. Om die reden heeft de gemeente, met nog 26 andere partijen, op 19 september 2018 een intentieovereenkomst ondertekend voor vrachtwagen parkeren regio in de West-Brabant. Hierin is afgesproken dat er wordt ingezet op het realiseren van extra parkeer- en verblijfvoorzieningen voor vrachtwagens op lokaal/regionaal- en (inter)nationaal niveau. Deze voorzieningen moeten voldoen aan een minimale eis (niveau 3) voor beveiliging en service.

Op 30 januari 2020 heeft de gemeenteraad ingestemd met het startdocument voor de ontwikkeling van een truckparking langs de A16. Er heeft een locatiestudie plaatsgevonden en hieruit bleek dat de locatie bij Hotel Restaurant De Gouden Leeuw de meest geschikte locatie is. Op dit moment heeft Hotel Restaurant De Gouden Leeuw ongeveer 150 plaatsen en diverse faciliteiten zoals hotel, restaurant, toiletten en douches.

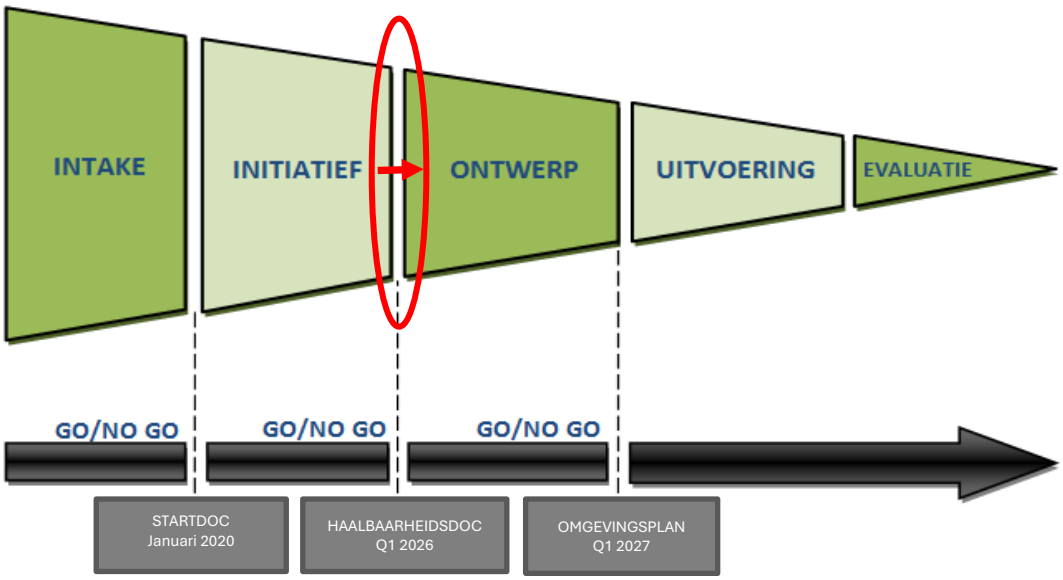
Bij Restaurant Kanters vindt er ook een uitbreiding plaats (projectnummer 195 Facility Point Moerdijk), maar dit is een apart project en vormt geen onderdeel van deze haalbaarheidsstudie. Bij Restaurant Kanters zijn er ongeveer 85 plaatsen. De omvang van de beoogde uitbreiding wordt nog nader bepaald.

Een groot gedeelte van het terrein is bij het opstellen van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) bestemd voor vrachtwagen parkeren. Hierdoor is het voor de ontwikkelaar mogelijk om de uitbreiding al grotendeels te realiseren. Daarnaast heeft de ontwikkelaar in 2025 een vergunning gekregen voor het aanleggen van een hekwerk, lichtmasten, sanitaire voorzieningen en beveiligingssysteem rondom het gebied.

Echter, op een gedeelte van het perceel waar de parkeerplaatsen worden beoogd stond voorheen de Mariakapel. Inmiddels is de Mariakapel verplaatst en op zondag 25 mei ingewijd. Met de verplaatsing van de Mariakapel kan dit gedeelte perceel bij de ontwikkeling van de vrachtwagenparkeerplaats worden getrokken. De huidige bestemming laat niet toe dat dit gebruikt wordt voor vrachtwagen parkeren, daarom wordt er een wijziging van het omgevingsplan doorlopen.

1.2 Doelstelling en status haalbaarheidsdocument

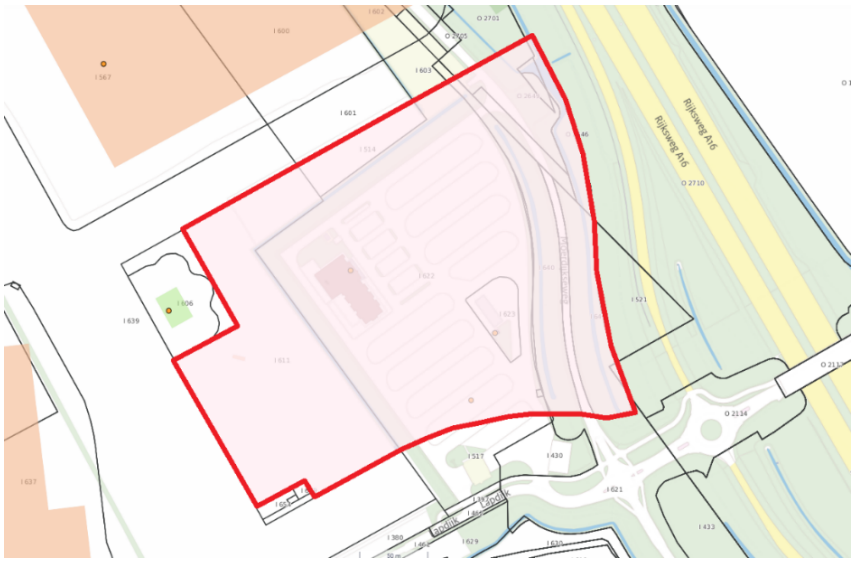
Met dit haalbaarheidsdocument willen we de ruimtelijke, financiële en maatschappelijke haalbaarheid van de beoogde ontwikkeling in beeld brengen. De ruimtelijke haalbaarheid geeft inzicht in de toetsing aan alle gebruikelijke planologische elementen (externe veiligheid, geluid, flora-fauna, archeologie, bodem, etc.). De financiële haalbaarheid geeft inzicht in alle te verwachten kosten en baten. De maatschappelijke haalbaarheid geeft blijk van alle participatieve activiteiten die hebben plaatsgevonden in de initiatieffase, en ook de resultante ervan. Het haalbaarheidsdocument is de afronding van de initiatieffase. Met de vaststelling ervan start de ontwerpfase en vormt het de basis voor de procedure om te komen tot de wijziging van het omgevingsplan.



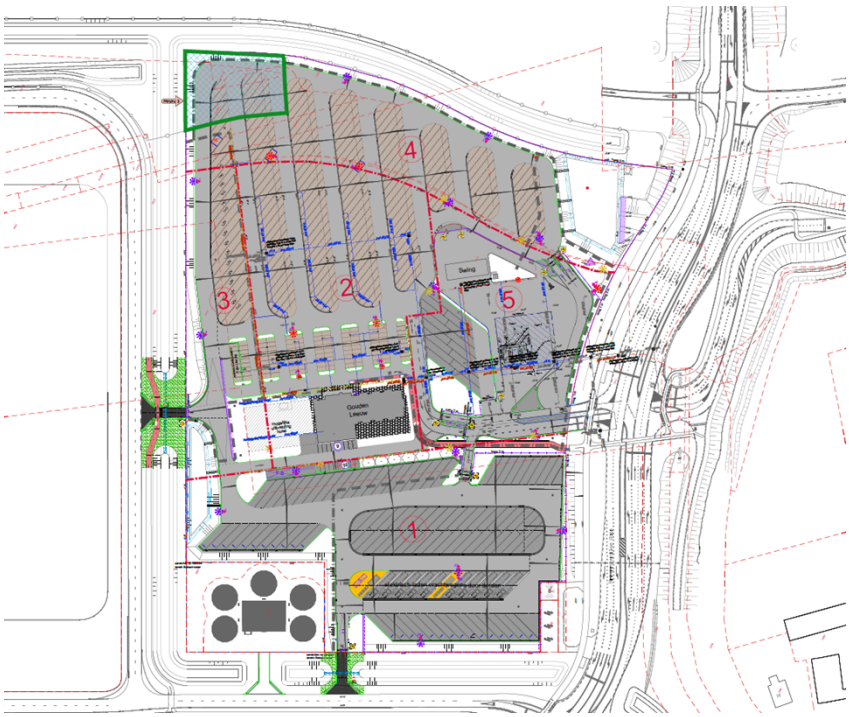
Figuur 1 Schema projectfasering

1.3 Scope en detailniveau

De scope van het project betreft het roodomrande plangebied in figuur 2. Het grootste gedeelte van het plan past binnen de juiste bestemming. In het haalbaarheidsdocument wordt daarom alleen gefocust op het onderdeel wat niet in de juiste bestemming valt (zie figuur 3). De planvorming is dusdanig uitgewerkt dat toetsing op ruimtelijke, financiële en maatschappelijke aspecten mogelijk is.



Figuur 2 Plangebied truckparking



Figuur 3 Locatie die gewijzigd dient te worden in een wijziging omgevingsplan (groen omcirkeld)

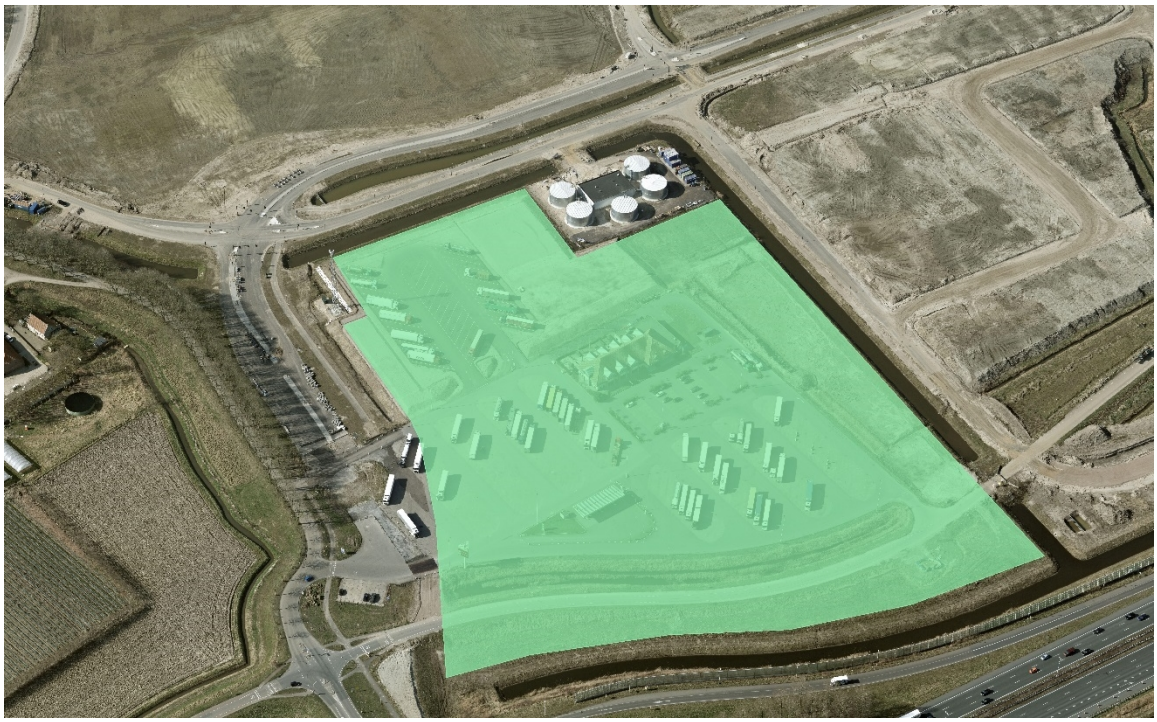
1.4 Leeswijzer

Het haalbaarheidsdocument gaat in hoofdstuk 2 verder met een beschrijving van het plangebied en in hoofdstuk 3 verder met de beheersaspecten (GROTIK). Aansluitend komen de ruimtelijke haalbaarheid (hoofdstuk 4), de financiële haalbaarheid (hoofdstuk 5) en de maatschappelijke haalbaarheid (hoofdstuk 6) aan de orde.

2. Beschrijving locatie

2.1 Ligging plangebied

De ligging van het plangebied nabij de afslag A16 naar Lage Zwaluwe en Zevenbergschen Hoek en de Lapdijk. Sectie I, nummers 399, 514, 611, 622, 623, 640, 641, 642, 2147, 2159, 2158, 2646, 2647 en 2649.



Figuur 4 Plangebied (groen gearceerd) en omliggende functies

2.2 Eigendomsverhoudingen

Het plangebied voor de ontwikkeling van de truckparkeerplaats heeft een oppervlakte van zo'n 70.000 m2. Dit is allemaal in eigendom van De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.

Kadastraal perceel	Omvang (m2)	Eigenaar
KDT00I611	19.014	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I622	31.791	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I623	1.468	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I640	4.629	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I641	1.074	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I642	3.827	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I2646	1.490	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I2147	936	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I2159	202	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I2158	133	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I514	2.125	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I2649	2.520	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I399	475	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.
KDT00I2647	81	De Gouden Leeuw Exploitatie B.V.

De wijziging van het omgevingsplan raakt de percelen:

- KDT00I2158
- KDT00I2159
- KDT00I2646
- KDT00I2649

2.3 Toekomstige situatie

In bijlage 1 staat het gehele plangebied weergegeven. De Gouden Leeuw Exploitatie B.V. bestaat uit een hotel, restaurant en een vrachtwagenparkeerplaats waar momenteel ongeveer 150 vrachtwagens kunnen parkeren. Vanwege de toegenomen vraag naar vrachtwagenparkeerplaatsen wordt dit uitgebreid naar 271 vrachtwagenparkeerplaatsen.

Om te voldoen aan het service- en beveiligingsniveau wordt een hekwerk rondom het gehele gebied geplaatst. Het terrein is daarmee alleen toegankelijk via een slagboom. Ook wordt er een beveiligingssysteem aangelegd. Door de uitbreiding van de vrachtwagenparkeerplaatsen worden onder meer extra lichtmasten en sanitaire voorzieningen gerealiseerd. Voor de hiervoor genoemde voorzieningen is een vergunning benodigd die reeds in 2025 is verleend.

Het is de planning dat de uitbreiding van het parkeerterrein in de periode januari 2027- juni 2027 wordt aangelegd.

2.4 Aandachtspunten

- Het grootste plangebied is al vastgelegd in het Provinciaal Inpassingsplan bij de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk.
- De ontwikkelaar ontvang een CEF Call subsidie voor de ontwikkeling van een beveiligde vrachtwagenparkeerplaats.

3. Beheersaspecten

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de beheeraspecten aan de orde voor de sturing van het project. Het zijn de GROTIK-elementen waarvan hieronder kort wordt benoemd wat de stand van zaken is en wat de verwachting is voor het vervolg van het project.

3.2 Geld

In de anterieure overeenkomst zijn de afspraken vastgelegd over de bijbehorende kosten van het ambtelijke apparaat. De ontwikkelaar stelt voor rekening en risico het omgevingsplan op volgens de gemeentelijke aanwijzingen, inclusief de daarvoor benodigde onderzoeken.

3.3 Risico's

Gezien de beperkte omvang van deze ontwikkeling zijn de risico's beperkt. Er bestaat een risico dat omwonenden of bedrijven bezwaar maken tegen de locatie of impact. De kans hierop wordt als gering ingeschat.

Daarnaast vormt de stikstofdepositie een mogelijk risico. In het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is een toets uitgevoerd naar de mogelijke effecten van stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden voor de hele ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk en De Gouden Leeuw. De uitbreiding is zodanig beperkt dat wordt verwacht dat stikstof geen belemmering vormt voor de realisatie van het project en dat de aanleg kan plaatsvinden zonder significante gevolgen voor de natuurwaarden in de omgeving. Er is echter nog geen Aerius berekening uitgevoerd, dus dit is niet zeker.

3.4 Organisatie

De initiatiefnemer en eigenaar van de grond is De Gouden Leeuw Exploitatie B.V. Bij De Gouden Leeuw Exploitatie B.V. ligt het initiatief om dit project verder te brengen. De rol van de gemeente is om medewerking te verlenen aan dit initiatief en bij gebleken haalbaarheid het Ruimtelijke Ontwikkel (RO)-proces (omgevingsplan) te faciliteren. De bestuurlijk opdrachtgever is wethouder Dingemans. Vanuit de ambtelijke organisatie is de heer Alderliesten ambtelijk opdrachtgever en wordt het project aangestuurd door een projectmanager van team Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling (REO).

Nadat het omgevingsplan onherroepelijk is geworden, is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor de aanleg en ingebruikname van het terrein.

3.5 Tijd/planning

Alle (ruimtelijke) projecten binnen gemeente Moerdijk worden opgedeeld in fasen, te weten: Intake-, Initiatief-, Ontwerp-, Uitvoerings- en Evaluatiefase.



Initiatieffase
In deze fase krijgt het stedenbouwkundig plan vorm en wordt de haalbaarheid van het project onderzocht. Als het project haalbaar blijkt wordt in het geval van initiatief door derden een concept anterieure overeenkomst opgesteld. Deze wordt vertrouwelijk samen met het haalbaarheidsdocument ter goedkeuring aangeboden aan de raad.

Ontwerpfase
In deze fase worden nadere aanvullende onderzoeken uitgevoerd ten behoeve van de wijziging van het omgevingsplan, worden de ontwerpen verder uitgewerkt en de feitelijke procedure ten behoeve van

de wijziging van het omgevingsplan gestart. Het opgestelde omgevingsplan wordt door de raad vastgesteld.

Uitvoeringsfase
In deze fase kan de daadwerkelijke realisatie starten. Voorbereidingen tot uitvoering worden getroffen, indien van toepassing vindt er een aanbesteding plaats en worden vergunningen aangevraagd, dan wel verleend.

Evaluatiefase
In deze fase wordt het project afgesloten. Het gehele proces wordt geëvalueerd en verbeterpunten worden meegenomen in nieuwe projecten.

Dit haalbaarheidsdocument vormt de afronding van de initiatieffase. Na ondertekening van de anterieure overeenkomst start de ontwerpfase.

Voor de gehele looptijd van het project is de onderstaande indicatieve planning beoogd:

Fase	Activiteit	Besluit	Gereed
Intakefase	Startdocument	Raad	30 januari 2020
Initiatieffase	Planuitwerking Haalbaarheidsonderzoek Anterieure overeenkomst	Raad	Q1 2026
Ontwerpfase	Wijziging van het omgevingsplan	Raad	Q1 2027
Uitvoeringsfase	Realisatie		Q3 2027
Evaluatie	Evaluatie	College	Q2 2028

3.6 Informatie

Interne communicatie
De interne communicatie vindt plaats binnen de projectorganisatie. De projectbestuurder wordt over de voortgang en ontwikkelingen binnen het project op de hoogte gehouden door de projectmanager. De projectbestuurder, de projectmanager en de communicatieadviseur dragen gezamenlijk zorg voor de communicatie richting college, raadscommissie en gemeenteraad, eventueel met ondersteuning van de vakafdelingen. De gemeenteraad wordt via de bestuursrapportages geïnformeerd over de voortgang.

De door of in opdracht van gemeente opgestelde rapportages en/of persberichten worden in overleg tussen projectbestuurders, projectmanager en communicatieadviseur voor externe communicatie beschikbaar gesteld.

Na vaststelling van het haalbaarheidsdocument is de vaststelling van het omgevingsplan de volgende stap in het project waarbij de raad een besluit neemt. Dit is de stap van ontwerpfase naar uitvoeringsfase.

Externe communicatie
De externe communicatie is gericht op de omgeving. Het initiatief hiervoor ligt bij de ontwikkelaar maar de gemeente is hierbij betrokken indien nodig.

3.7 Kwaliteit

In hoofdstuk 4 is de ruimtelijke haalbaarheid getoetst aan de belangrijkste beleidskaders. Ook is een beschrijving gemaakt van de functionele en ruimtelijke invulling van het plan. Dit geeft inzicht in de kwaliteit van het nieuwe plan.

4. Ruimtelijke haalbaarheid

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ruimtelijke haalbaarheid. Dit omvat het ruimtelijk beleid van alle overheden en de planologische factoren die relevant zijn om te beschouwen, met het oog op de te doorlopen planologische procedure.

4.1 Ruimtelijk beleid

Het ruimtelijk beleid is gesplitst in het Rijksbeleid, het provinciaal beleid en het gemeentelijk beleid. Hieronder volgen samengevat de relevante elementen van dit beleid.

4.1.1 Europese regelgeving

In de Europese verordening 561/2006 zijn de regels opgenomen met betrekking tot de rijtijden van vrachtwagenchauffeurs of touringcarbussen. De regels hebben betrekking op de maximale totale rijtijd, de maximaal ononderbroken rijtijd, en de minimale rusttijden, dagelijkse en wekelijkse rust.

Met name voor de dagelijkse en wekelijkse rusttijden zijn de chauffeurs afhankelijk van truckparkings. Chauffeurs mogen hun normale en verlengde wekelijkse rust niet nemen in hun cabine. Dit moet in een passend en gendervriendelijk verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen. De werkgever van de chauffeur is verantwoordelijk voor de kosten. De verkorte wekelijkse rust mag door chauffeurs wel in de cabine worden genomen.

In 2022 heeft de Europese commissie nieuwe normen aangenomen voor truckparkings naar aanleiding van een studie van de Commissie uit 2019 waarin is vastgesteld dat er een parkeerplaatsentekort is van ongeveer 100.000 parkeervakken in Europa en dat veel van de bestaande parkeerplaatsen onvoldoende veilig zijn. Deze nieuwe standaarden zijn een aanvulling op de verordening 561/2006. Met behulp van deze standaarden worden de parkeerplaatsen ingedeeld in een aantal categorieën die betrekking hebben op de veiligheid van de parkeerplaats. Daarnaast moeten alle parkeerplaatsen toegang hebben tot toiletten, douches, stekkers, gratis internetverbinding en mogelijkheden om eten en drinken te kopen.

In artikel 8 bis, lid 1 van de Verordening 561/2006 is gesteld waar een gecertificeerd parkeerterrein aan moet voldoen. De te realiseren truckparking zal voldoen aan niveau goud.

De voorgenomen wijzigingen omvatten het verharden van de weilanden, het dempen van de B-watergang en de bouw van een servicegebouw. Het verlies aan water zal worden gecompenseerd in het zuidoostelijke deel van de locatie. Voor gebied A zijn de werkzaamheden gericht op het verhogen van het veiligheidsniveau van de parkeerplaats door het plaatsen van een hekwerk met toegangspoort en controlekamer, evenals het verbeteren van de verlichting om te voldoen aan de vereisten zoals gesteld in artikel 8 bis, lid 1 van de Verordening.

4.1.2 Rijksbeleid

Ook in de toekomst moet Nederland een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving bieden en economisch kunnen floreren. Daarom is het van belang om inzicht te hebben in de opgaven waar Nederland voor staat. De druk op de ruimte, de leefomgeving, vraagt voortdurend om afweging van verschillende belangen. Ook internationale ontwikkelingen, de invloed van technologie en de groeiende verschillen tussen regio's vragen om snellere, creatieve en integrale afwegingen. Het klimaat verandert en er moet zorgvuldiger worden omgaan met energiebronnen en grondstoffen. Ook daaruit vloeien nieuwe opgaven. In aanloop naar de Omgevingswet is er één Rijksvisie op de leefomgeving opgesteld: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. De eerste Nationale Omgevingsvisie is in september 2020 vastgesteld. De NOVI, die gekenmerkt wordt door een hoog abstractie en schaalniveau is niet van toepassing op voorliggende projectlocatie.

4.1.3 Provincie Noord-Brabant

4.1.3.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

De Omgevingswet bundelt de regels voor de fysieke leefomgeving. Vooruitlopend hierop heeft de provincie Noord-Brabant alvast een provinciale Omgevingsvisie opgesteld. De Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant' is vastgesteld op 14 december 2018. De visie spreekt over een 'diepe' manier van kijken, een 'ronde' manier van kijken en een 'brede' manier van kijken, om zodoende aan de voorkant alle belangen te betrekken om uiteindelijk meer snelheid en kwaliteit te leveren. De provincie wil dat het stedelijk netwerk van Brabant in 2050 functioneert als één samenhangend duurzaam en concurrerend netwerk van steden en dorpen als onderdeel van de Noordwest Europese metropool.

De provincie Noord-Brabant zet in op het toekomstbestendig maken van de werklocaties in Brabant. Het (kwalitatief) 'up-to-date' houden van de bestaande werklocaties is van vitaal belang voor een concurrerende economie, innovatie, werkgelegenheid, zorgvuldig ruimtegebruik en realisatie van vergroenings- en duurzaamheidsambities. Op bedrijventerreinen liggen grote opgaven en kansen in het kader van klimaatadaptatie, energietransitie (zoals het gebruik van restwarmte, energieopwekking) en slimme mobiliteit. De ontwikkeling betreft een uitbreiding van het bestaande parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Er worden tien extra plaatsen gerealiseerd. Op deze manier wordt ruimte gegeven aan de bestaande vraag naar dergelijke plekken als onderdeel van een sterk en concurrerend netwerk van steden en dorpen.

Onderhavig voornemen ziet toe op het neerzetten van een vrachtwagenparkeerplaats met 271 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaats bevindt zich bij een essentiële vervoersas binnen de regio. Het voornemen is niet in strijd met de strategische doelen voor de langere termijn zoals deze beschreven zijn in de omgevingsvisie.

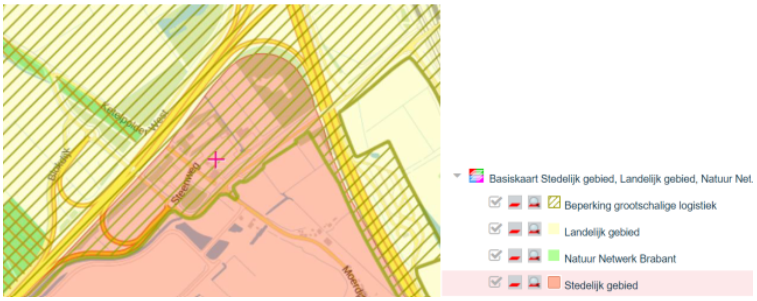
4.1.3.2 Omgevingsverordening Noord-Brabant

De Omgevingsverordening Noord-Brabant bevat rechtstreeks werkende regels voor activiteiten en stelt regels voor ruimtegebruik en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die een gemeente in acht moeten nemen bij het maken of wijzigen van een omgevingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. In bepaalde gevallen kan een ontheffing worden gevraagd van die regels.

De locatie is gelegen in stedelijk gebied (zie Figuur 5). Op grond van de regels in de verordening is er sprake van een duurzame stedelijke ontwikkeling voor wonen, werken of voorzieningen als:

- Een goede omgevingskwaliteit wordt bevorderd, met een veilige en gezonde leefomgeving;
- Toepassing wordt gegeven aan zorgvuldig ruimtegebruik, waaronder de transformatie van verouderde stedelijke gebieden;
- Optimaal invulling wordt gegeven aan de mogelijkheden voor productie en gebruik van duurzame energie;
- Rekening wordt gehouden met klimaatverandering, waaronder het tegengaan van hittestress en voldoende ruimte voor de opvang van water;
- De mogelijkheden voor duurzame mobiliteit worden benut; en
- Wordt bijgedragen aan een duurzame economie.

Onderhavig voornemen ziet toe op het neerzetten van een vrachtwagenparkeerplaats met 271 parkeerplaatsen. Deze vrachtwagenparkeerplaats bevindt zich bij een essentiële vervoersas binnen de regio. De ontwikkeling is niet in strijd met de regels van de omgevingsverordening.



Figuur 5 Uitsnede stedelijk gebied Omgevingsverordening Noord Brabant (DSO).

4.1.4 Gemeentelijk beleid

In december 2023 is de Omgevingsvisie vastgesteld. De Omgevingsvisie schetst het beeld hoe de gemeente er in 2040 uit ziet en beschrijft de opgaven en ambities om dat toekomstbeeld te bereiken. De visie brengt het actuele beleid voor de fysieke leefomgeving, inclusief eventueel benodigde aanscherpingen en aanvullingen, samen tot één integraal, overkoepelend en samenhangend toekomstverhaal. Een stip op de horizon waar we samen met partners en inwoners naar toe willen werken. De gemeente zoekt hierbij naar slimme koppelkansen en meervoudig gebruik van de ruimte.



Figuur 6 Uitsnede Omgevingsvisie Gemeente Moerdijk 2040 (Gemeente Moerdijk)

Onderstaand figuur betreft een uitsnede van de visiekaart. Het projectgebied is daarop globaal omlijnd en daaruit is op te maken dat het onderdeel uitmaakt van het Logistiek Park Meerdijk (LPM). Voor de omliggende gronden is al een inpassingsplan opgesteld en de gronden zijn daarin geschikt als vrachtwagenparkeerterrein. De gronden waar dit haalbaarheidsdocument betrekking op heeft voorzien in het wijzigen van een stuk groen naar vrachtwagenparkeerterrein volgens de omliggende gronden en in lijn met de Omgevingsvisie.

Omgevingsplan gemeente Moerdijk

Het tijdelijk deel van het omgevingsplan van de gemeente Moerdijk bestaat uit de (voormalig geldende) bestemmingsplannen, de verordeningen tijdelijk deel omgevingsplan en de bruidsschat. De locatie maakt onderdeel uit van Logistiek Park Moerdijk en het maakt onderdeel uit van het Provinciale inpassingsplan. Dit plan biedt de juridisch-planologische regeling voor de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk en het betreft een bestemmingsplan op provinciaal niveau. De omliggende gronden zijn in hoofdzaak bestemd als gemengd en bedrijventerrein. De als gemengd aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor vrachtwagenparkeerterrein. De locatie waar dit document betrekking op heeft is bestemd als groen (Groen – 2) en is onverhoopt niet meegenomen als gemengde bestemming, daarbinnen gemengd ook groenvoorzieningen zijn toegestaan. Om de locatie ook geschikt te maken als vrachtwagenparkeerplaats dient een planologische procedure doorlopen te worden. Het betreft een wijziging van het omgevingsplan. Deze wijziging van het omgevingsplan wordt opgesteld op basis van de STOP/TPOD-standaard, waarbij het plan zoveel mogelijk wordt opgebouwd volgens de regels van het omgevingsplan.

4.1.5 Planologische componenten

Ten behoeve van de planologische procedure dient een toelichting te worden opgesteld. De toelichting voor de STOP/TPOD procedure bevat de eisen zoals verwoord in artikel 8.0a lid 2 en artikel 8.0 b van het Besluit kwaliteit leefomgeving. In ieder geval komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- Beschrijving van het project en toets aan het geldende omgevingsplan;
- Toets aan het rijks-, provinciaal, regionaal, gemeentelijk beleid;
- Analyse van relevante beperkingengebieden;
- Toets aan omgevingskwaliteit;
- Toets aan aspecten fysieke leefomgeving;
- Juridisch deel, waaronder de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

Ten behoeve van de aspecten onder 3, 4 en 5 kan nader (extern) onderzoek vereist zijn. Om hier enig inzicht in te krijgen, worden deze aspecten hieronder kort besproken in het kader van voorliggend haalbaarheidsdocument. Als nader onderzoek nodig is zal dit worden uitgevoerd in het kader van de planologische procedure. In het geval een beschouwing van het aspect volstaat dan is dat al opgenomen in onderstaande subparagrafen.

4.1.6 Waterschap Brabantse Delta

In de Waterschap verordening staan alle regels die bepalen welke activiteiten, waar in het werkgebied van het Waterschap Brabantse Delta mogen plaatsvinden en onder welke voorwaarden.

De locatie is niet gelegen in beschermd gebied, beperkt beschermd gebied, attentiegebied of een invloed gebied Natura-2000. De ontwikkeling is niet in strijd met de regels van de verordening.

Wel is het plan om een watergang (b-water) te dempen tussen de twee weilanden. Hiervoor is een omgevingsvergunning voor verleend.

4.2 Planologische componenten

In de initiatieffase is een aantal onderzoeken verricht en adviezen opgevraagd om de milieukundige haalbaarheid in beeld te brengen.

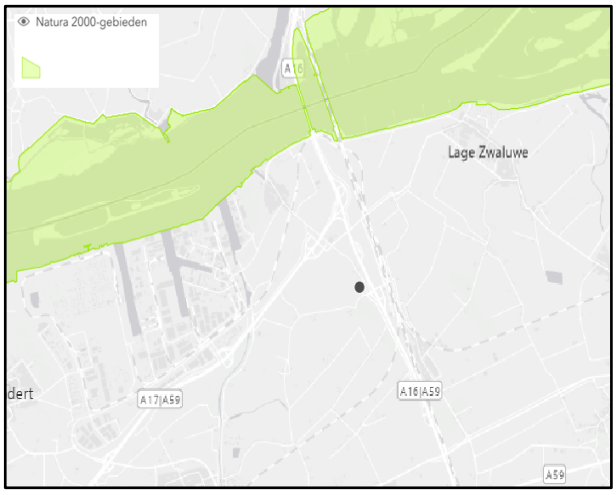
4.2.1 Bodem

Het omgevingsplan dient regels over de waarde te bevatten in relatie tot realisatie van bodemgevoelige gebouwen op bodemgevoelige locaties. Daarnaast staan in het omgevingsplan regels over welke sanerende of andere beschermende maatregelen nodig zijn bij overschrijding van de hiervoor bedoelde waarde. Ten behoeve van het inpassingsplan zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Daarbij geldt dat het beoogde plan een omgevingsplanwijziging betreft, waarbij enkel sprake is van verharding ten behoeve van de vrachtwagenparkeerplaatsen. Deze activiteit wordt niet als bodemgevoelig beschouwd. Een beschouwing van dit aspect volstaat en er is geen apart onderzoek nodig ten behoeve van de haalbaarheidsstudie.

4.2.2 Archeologie en cultuurhistorie

De instructieregel in artikel 5.130 van het Bkl bepaalt dat gemeenten in hun omgevingsplan rekening houden met cultureel erfgoed, en in dat verband ook met de omgeving van beschermde monumenten. Ook moet aandacht besteed worden aan de archeologische verwachtingswaarde. Er is geen sprake van een rijks- of gemeentelijk monument. De locatie is geen onderdeel van een beschermd stads- of dorpsgezicht. De locatie is eveneens niet gelegen binnen een molenbiotoop. Wel geldt het volgende.

Naast het vrachtwagenparkeerterrein van hotel-restaurant De Gouden Leeuw staat een kapel met Mariabeeld dat van historische waarde is voor de bewoners (de kapel heeft geen monumentale status o.i.d.). Dit Mariakapelletje werd omstreeks 1967 langs de Rijksweg A17 gebouwd. Het beeld stelt de Heilige Maagd Maria en haar kind Jezus voor. Het werd gebouwd in plaats van een soortgelijk nabijgelegen kapelletje met hetzelfde beeld. Het oorspronkelijke kapelletje werd opgericht aan de oostkant van de rijksweg A17 na opening van de Moerdijkbrug in 1936. In 1967 moest de kapel van de oostkant van de A17 naar de westkant worden verplaatst, in verband met de verlegging van de snelweg. Door de aanleg van de HSL-Zuid moest de kapel in 2002 voor de tweede keer wijken. De realisatie van het Logistiek



Figuur 7 Overzichtskaart Natura 2000 gebied

Park Moerdijk heeft geen effecten op het Mariabeeld en de kapel. Voorliggende projectlocatie heeft betrekking op de locatie waar het Mariakapelletje staat.

Op grond van het geldende planologisch kader kent de projectlocatie geen archeologische dubbelbestemming. Daarnaast blijkt uit het inpassingsplan dat tijdens het archeologische veldonderzoek, uitgevoerd ten behoeve van het inpassingsplan, geen archeologische indicatoren of archeologisch interessante bodemlagen aangetroffen zijn. Het gebied heeft een lage verwachtingswaarde. In het kader van de planologische procedure wordt een beschouwing geschreven van deze aspecten en apart onderzoek is in het kader van de haalbaarheidsstudie of planologische procedure niet benodigd.

4.2.4 Ontplofbare oorlogsresten

Op basis van een uitgevoerd explosievenonderzoek (probleeminventarisatie en probleemanalyse) wordt geconcludeerd dat het gehele plangebied verdacht is op het aantreffen van conventionele explosieven in de bodem. Ten behoeve van de terreininrichting (op basis van het vastgestelde inpassingsplan) zijn de voorbereidende (grond)werkzaamheden al uitgevoerd. Ook de gronden waar dit haalbaarheidsonderzoek betrekking op heeft zijn daarmee ook al gereed voor de gewenste functie c.q. activiteit. Deze activiteit dient echter alleen nog juridisch planologisch geregeld te worden.

4.2.5 Natuur

Soortenbescherming

De voorgenomen ontwikkeling behelst een omgevingsplanwijziging, waarbij enkel sprake is van verharding ten behoeve van het vrachtwagenparkeerterrein. Uitgangspunt is dat de gronden dermate gecultiveerd en in gebruik zijn dat deze ongeschikt is voor beschermde soorten. Het aspect staat dan ook niet aan de haalbaarheid van het project in de weg.

Gebiedsbescherming

Ten noorden van de projectlocatie, op ongeveer 3 kilometer afstand, is het Natura 2000 gebied Biesbosch gelegen. Aangezien de gronden voorzien in tien extra vrachtwagenparkeerplaatsen is sprake van een extra verkeersaantrekkende werking. Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling dient berekend te worden of er in de gebruiks- en aanlegfase geen significant negatieve effecten optreden op Natura 2000-gebieden. Gezien de afstand van minimaal 3 kilometer en slechts sprake is van 10 extra parkeerplaatsen vormt dit aspect in het kader van deze haalbaarheidsstudie geen belemmering.

4.2.6 Externe veiligheid

Bij omgevingsveiligheid gaat het om de risico's van het gebruik en transport van gevaarlijke stoffen, de veiligheid van inrichtingen en de veiligheid van nieuwe, zich snel ontwikkelende technologieën. Voor omgevingsveiligheid zijn regels opgenomen in paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De paragrafen 5.1.2.2 tot en met 5.1.2.6 van het Bkl gaan over het toelaten van beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties in verband met het externe veiligheidsrisico van een activiteit die op een locatie is toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. Gebouwen en locaties zijn ingedeeld in 3 categorieën:

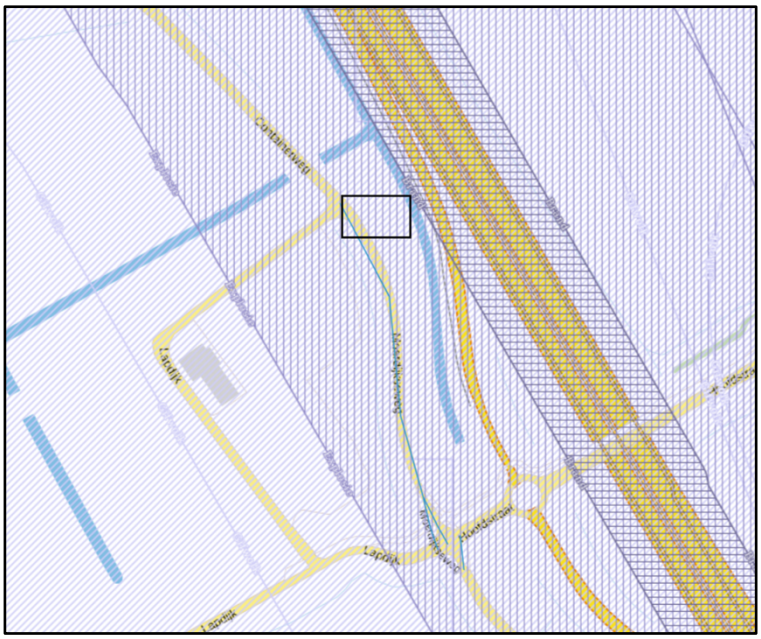
1. zeer kwetsbaar (alleen gebouwen);
2. kwetsbaar (gebouwen en locaties);
3. beperkt kwetsbaar (gebouwen en locaties).

Bij het bepalen van de kwetsbaarheid van een gebouw of locatie is gekeken naar het volgende:

- het aantal personen dat gelijktijdig aanwezig is;
- de aanwezigheidsduur van personen;
- in hoeverre personen zichzelf in veiligheid kunnen brengen bij een incident.

Daarnaast is er onderscheid tussen drie soorten gevaren: warmtestraling (brand), overdruk (explosie) en concentratie giftige stoffen in de lucht (gifwolk). Daarmee zijn er ook drie typen aandachtsgebieden:
- Brandaandachtsgebied
- Explosieaandachtsgebied
- Gifwolkaandachtsgebied

Afhankelijk van het type activiteit met gevaarlijke stoffen, zijn voor het aandachtsgebied in de regelgeving vaste afstanden vastgesteld of zijn deze afstanden rekenkundig te bepalen (bijlage VII Bkl). De projectlocatie grenst aan de oostzijde van de Rijksweg A16. Hierover vindt het transport van gevaarlijke stoffen plaats. In onderstaand figuur is een uitsnede opgenomen van de beschikbare openbare kaarten van Atlasleefomgeving. Daaruit blijkt dat alleen het explosieaandachtsgebied tot over de projectlocatie reikt. Het brandaandachtsgebied van de Rijksweg A16 reikt niet tot binnen de projectlocatie, zoals globaal weergegeven op onderstaand figuur.



Figuur 8 Uitsnede Atlasleefomgeving

Het project beoogt om ter plaatse van de bestaande groenstrook 10 extra vrachtwagenparkeerplaatsen te realiseren. In geval de locatie kan worden aangewezen als een kwetsbare locatie dan dient in de planologische procedure nader ingegaan te worden op de volgende maatregelen:
1. Afstand houden tot de risicobron binnen het aandachtsgebied;
2. Aanvullende risicocommunicatie;
3. Beperken van personendichtheden in de omgeving van de risicobron vlucht- en schuilmogelijkheden;
4. Omgevingsmaatregelen;
5. Aanvullende bouwmaatregelen in een voorschriftengebied.

Vooruitlopend hierop kan geconcludeerd worden dat geen sprake is van een hoge concentratie van verminderd zelfredzame personen. Ook geldt dat te allen tijde van de bron af gevlucht kan worden en zal risicocommunicatie een belangrijke rol spelen. Het aspect staat niet aan de haalbaarheid van de beoogde tien extra vrachtwagenparkeerplaatsen in de weg.

4.2.7 Klimaat/waterhuishouding

In de Klimaatstrategie gemeente Moerdijk (vastgesteld 15 juli 2021) zijn uitgangspunten opgenomen voor klimaatadaptief bouwen. De operationele doelen betreffen:

- Tegengaan van hitte met maatregelen in de openbare ruimte;
- Tegengaan van hittestress;
- Tegengaan van wateroverlast;
- Tegengaan van (effecten) van droogte.

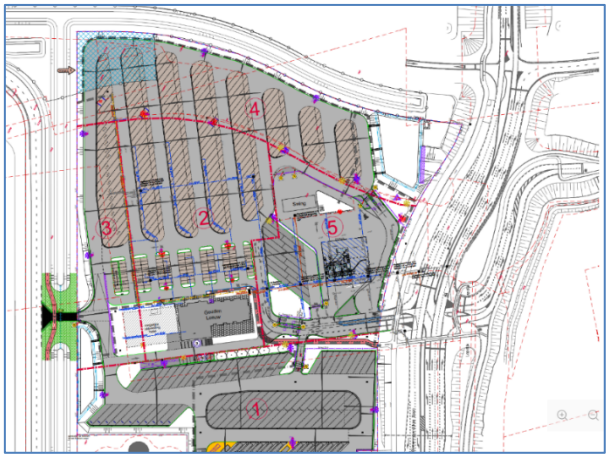
De insteek van de Klimaatstrategie sluit aan bij de uitgangspunten die Waterschap Brabantse Delta hanteert. Het waterschap hanteert bij nieuwe ontwikkelingen het principe van waterneutraal bouwen, waarbij gestreefd wordt naar het behoud of herstel van de 'natuurlijke' waterhuishoudkundige situatie. Voor het afvoeren van neerslag naar een oppervlaktewaterlichaam als gevolg van toename van verhard oppervlak of door afkoppelen van bestaand oppervlak is een watervergunning vereist. Er is een verplichte compensatie nodig van 600 m^3/ha verhard oppervlak waar regenwater vanaf voert, in de vorm van een voorziening om de versnelde afvoer van hemelwater in het riool te voorkomen. De opgaaf wordt minder als gekozen wordt voor een groen dak en/of infiltratie.

De locatie maakt deel uit van een groter gebied waarvoor al een watervergunning is verleend. In deze vergunning is de locatie meegenomen als volledig verhard, waardoor geen aanvullende compensatie noodzakelijk is

4.2.8 Verkeer en parkeren

Ontsluitingen

De directe omgeving van het plangebied is al bestemd en ingericht als vrachtwagenparkeerplaats. Ten zuiden van de projectlocatie is de Lapdijk, Hoofdstraat, Moerdijkseweg en Achterdijk gelegen. Via deze wegen is de Rijksweg A16 te bereiken die in zuidelijke richting naar Breda loopt en in noordelijke richting naar Zwijndrecht. Het toevoegen van de beoogde tien extra plekken is niet van invloed op de bestaande ontsluiting.



Figuur 9 Ontsluitingen inrichtingstekening

Parkeren

Waar parkeren normaliter een activiteit is die benodigd is om een andere functie mogelijk te maken, is in dit plan het realiseren van parkeren nu juist zelf de doelstelling. En wordt dus - inclusief de planologisch mogelijk te maken extra 10 vakken - in totaal 121 vrachtwagenparkeerplaatsen toegevoegd.

4.2.9 Kabels en leidingen

In de directe omgeving van de projectlocatie zijn geen relevante kabels en leidingen aanwezig waar bij de verdere planvorming rekening mee gehouden dient te worden.

4.2.10 Geluid

De instructieregels van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) voor geluid wijzen geluidgevoelige gebouwen en ruimten aan ter bescherming van mensen tegen geluid. In de aanwijzing van geluidgevoelige gebouwen is de functie van belang, te weten:

- Woonfunctie
- Onderwijsfunctie
- Bijeenkomstfunctie voor kinderopvang
- Gezondheidszorgfunctie

Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt, zal met een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke standaardwaarde geluid of de grenswaarde geluid uit het Bkl. Deze waarden zijn van toepassing op het geluid door alle geluidbronnen van een geluidbronsoort. Het voorgenomen initiatief voorziet niet in een dergelijke

functie. Daarnaast geldt dat er ook geen geluidsgevoelige bestemming c.q. activiteit in de directe omgeving gelegen is waar rekening mee gehouden dient te worden. Het initiatief voorziet namelijk enkel in een uitbreiding van de al aanwezige vrachtwagenparkeerplaatsen.

4.2.11 Stikstof

In het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is een toets uitgevoerd naar de mogelijke effecten van stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden voor de hele ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk en De Gouden Leeuw. De uitbreiding is zodanig beperkt dat wordt verwacht dat stikstof geen belemmering vormt voor de realisatie van het project en dat de aanleg kan plaatsvinden zonder significante gevolgen voor de natuurwaarden in de omgeving.

4.2.12 Conclusie

Er zijn vooralsnog geen onderwerpen die de beoogde ontwikkeling planologisch dan wel milieutechnisch niet mogelijk zouden maken. Wel zijn er diverse aandachtspunten benoemd, waar bij de verdere uitwerking en uitvoering van het plan rekening mee moet worden gehouden. Vooruitlopend hierop zijn er geen onderwerpen of aspecten waarvan te verwachten is dat deze aan de uitvoerbaarheid van het voorliggende initiatief in de weg staan. De omliggende gronden zijn al bestemd en ingericht als vrachtwagenparkeerplaats. Het groenstuk waar deze haalbaarheidsstudie betrekking op heeft voorziet in een uitbreiding van deze activiteit op deze strook.

Met inachtneming hiervan, acht het college het evenwel aanvaardbaar om op basis van de plannen in de huidige vorm tot de afronding van de initiatieffase over te gaan.

5. Financiële haalbaarheid

De Gouden Leeuw Exploitatie B.V. is de initiatiefnemer en ontwikkelaar van deze ontwikkeling. Dit houdt in dat De Gouden Leeuw Exploitatie B.V. verantwoordelijk is voor alle kosten die voortvloeien uit deze ontwikkeling, zoals de aanleg van de vrachtwagenparkeerplaatsen, realisatie van de faciliteiten, extra inritten en openbare infrastructuur, maar ook de ambtelijke uren. De kosten en afspraken hiervoor zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst.

De Gouden Leeuw Exploitatie B.V. financiert het plan geheel in eigen beheer. Er is een Europese subsidie verkregen voor het gehele plan. De financiële risico's voor de gemeente zijn dus beperkt.

6. Maatschappelijke haalbaarheid

Tijdens de procedure van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) heeft al een volledig participatieproces plaatsgevonden, waarbij belanghebbenden en andere betrokken partijen de gelegenheid hebben gehad om hun zienswijzen en aandachtspunten in te brengen. Omdat de huidige ontwikkeling slechts een beperkte uitbreiding betreft ten opzichte van het eerder vastgestelde plan, is ervoor gekozen geen nieuw participatietraject te doorlopen. De al gevoerde participatie en de beperkte aard van de aanpassing bieden voldoende waarborgen voor de maatschappelijke inbedding van het project.

7. Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de behoefte aan vrachtwagen parkeerplaatsen groot is. Met de realisatie van de vrachtwagenparkeerplaats worden er 121 extra vrachtwagen parkeerplaatsen gerealiseerd bij het gebied. Uit de beschouwing van alle relevante planologische aspecten blijkt dat de ontwikkeling haalbaar te maken is.

Vanuit financieel oogpunt is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor alle baten en kosten voortvloeiend uit deze de ontwikkeling. De kosten van de gemeente worden door de initiatiefnemer betaald.

Bijlage 1 Toekomstige situatie

