1185-04

HOOFDRAPPORT 1

VOORONTWERP BESTEMMINGSSPLAN MTC VALBURG

HASKONING

AUGUSTUS 2001

VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN
MTC Valburg

AUGUSTUS 2001

HASKONING
Ingenieurs- en
Architectenbureau

gemeente Overbetuwe

GEMEENTE Nijmegen

INHOUDSOPGAVE

blz.

1. INLEIDING 2

2. ACHTERGROND EN AANLEIDING 3
2.1 Inleiding 3
2.2 Waarom een multimodaal transportcentrum, waarom hier? 3
2.3 Begrenzing en ligging plangebied 4
2.4 Onderdelen MTC Valburg en omgeving 4

3. MTC VALBURG, EEN DUURZAAM BEDRIJVENTERREIN 5

4. TOETSINGSKADER 7
4.1 MER 7
4.2 Getoetste onderdelen en alternatieven 7
4.3 Milieucontouren 7
4.4 Mitigerende en compenserende maatregelen 7

5. STEDEBOUW 12
5.1 Ruimtelijke kwaliteit 12
5.2 Bebouwing 12
5.3 Verkeer 12
5.4 Groen- en waterstructuur 12
5.5 Beeldkwaliteitsplan 12

6. VERKEER 13
6.1 Inleiding 13
6.2 Beleid 13
6.3 Bestaande situatie 13
6.4 Onderzoek 13
6.5 Ontwerp / Toekomstige situatie 13

7. NATUUR EN LANDSCHAP 16
7.1 Inleiding 16
7.2 Natuurbeleid 16
7.3 Bestaande situatie landschap 16
7.4 Ecologie 17
7.5 Landschappelijke inpassing van het MTC Valburg 17
7.6 Groenstructuur op het MTC Valburg 18

8. WATERHUISHOUDING 19
8.1 Inleiding 19
8.2 Doelstellingen en uitgangspunten 19
8.3 Waterhuishoudingsplan 19

9. CULTUURHISTORIE 22
9.1 Inleiding 22
9.2 Beleid 22
9.3 Archeologie 22
9.4 Monumenten 23
9.5 Landschap en waterwegen 23

10. CIVIELE TECHNIEK 24
10.1 Inleiding 24
10.2 Bestaande kabels en leidingen 24
10.3 Waterkering 25
10.4 Aanleg van de haven en de havenmond 26

11. ECONOMIE 27
11.1 Inleiding 27
11.2 Werkgelegenheid 27
11.3 Economisch beleid 27
11.4 Vervoersontwikkelingen 27
11.5 Onderdelen MTC Valburg 28
11.6 'Toelatingseisen' MTC Valburg 28
11.7 Uitgangspunten fasering en segmentering 29
11.8 Segmenten BCV van het MTC Valburg 29

12. MILIEU 31
12.1 Inleiding 31
12.2 Stolpbenadering en milieubeleidskader 31
12.3 Algemene aanpak milieu-onderzoeken 31
12.4 Geluid 33
12.5 Externe veiligheid 34
12.6 Geur en stof 35
12.7 Milieu-integratie 35
12.8 Licht 35
12.9 Bodem 36

13. PARKMANAGEMENT 37

14. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID 38
14.1 Inleiding 38
14.2 Financiële paragraaf 38
14.3 Kostenverhaalbesluit 38
14.4 Verwerving / Onteigening 38
14.5 Planschade 38
14.6 Wvg 39

15. JURIDISCHE OPZET VAN HET BESTEMMINGSPLAN 40
15.1 Inleiding 40
15.2 Opzet van het bestemmingsplan 40
15.3 Elementen bestemmingsplan 40
15.4 Plankaart 40
15.5 Toelichting op de voorschriften 40
15.6 Gemeente Overbetuwe/gemeente Nijmegen; 42
15.7 Parkmanagement/ beeldkwaliteitsplan 42

16. COMMUNICATIE 43
16.1 Inleiding 43
16.2 Informeel vooroverleg 43
16.3 Vooroverleg (artikel 10 Besluit Ruimtelijke Ordening) 43
16.4 Planning van het bestemmingsplan 43

POSITIEVE LIJSTEN 44

Opgesteld en goedgekeurd: ir. Mariska Ruiter Paraaf:

1. INLEIDING

Vijf onderdelen voorontwerp bestemmingsplan MTC Valburg
Voor u ligt het voorontwerp-bestemmingsplan voor het Multimodaal Transport Centrum Valburg (hierna te noemen MTC Valburg).
Dit bestemmingsplan is opgebouwd uit vijf onderdelen:
1. Toelichting (tekst, illustraties, en toelichtende profielen);
2. Voorschriften (voorschriften met 5 positieve lijsten);
3. Plankaart;
4. Profielblad (met 9 profielen, gekoppeld aan de plankaart);
5. Bijlagen (de 5 positieve lijsten).

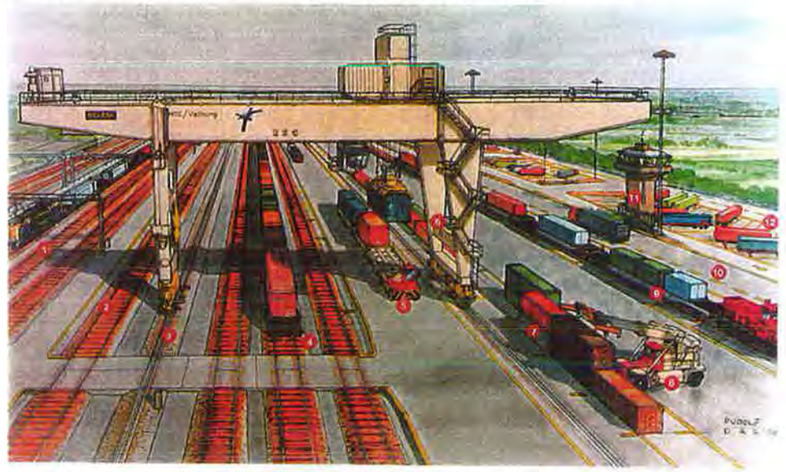
In de toelichting van dit plan is per onderdeel steeds de huidige situatie weergegeven, en wordt daarna de geplande situatie geschetst en onderbouwd.

Wij hebben getracht dit document zo beknopt en leesbaar mogelijk te houden, en voor alle detailinformatie te verwijzen naar de beschikbare deelrapporten en -onderzoeken (die in de bestemmingsplan terplekke worden genoemd)

(Veel) Gebruikte afkortingen in dit bestemmingsplan
In dit bestemmingsplan komt een groot aantal afkortingen voor. Ter bevordering van de leesbaarheid hiervan, volgt hier een overzicht de meest voorkomende:
- MTC Valburg: Multimodaal Transport Centrum Valburg;
- BCV: Bedrijvencomplex Valburg;
- FC: Facility Center;
- RSC: Rail Service Center;
- BCV: Binnenvaart Service Center;
- ODC: Ondergronds Distributie Center;
- ITS: Intern Transport Systeem;
- Back-bone: de 'ruggengraat' van de infrastructuur van het MTC Valburg, de noordzuid-as die alle onderdelen met elkaar verbindt;
- CUP: Container Uitwissel Punt;
- KAN: Knooppunt Arnhem – Nijmegen;
- RSP: Regionaal Structuur Plan;
- ZD: Zakelijke Diensten;
- VAL: Value Added Logistics;
- MEM: Metaal, Elektro en Machines;
- T: Transport;
- GH: Groothandel;
- VGM: Voeding- en Genotmiddelen;
- GR/P: Grafische en Papierindustrie.

Illustraties van onderdelen van het MTC Valburg, getekend door Rudolf Das (1997). Niet elk detail klopt meer, maar het principe wordt wel duidelijk gemaakt.

Globale indeling BSC (Binnenvaart Service center), met Waal in 't zuiden, en de geplande doorgetrokken A73 in 't oosten, en Slijk-Ewijk in het westen (niet getekend)



Inrichtingsprincipe van het CUP (Container Uitwisselings Punt), tussen de Betuweroute en het RSC (Rail Service Center)

Doorsnede ITS (Intern Transport Systeem) en back-bone over A15 / Betuweroute

Topografische ondergrond omgeving van het MTC Valburg (1995), schaal 1:25.000

Foto's noordelijk deel plangebied (ten noorden van de A15), voor nummers en kijkrichting: zie topografische kaart

1. *Eimerense straat*

2. *Boomgaard Eimeren*

3. *Tussen Reethsestraat en A15*

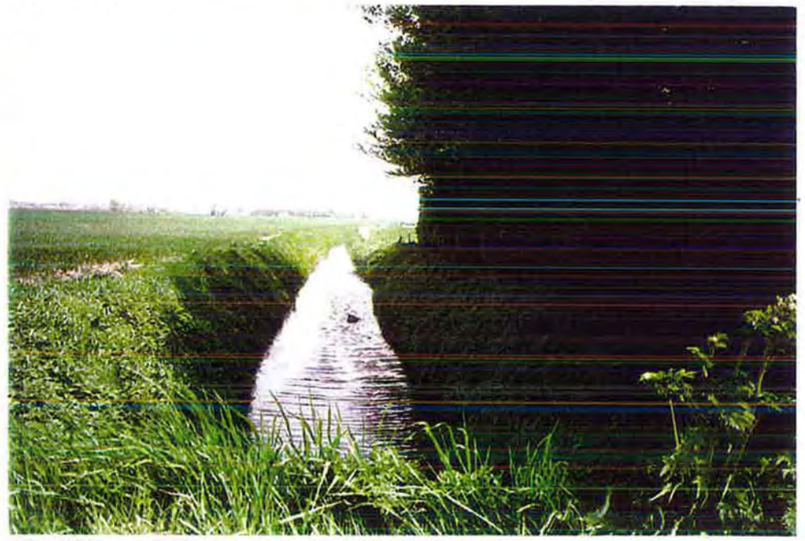
4. *Reethse straat*

5. *Tussen Reethsestraat en Elst*

6. *Reethse straat*

7. *Woning Reeth*

8. *Reethse straat*



9. *Mermsche Zeeg*

Foto's zuidelijk deel plangebied (ten zuiden van de A15), voor nummers en kijkrichting: zie topografische kaart

10. Van Balverenlaan

11. en 12. Tussen Van Balverenlaan en A15

13. Tussen Oosterhoutse straat en uitbreiding Oosterhout (Vlek 10)

14. Noordrand Oosterhout, gezien vanaf Van Balverenlaan

15. Vanaf Van Balverenlaan kijkend richting Oosterhoutse straat

16. Loenen

17. Vanaf de Waaldijk kijkend op het gebied tussen Slijk-Ewijk en geplande haven

18. Waaldijk bij Slijk-Ewijk, kijkend richting Nijmegen

ACHTERGROND EN AANLEIDING

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat over de onderstaande onderwerpen:
- Waarom een MTC en waarom op deze locatie?
- Begrenzing en ligging plangebied;
- Onderdelen MTC Valburg.

2.2 Waarom een multimodaal transportcentrum, waarom hier?

Verankering beleid
De behoefte aan een multimodaal transportcentrum bij Valburg vloeit voort uit besluiten die op verschillende overheidsniveaus zijn genomen:
- In het Europese (onder andere Europese commissie 1995; Trans-Europees Netwerk) en Nationale beleid (onder andere VINEX en SVVII) is de lijn uitgezet voor het ontwikkelen van een strategisch netwerk van infrastructurele hoofdassen (Trans-Europees Netwerk), en gelijktijdig een verschuiving van het goederenvervoer over de weg naar goederenvervoer per spoor en water.
- De commissie Kroes heeft in het advies aan de minister van Verkeer en Waterstaat 'Op weg naar intermodaal vervoer' (1991), aangegeven dat het KAN de potentie heeft zich te ontwikkelen tot een zogenaamd tweede-lijns knooppunt.
- Als uitwerking van het Europese en nationale beleid, is in het streekplan Gelderland en het Regionaal Structuurplan KAN de ontwikkeling tot multimodale transportregio als speerpunt opgenomen, met als belangrijk onderdeel het MTC.
- Het MTC Valburg kent als noodzakelijke voorwaarde een koppeling met het containeruitwisselpunt (CUP) in de Betuweroute, waarvoor de locatie bij Valburg in de PKB Betuweroute (1994) is vastgelegd.
- In de Ontwikkelingsvisie op het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen van de provincie Gelderland (1993) is het gebied tussen Valburg, Slijk Ewijk, Oosterhout en Elst gekozen als de meest geschikte locatie voor het MTC.
- De in de Ontwikkelingsvisie aangegeven gewenste locatie voor de ontwikkeling van het MTC is overgenomen in het streekplan Gelderland (1996) en het Regionaal Structuurplan KAN (1998).

Rijksniveau

VINEX (1991-goedgekeurd 1993) en advies commissie Kroes (1991)
De regio Arnhem-Nijmegen is in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) aangewezen als stedelijk knooppunt met een nationale positie. De stedelijke knooppunten vervullen in het nationale ruimtelijke beleid een centrumfunctie voor de regio. Tevens wordt het KAN tot de Stedenring Centraal Nederland gerekend: het economische kerngebied van Nederland. Dit betekent dat het KAN een belangrijke rol heeft te vervullen in de economische ontwikkeling van Nederland en de versterking van de concurrentiepositie in Europa.
Daarnaast is in de VINEX aangegeven dat voor de Nederlandse economie in het algemeen en de distributiefunctie van Nederland in het bijzonder, een distributieknooppunt tussen de Rotterdamse haven en het Europese achterland van groot belang is. Dit biedt de mogelijkheden om goederen op een snelle en minder milieubelastende wijze af te voeren in relatie met het achterland.
Het KAN lijkt hiervoor (ontwikkeling distributieknooppunt) het meest aangewezen gebied: het ligt op voldoende afstand van Rotterdam (en andere zeehavens) om gecombineerd weg-water vervoer mogelijk te maken. Ook de afstand van het KAN tot andere transportknooppunten is zodanig, dat er sprake kan zijn van voldoende ladingvolume.
Op advies van de commissie Kroes (advies uit 1991 aan de minister van Verkeer en Waterstaat) is het KAN aangewezen als een tweede-lijnsknooppunt. Een tweede-lijnsknooppunt is een overslagpunt binnen het Trans-Europese vervoersnetwerk waar wisseling van vervoerswijzen en hergroepering van goederenstromen plaatsvindt. Een gebied rondom een dergelijk knooppunt genereert en ontvangt regionale goederen.
Door de goede ligging aan de Europese hoofdtransportassen over weg, water en spoor kan het KAN uitgroeien tot een volwaardig tweede-lijnsknooppunt.
Wat betreft het beleid ten aanzien van de Trans-Europese netwerken wordt het VINEX-beleid voortgezet in de Vijfde Nota.

Provinciaal niveau

Streekplan Gelderland (1996)
In het streekplan Gelderland is aangegeven dat: 'Een specifiek (boven-)regionaal bedrijventerrein wordt ontwikkeld binnen het Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Door de ligging aan bestaande en geplande infrastructuur, en op grond van andere aanwezige vestigingsfactoren, ligt hier het accent op het segment transport, distributie en logistieke dienstverlening. De mogelijkheden om het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen te ontwikkelen tot multi-modale transportregio, zijn uitermate goed. Voor de provincie staat daarbij de realisatie van een (inter-)nationaal en interregionaal tweede-lijnsknooppunt in de omgeving van Valburg centraal. Een belangrijk aspect daarbij is de aandacht voor de relatie en afstemming met Duitse vervoersknooppunten bij Emmerich en Duisburg.' In het streekplan is aangegeven dat de begrenzing en inrichting van het MTC Valburg in het regionaal structuurplan moeten worden uitgewerkt.

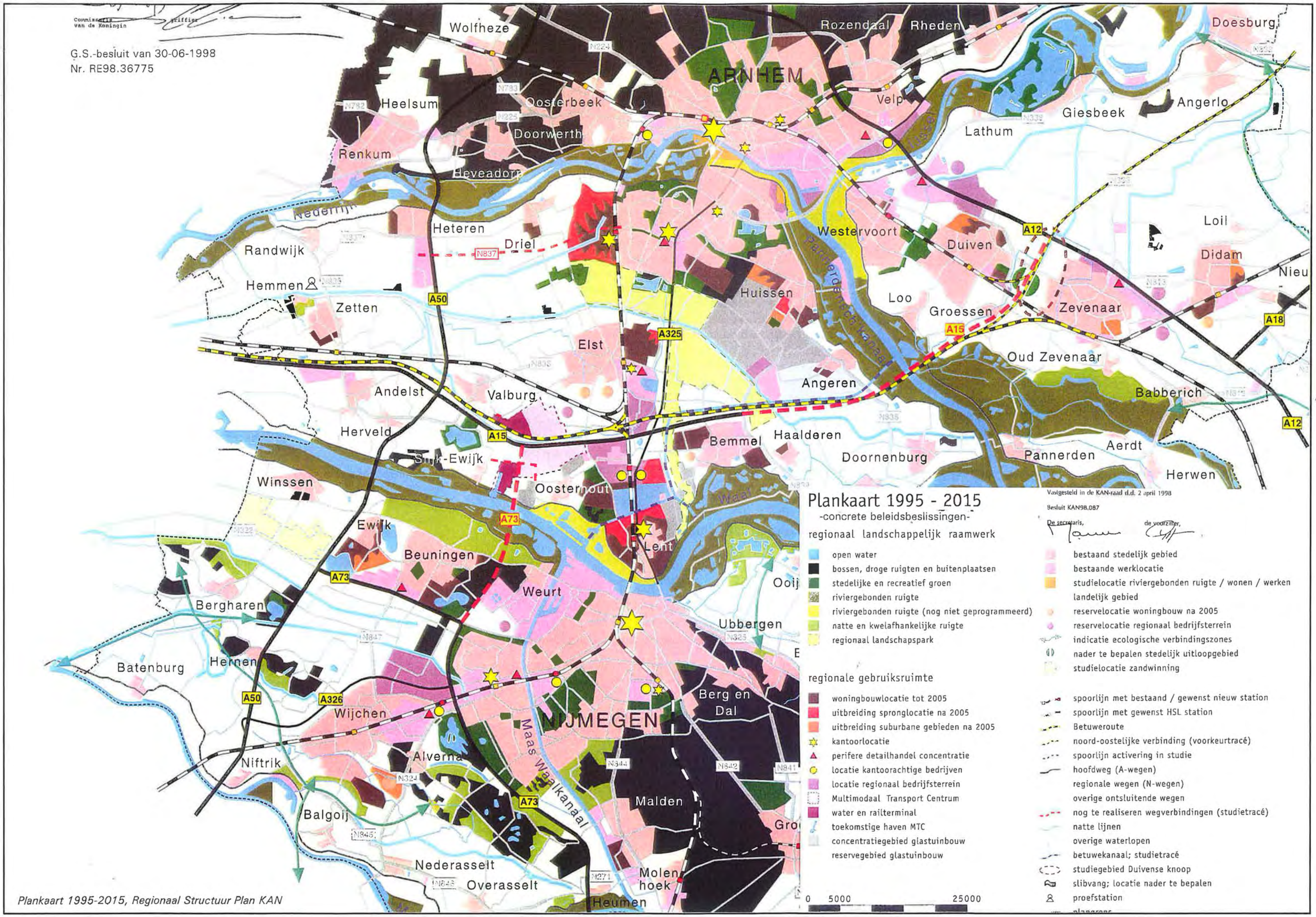
Regionaal niveau

Ontwikkelingsvisie op het stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen (provincie Gelderland 1993)
De Ontwikkelingsvisie is opgesteld om invulling te geven aan de status stedelijk knooppunt die door het rijk (VINEX) aan het gebied is verleend. In de visie, die een ruimtelijk-economische invalshoek heeft, is aangegeven welk gebied in het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen het meest geschikt zou zijn voor de ontwikkeling van een distributieknooppunt.
De belangrijkste redenen voor de keuze van Valburg als locatie voor het MTC zijn:
- de koppeling met de Betuweroute, en de locatie van het containeruitwisselpunt voor vervoer per trein;
- de ligging aan de hoofdtransportas de Waal;
- de gunstige ligging ten opzichte van de overige hoofdinfrastructuur in het gebied (A50, A15, mogelijke de A73);
- de beschikbare fysieke ruimte in het gebied voor een grootschalige ruimtevragende activiteit zoals het MTC, en het streven in de Ontwikkelingsvisie om het gebied tussen de stedelijke zones Arnhem en Nijmegen zoveel mogelijk te ontzien.

Regionaal Structuurplan KAN
In het 'Regionaal Structuurplan KAN 1995-2015' (RSP), vastgesteld in de KAN-raad in april 1998, en in het bijbehorende Uitvoeringsprogramma RSP, wordt uitgegaan van de ontwikkeling van het KAN tot een multimodale transportregio, met als belangrijk onderdeel het multimodaal transportcentrum bij Valburg. Op de plankaart van het RSP zijn aangegeven: de begrenzing van het MTC-terrein, de ligging van de binnenvaartterminal en het rail servicecentrum.
In het RSP is als algemene doelstelling voor het KAN gebied aangegeven: 'het versterken van de positie van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen binnen de stedenring Centraal Nederland en binnen de economische krachtenvelden op het niveau van noord-west Europa'.
Door de aanwezige en geplande weg-, water en spoorinfrastructuur ontstaat in het KAN een unieke mogelijkheid voor een verknoping van de verschillende vervoersmodaliteiten en conform het advies van de Commissie Kroes, de mogelijkheid tot de ontwikkeling tot een tweedelijns knooppunt in het Europese transportnetwerk.
Ter versterking van de economische structuur, is als een van de sleutelprojecten de ontwikkeling van het MTC Valburg aangegeven. Het MTC Valburg zal, volgens het RSP, ruimte moeten bieden aan een bedrijventerrein voor met name distributie en logistieke activiteiten van netto 200 ha, een combinatie van:
- spoorwegknooppunt en rail service center;
- een binnenvaart service center en binnenvaartknooppunt.

Commissaris van de Koningin

G.S.-besluit van 30-06-1998
Nr. RE98.36775



Vastgesteld in de KAN-raad d.d. 2 april 1998

Besluit KAN98.087

De secretaris, de voorzitter,

Plankaart 1995 - 2015

-concrete beleidsbeslissingen-

regionaal landschappelijk raamwerk

- open water
- bossen, droge ruigten en buitenplaatsen
- stedelijke en recreatief groen
- riviergebonden ruigte
- riviergebonden ruigte (nog niet geprogrammeerd)
- natte en kwelafhankelijke ruigte
- regionaal landschapspark

regionale gebruiksruimte

- woningbouwlocatie tot 2005
- uitbreiding spronglocatie na 2005
- uitbreiding suburbane gebieden na 2005
- kantoorlocatie
- perifere detailhandel concentratie
- locatie kantoorachtige bedrijven
- locatie regionaal bedrijfsterrein
- Multimodaal Transport Centrum
- water en railterminal
- toekomstige haven MTC
- concentratiegebied glastuinbouw
- reservegebied glastuinbouw

- bestaand stedelijk gebied
- bestaande werklocatie
- studielocatie riviergebonden ruigte / wonen / werken
- landelijk gebied
- reservelocatie woningbouw na 2005
- reservelocatie regionaal bedrijfsterrein
- indicatie ecologische verbindingszones
- nader te bepalen stedelijk uitloopgebied
- studielocatie zandwinning

- spoorlijn met bestaand / gewenst nieuw station
- spoorlijn met gewenst HSL station
- Betuweroute
- noord-oostelijke verbinding (voorkeurtracé)
- spoorlijn activering in studie
- hoofdweg (A-wegen)
- regionale wegen (N-wegen)
- overige ontsluitende wegen
- nog te realiseren wegverbindingen (studietracé)
- natte lijnen
- overige waterlopen
- betuwekanaal; studietracé
- studiegebied Duivense knoop
- slibvang; locatie nader te bepalen
- proefstation
- plangrens

0 5000 25000

Plankaart 1995-2015, Regionaal Structuur Plan KAN

Nadere eisen aan de inpassing en inrichting van het MTC Valburg worden gesteld in het Uitvoeringsprogramma van het RSP. Hoofdpunten hieruit zijn:
- de landschappelijke inpassing in de omgeving;
- de ruimtelijk structurerende middelen op het bedrijventerrein;
- inventarisatie van aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden én een aanpak voor de wijze waarop daarmee bij de terreinontwikkeling rekening wordt gehouden.

Deze en andere mitigerende en compenserende maatregelen uit het MER, waaronder de daarin aangegeven milieucontouren, zijn als concrete beleidsbeslissing opgenomen in het Uitvoeringsprogramma, en maken dus deel uit van het toetsingskader van dit bestemmingsplan.
De begrenzing van het MTC Valburg en de hier beoogde ruimtelijke ontwikkeling, zijn onlangs (april 2001) door de Raad van State aangemerkt als concrete beleidsbeslissing.

Gemeentelijk niveau

Het plangebied van het MTC Valburg valt binnen de onderstaande vigerende bestemmingsplannen:
- Buitengebied dorp Elst (gemeente Elst, 1979);
- Buitengebied (gemeente Valburg, 1998);
- Fietspaden Griftdijk (gemeente Valburg, 1982);
- Bedrijfshallen Griftdijk herziening (gemeente Valburg, 1988);
- Griftdijk (gemeente Nijmegen, in concept beschikbaar).

De vigerende bestemmingsplannen laten de ontwikkeling van het MTC Valburg niet toe, zodat het opstellen van een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is.

2.3 Begrenzing en ligging plangebied

Locatie
Het plangebied MTC Valburg bevindt zich op het grondgebied twee gemeenten:
- gemeente Overbetuwe (overgrote deel);
- gemeente Nijmegen (zuidoosthoek nabij Griftdijk).

Het plangebied wordt omringd door Valburg, Elst, Oosterhout en Slijk-Ewijk, en de buurtschappen Eimeren en Reeth.
De infrastructuur waaraan het MTC Valburg wordt gekoppeld, bestaat uit:
- weg: de A15, en de in studie zijnde doortrekking A73;
- water: de Waal;
- rail: de geplande Betuweroute en het CUP.

Betuweroute, CUP en A15
In principe vallen de geplande Betuweroute, het geplande CUP en de bestaande A15 buiten het plangebied.
Voor de geplande Betuweroute en CUP is in het kader van de PKB / Tracéwet een aparte procedure gevolgd. Om de Betuweroute en het CUP wel te kunnen realiseren, is hiervoor in het bestemmingsplan MTC Valburg wel een ruimtelijke reservering gemaakt.
Daar waar de Betuweroute, het CUP en de A15 kruisen met elementen van het MTC Valburg, maken zij deel uit van het plangebied van het MTC Valburg.
Voor de A15 is bovendien het deel tussen de geplande aansluiting-A73 en de aansluiting Elst in het plangebied opgenomen, in verband met de geplande toevoeging van weefvakken.

De geplande doortrekking A73
De geplande doortrekking A73 is in het plangebied opgenomen, voor zover deze het MTC-gebied doorsnijdt. De ruimte die is gereserveerd voor de A73, is de ruimte die nodig is voor de ruimtelijk meest omvangrijke variant (2x3 rijstroken met weefvakken en vluchtstroken). Daarbinnen past in ieder geval de 'mogelijke tijdelijke aansluiting'.
Momenteel wordt voor de geplande doortrekking A73 een MER opgesteld. Omdat op het moment dat het plan MTC Valburg nog in het stadium van 'voorontwerp-bestemmingsplan' verkeert, nog niet 100% zeker is of, wanneer, en in welke vorm, de A73 zal worden doorgetrokken, is in het bestemmingsplan MTC Valburg ook rekening gehouden met de aanleg van een 'tijdelijke aansluiting' op de A15, op het tracé A73, danwel daar waar de back-bone over de A15 gaat. Deze tijdelijke aansluiting verdwijnt als de A73 wordt doorgetrokken, of wordt definitief als de A73 niet wordt doorgetrokken.

2.4 Onderdelen MTC Valburg en omgeving

Onderdelen

Drie compartimenten
Het MTC Valburg bestaat uit drie compartimenten:
1. het BCV: het Bedrijven Complex Valburg;
2. het RSC: het Rail Service Center, een railterminal ten behoeve van overslag van containers;
3. het BSC: het Binnenvaart Service Center, een haven en terminal ten behoeve van overslag van containers;

Het ITS (Intern Transport Systeem en de back-bone verbinden deze compartimenten met elkaar.

Telematica-terminal
Bovendien wordt een 'Telematicaterminal' gepland, als onderdeel van het zogenaamde Facility Center FC. Deze terminal is ondersteunend voor de drie compartimenten.

Landschappelijke inpassing
Rondom het bedrijventerrein is nog een groot gebied in het plangebied genomen, bedoeld voor landschappelijke inpassing. Dit wordt de 'directe landschappelijke inpassing' genoemd, naast de 'landschappelijke inpassing in ruimere zin', die buiten de plangrens valt. Naast dit bestemmingsplan wordt gelijktijdig het 'Landschapsplan Overbetuwe Zuid' opgesteld. Daarin wordt aangegeven hoe het MTC Valburg optimaal in het landschap kan worden ingepast. Voor zover deze inpassing in dit bestemmingsplan fysieke danwel financiële ruimte vraagt, is daar rekening mee gehouden.

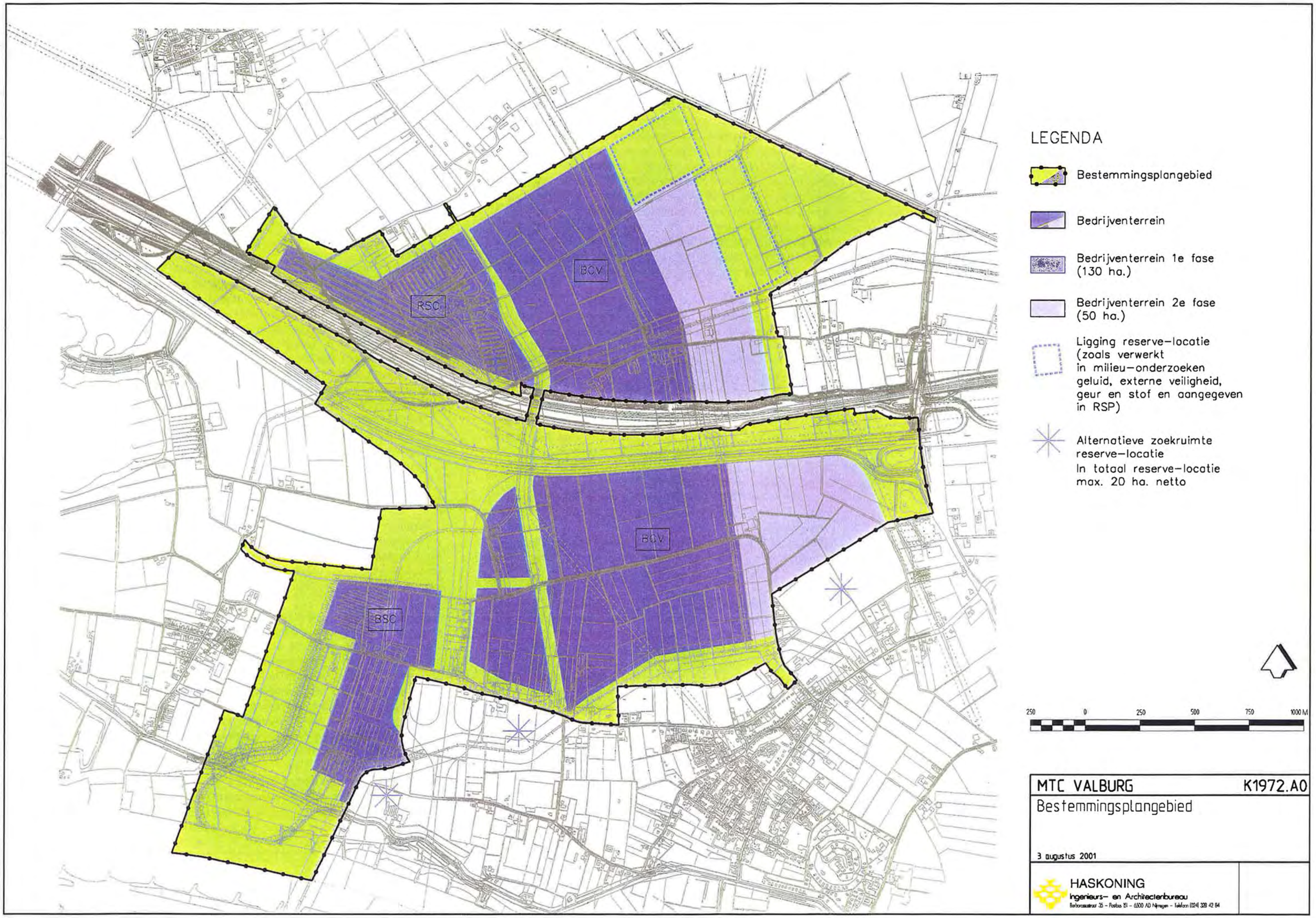
Fasering

In het Regionaal Structuurplan van het KAN (RSP) is bepaald, dat 200 ha. netto bedrijventerrein (exclusief de terminals) in een bestemmingsplan moet worden opgenomen (zie hiervoor). Gelet op die grootte en op de aard van het bedrijventerrein (multimodaal), is –op basis van een redelijk geacht uitgiftetempo binnen de planperiode van 10 jaar, inclusief een zogenaamde 'ijzeren voorraad'- gekozen voor een gefaseerde ontwikkeling. Aldus ontstaat de volgende fasering:

Fase:	Periode:	Oppervlak:
Fase 1	tot 2010	130 hectare
Fase 2	2010-2020	50 hectare
Reserve-locatie	2010-2020	20 hectare
Totaal:		200 hectare

In het RSP zijn de fasen 1 en 2 gezamenlijk als zogenaamde 'harde grenzen' opgenomen. Beide fasen zijn ook als zodanig in dit bestemmingsplan opgenomen, zij het dat –gelet op de 10-jaarstermijn, die geldt voor een bestemmingsplan en een daaraan gekoppeld redelijk geacht uitgiftetempo- alleen fase 1 binnen die 10-jaarstermijn wordt ontwikkeld, en dus als bestemming 'Uit te werken bedrijfsdoeleinden' is opgenomen.
Afhankelijk van het uitgiftetempo danwel de economische ontwikkelingen, zullen fase 2 en de reserve-locatie in principe na die 10-jaarstermijn aan bod komen.
Fase 2 en de reserve-locatie vallen wel binnen de plangrens. Op deze manier kunnen namelijk wel al de grote landschappelijk inpassingsmaatregelen worden bestemd ten behoeve van de realisering, en wordt tevens voorkomen dat zich (in het kader van het MTC Valburg) op deze locaties ongewenste ontwikkelingen voordoen.
De ligging van de reservelocatie is indicatief in het RSP opgenomen. Wel is een hard uitgangspunt dat de reservelocatie ontwikkeld zal worden, aangezien in het bij het RSP opgenomen uitvoeringskader is bepaald, dat 200 ha. netto bedrijventerrein moet worden gerealiseerd.

Voor dit onderwerp wordt verwezen naar:
- *Regionaal Structuurplan KAN 1995-2015 (april 1998);*
- *MER MTC Valburg 2001.*


LEGENDA
Bestemmingsplangebied
Bedrijventerrein
Bedrijventerrein 1e fase (130 ha.)
Bedrijventerrein 2e fase (50 ha.)
Ligging reserve-locatie (zoals verwerkt in milieu-onderzoeken geluid, externe veiligheid, geur en stof en aangegeven in RSP)
Alternatieve zoekruimte reserve-locatie
In totaal reserve-locatie max. 20 ha. netto
BCV
RSC
BCV
BSC
250
0
250
500
750
1000 M
MTC VALBURG
K1972.A0
Bestemmingsplangebied
3 augustus 2001
HASKONING
Ingenieurs- en Architectenbureau
Barbarossastraat 35 - Postbus 151 - 6500 AD Nijmegen - Telefoon (024) 328 42 84

3. MTC VALBURG, EEN DUURZAAM BEDRIJVENTERREIN

Algemeen
Het MTC Valburg dient ontwikkeld te worden als een duurzaam bedrijventerrein. Duurzaam' is een erg breed begrip. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de diverse manieren, waarop voor het MTC Valburg inspanning wordt verricht op dit gebied. Een aantal van deze aspecten vindt zijn weerslag in dit bestemmingsplan, een aantal kan op andere wijzen worden gerealiseerd. De onderwerpen worden hier kort omschreven. De voor het bestemmingsplan belangrijkste worden later meer in detail behandeld (zie verwijzingen naar hoofdstukken of paragraven).

Intensief ruimtegebruik (zie hoofdstuk 5)
Binnen het terrein wordt intensief ruimtegebruik nagestreefd, door:
- de beoogde aanleg van een Ondergronds Distributie-Centrum (ODC) op het BSC;
- een hoge maximale bouwhoogte mogelijk te maken, waardoor (ook voor bedrijfshallen het) bouwen in twee of meer lagen wordt gestimuleerd;
- het stimuleren van parkeren op of onder gebouwen;
- het stimuleren van meervoudig ruimtegebruik;
- door op strategische deelgebieden (zichtlocaties) een niet te lage minimale bouwhoogte te eisen;
- door een hoge bebouwingsdichtheid toe te staan.

Dit streven past binnen het regionale beleid ten aanzien van meervoudig en intensief ruimtegebruik.

Multimodaal (zie §11.6)
Het MTC Valburg is een bedrijventerrein met drie modaliteiten:
- weg: de bestaande A15 en de geplande A73;
- spoor: de geplande Betuweroute;
- water: de aan te leggen haven aan de Waal;

Ondersteunend daarvoor wordt nog een 'Telematica-terminal' gepland, bedoeld voor digitale communicatietechnieken.
Op het MTC Valburg zullen uitsluitend die bedrijven worden geaccommodeerd, die veelvuldig gebruik maken van de haven-en/of railterminal. Er zullen geen bedrijven worden gevestigd die uitsluitend zijn ingericht op wegverkeer. Ook kunnen bedrijven worden gevestigd, die functioneren in een op het MTC Valburg aanwezig cluster van bedrijven, die als cluster als geheel voldoet aan deze voorwaarde.

Intern Transport Systeem (zie §6.5)
Voor het vervoer van containers tussen de beide terminals, en naar de bedrijventerreinen van het MTC Valburg (BCV), is een Intern Transport Systeem gepland. Dit systeem verbindt:
- het BSC met het RSC;
- en het RSC met het BCV.

Segmentering (zie §11.8)
Behalve de gestelde mobiliteits-eis, moet een bedrijf passen binnen één van de vijf segmenten bedrijvigheid. Deze thematisering van bedrijvenlocaties betekent dat het MTC Valburg wordt ontwikkeld en ingericht voor specifieke typen bedrijven, waarbij direct rekening kan worden gehouden met de vestigingswensen. Voordeel van specifieke benoeming van bedrijventerreinen is dat de te vestigen bedrijven duidelijkheid wordt geboden ten aanzien van hun bedrijfsomgeving in die vorm, dat gelijksoortige bedrijven in de omgeving worden gevestigd waarvan weinig tot geen hinder wordt ondervonden. Dit leidt tot een duurzame invulling en vertraging van de fysieke en economische veroudering van het bedrijventerrein.

Clustering (zie §11.8)
Behalve de segmentering op zich, is daarnaast voor elk segment een aparte locatie aangewezen, zodat bedrijven:
- met dezelfde eisen dicht bij elkaar zitten ('clustervorming');
- die elkaars diensten nodig hebben, eveneens in elkaars nabijheid zitten.

Deze clustering van bedrijven is gericht op het vestigen van complete productieketens op een bedrijventerrein. Dit betekent, dat er naar wordt gestreefd producenten, afnemers en toeleveranciers in elkaars omgeving te vestigen. Hiermee kan worden ingespeeld op de optimalisatie van productieketens.

Landschappelijke inpassing (zie §7.4)
De visuele hinder naar de omwonenden wordt beperkt door:
- aanleg groenwallen rondom het gehele terrein, variërend in hoogte;
- aanleg van brede groenbuffers op strategische locaties;
- realisatie van het Landschapsplan voor de omgeving van het MTC.

Waterhuishouding (zie §8.3)
Bij de opzet voor het waterhuishoudingssysteem voor het MTC Valburg is het vasthouden van gebiedseigen water een belangrijk streven. Dat dit water zo min mogelijk vervuild mag worden, spreekt voor zich. Belangrijke middelen daarbij zijn:
- een buffer voor het op seizoenstijdschaal vasthouden van water;
- aanleg van Wadi's voor de opvang van schoon regenwater;
- de aanleg van nieuwe / verbreden van bestaande watergangen, waarbij ook een natuurvriendelijke oever wordt aangelegd.

Stolp-benadering (zie §12.2)
Om de milieu-uitstoot te kunnen beheersen, is de zogenaamde stolp-benadering gekozen, waarbij de verschillende milieu-aspecten (geluid, risico, stank en stof) in z'n totaliteit worden beschouwd. Bij de gronduitgifte wordt hier rekening mee gehouden. Gebruik van een zogenaamde 'positieve bedrijvenlijst', het gemeentelijke milieubeleids-kader, en de vergunningsprocedure, zijn hierbij de instrumenten.

Energie
Voor het MTC Valburg wordt wat energiegebruik betreft gestreefd naar:
- beperking van de energievraag;
- zoveel mogelijk duurzame energie inzetten;
- voor de resterende vraag efficiënte techniek inzetten.

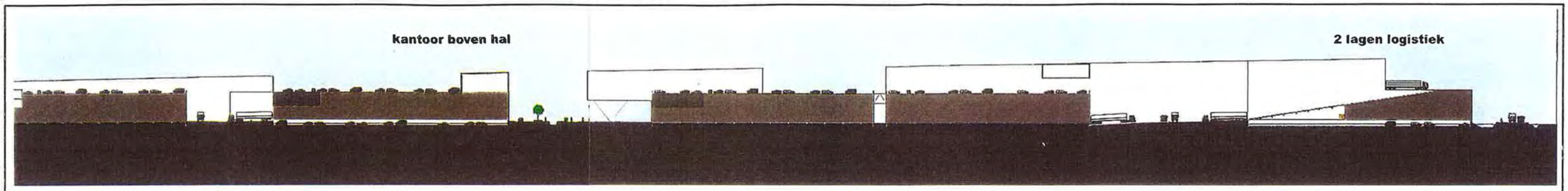
Windturbines
In het MTC Valburg is ruimte voor windturbines ten behoeve van energie-opwekking. Hiervoor is geen aparte locatie aangeduid op de plankaart, omdat op voorhand niets uitgesloten moet worden. De technische ontwikkelingen op dit gebied gaan momenteel zo snel, dat nu niet is aan te geven wat over enkele jaren het gunstigst is. Langs de A15 is een mogelijkheid, andere locaties zijn ook denkbaar.
In ieder geval zal de toekomstige locatie worden getoetst op:
- akoestische aspecten;
- economische aspecten ten aanzien van de uitgifte van het bedrijventerrein;
- veiligheid (verkeer, externe veiligheid);
- vogelrichtlijnen;
- visuele aspecten;
- het aspect ruimtelijke kwaliteit.

Bovendien is het plaatsen van windturbines m.e.r.-beoordelingsplichtig, als het gaat om:
- turbines met een vermogen van > 10 MW (per stuk);
- of wanneer het gaat om 10 of meer turbines.

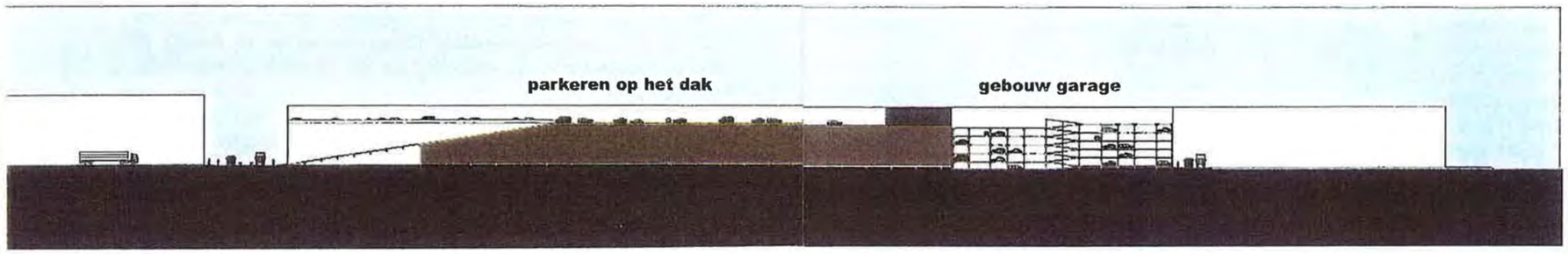
Via het parkmanagement, de stolpbenadering, het beeldkwaliteitsplan, en een eventueel MER, moet de definitieve positionering verder worden onderzocht.

Ruimtelijke kwaliteit (zie hoofdstuk 5)
Duurzaamheid stelt ook eisen aan de uitstraling van het terrein. Om de gewenste allure bij aanleg en voor de lange termijn te kunnen realiseren en handhaven, worden eisen gesteld aan de inrichting van het openbaar gebied én van de kavels, ten aanzien van parkeren, groenaanplant en dergelijke. In een zogenaamd 'beeldkwaliteitsplan' worden deze aspecten omschreven en toegelicht. Het beeldkwali-teitsplan vormt voor de Welstandscommissies van de beide gemeenten een belangrijk toetsingsinstrument.

Parkmanagement (zie hoofdstuk 13)
Om al deze doelstellingen te verwezenlijken, is voor het MTC Valburg een zogenaamd 'Parkmanagement' opgezet. Diverse aspecten van realisatie, beheer en onderhoud komen daar aan de orde.



Voorbeeld intensief ruimtegebruik: gestapelde logistieke bedrijven op het Schiphol Logistics Park (Haskoning)



Hallen

Laboratorium

Kantoren

Voor dit onderwerp wordt verwezen naar:
- *Duurzaamheid MTC Valburg (HASKONING, H0201.A0, jan. 2000);*
- *Basisgegevens Energieplan MTC Valburg (Kema, Gastec en TNO, 2000/272, aug. 2000);*
- *Duurzame ontwikkelingen MTC Valburg (TNO, juli 1998).*

Voortschrijdende techniek: windmolens gecombineerd met hoogspanningsmasten

4. TOETSINGSKADER

4.1 MER

MER 1997 en RSP KAN
Op 2 april 1998 is het Regionaal Structuurplan KAN vastgesteld, waarin het MTC Valburg als een concrete beleidsbeslissing is opgenomen. Ten behoeve van het RSP KAN is voorafgaand een MER uitgevoerd. Het MER heeft als onderbouwing gediend voor het besluit van de KAN-raad over de begrenzing van het BCV, RSC en BSC in het RSP. De Commissie voor de m.e.r. heeft het MER indertijd positief beoordeeld. Deze MER is in november 1997 aanvaard door het bevoegd gezag (KAN-raad).
De Raad van State heeft inmiddels een eerste uitspraak gedaan over de vraag of de in het RSP KAN opgenomen concrete beleidsbeslissing inzake het MTC Valburg, een beleidsbeslissing is in de zin van de wet. Als gevolg van deze uitspraak is in het kader van het bestemmingsplan geen beroep meer mogelijk tegen de locatie van het MTC Valburg. De Raad van State moet nog een uitspraak doen over ingestelde beroepen tegen de goedkeuring van het RSP KAN door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland.

Gewijzigde m.e.r.-regelgeving
Als gevolg van de inmiddels (in 1999) gewijzigde m.e.r.-regelgeving zijn er nu twee extra m.e.r.-(beoordelings-)plichtige activiteiten. Voorts is op basis van het toetsingsadvies 1997 van de commissie m.e.r. een nadere studie verricht naar de nautische veiligheidaspecten van de havenmond. Deze studie heeft tot resultaat een gewijzigde vorm van de havenmond die voor een deel zich uitstrekt buiten de concrete beleidsbeslissing in het RSP KAN.
De huidige stuurgroep MTC Valburg heeft het daarom wenselijk geacht om, op basis van de MER uit 1997 een nieuw MER 2001 te laten opstellen, waarin zowel de gewijzigde m.e.r.-regelgeving, als het resultaat van de nadere studies (verdiepingsslag) is verwerkt.

Onderdelen nieuw MER MTC Valburg 2001
Op grond van het vigerende Besluit milieu-effectrapportage moet voor de onderstaande elementen een milieu-effectrapport worden opgesteld:
1. de aanleg van de haven;
2. het RSC (nieuw, m.e.r.-beoordelingsplichtig);
3. de wijziging van de primaire waterkering;
4. het BCV (> 100 hectare bedrijventerrein);
5. de uitbreiding van een hoofdweg met een extra rijstrook (weefvak tussen de tijdelijke aansluiting van het MTC Valburg op de A15 en het aansluitpunt Elst), (nieuw, m.e.r.-plichtig).

Verhouding MER MTC 1997 - MER MTC Valburg 2001
Het MER MTC 1997, opgesteld voor de concrete beleidsbeslissing in het RSP KAN, is grotendeels van zodanig karakter en van zodanige gedetailleerdheid dat het ook voor het bestemmingsplan MTC Valburg bruikbaar is. De MER MTC 1997 is om die reden integraal onderdeel van de nieuwe MER MTC Valburg 2001.

Bestemmingsplan toetsen aan MER
In het MER MTC Valburg 2001 is aangegeven:
- in hoeverre in het bestemmingsplan wordt afgeweken van het oorspronkelijke voornemen zoals opgenomen in het RSP KAN;
- wat de gewijzigde situatie inhoudt;
- wat de (hiermee samenhangende) verwachte milieu-effecten van het MTC Valburg zijn.

4.2 Getoetste onderdelen en alternatieven

Getoetste onderdelen
In het MER MTC Valburg 2001 zijn de resultaten weergegeven van de milieu-effectrapportagestudie (m.e.r.-studie) naar de aanleg, de inrichting en het gebruik van dit multimodaal transport centrum. In het MER MTC Valburg 2001 is het MTC Valburg integraal beschouwd, omdat de verschillende onderdelen, en daarmee de effecten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.
Het MER MTC 1997 bevat informatie over de milieugevolgen van de voorgenomen activiteiten, en de alternatieven voorzover deze betrekking hebben op de begrenzing, indeling en inrichting (inclusief gebruik en beheer) op hoofdonderdelen van het MTC Valburg.
De getoetste onderdelen van het MER MTC 1997 bestonden uit:
- het RSC;
- het BSC;
- de waterkering;
- het BCV;
- het ITS;
- de aansluiting op het hoofdwegennet.

Van voorkeursalternatief naar voorontwerp-bestemmingsplan
In het voorkeursalternatief, een optimalisatie van het Meest Milieuvriendelijke alternatief (MMA) uit de Projectnotitie MER MTC 1997, zijn voor het MTC Valburg de onderstaande aspecten vastgelegd:
- de ruimtelijke opzet;
- inpassing;
- ontsluiting.

Het voorkeursalternatief is gebaseerd op een woon- en leefmilieu met zo min mogelijk hinder voor bewoners van het plangebied en de omliggende dorpen en woonkernen.
Bij het ontwerp in dit voorontwerp-bestemmingsplan MTC Valburg is uitgegaan van het voorkeursalternatief. Afwijkingen hiervan in bestemmingsplan zijn het gevolg van de verdere uitwerking van de mitigerende en compenserende maatregelen (zie hierna).

4.3 Milieucontouren

Contour voor geluid
In de Projectnotitie MER MTC Valburg (onderdeel MER MTC 1997) is aangegeven dat een geluidszone vastgesteld zal worden in het bestemmingsplan. De grenswaarde is daarbij 50 dB(A). Tevens is in de Projectnotitie de 55 dB(A)-contour aangegeven.
Door een zonebewakingssysteem te gebruiken, kan bij de vergunningverlening per bedrijf de geluidruimte worden gemonitord. Op milieuvergunningsniveau moet worden onderzocht welke maatregelen per bedrijf eventueel nodig zijn, om binnen de toegestane zone te blijven.

Contour voor externe veiligheid
In de Projectnotitie MER MTC Valburg is eveneens aangegeven dat een 10^{-6}-risico-contour voor individueel risico in het bestemmingsplan zal worden opgenomen. Binnen deze contour mogen geen woningen aanwezig zijn. in de vergunningsfase wordt vervolgens weer getoetst aan deze contour.

Vergelijking resultaten milieu-onderzoeken 2001 / MER 1997
Een vergelijking van de contouren voor geluid en externe veiligheid van het MER MTC 1997, met de contouren van dit bestemmingsplan, wordt gegeven in hoofdstuk 12 'Milieu'.

4.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

Welke maatregelen

Uitgaande van de optredende milieu-effecten van het voorkeursalternatief, is voor een aantal aspecten maatregelen nodig, die het effect van de ingreep verzachten of compenseren. In het MER MTC Valburg 2001 is per onderdeel hiervan een overzicht opgenomen.
Het betreft de maatregelen zoals die zijn genoemd op de door Gedeputeerde Staten goedgekeurde lijst. Het betreft een samenvoeging van:
- mitigerende en compenserende maatregelen MTC;

- extra mitigerende en compenserende maatregelen in het MMA.

Totaaloverzicht mitigerende en compenserende maatregelen

Hieronder volgt een overzicht van alle mitigerende en compenserende maatregelen. Per maatregel is aangegeven in welke paragraaf deze wordt behandeld. In de betreffende paragraaf is de maatregel nog een keer *cursief* opgenomen, onder vermelding van het hieronder genoemde nummer.

1Bodem en water

a. Beperken van effect op grondwaterstanden door het uitvoeren van de kademuur van de haven als waterkerende constructie *(zie §11.3)*;
b. Beperking van de verlaging van de grondwaterstand door:
   1. aanvoer (gebiedsvreemd) water in combinatie met 'extra gemaaltjes' *(zie §9.2)*;
   2. extra ophoging van het BCV terrein *(zie §11.2)*;
c. Beperken van effecten op het watersysteem in kwalitatieve en kwantitatieve zin, door inrichtingsmaatregelen voor ontwatering en afwatering *(zie §9.2)*. Doelstelling van de maatregel is:
   - een natuurvriendelijke inrichting te realiseren *(zie ook §8.5)*;
   - een efficiënt rioolstelsel te realiseren;
   - het watersysteem van het MTC Valburg te scheiden van het polderwater;
   - de gemiddelde afvoer van het terrein te beperken door hergebruik van neerslag en het toepassen van infiltratievoorzieningen;
   - piekafvoeren als gevolg van neerslag uit te vlakken;
   - de vuillast op het oppervlaktewater en de hydraulische belasting van de zuiveringsinstallaties te beperken;
d. Beperken van de verspreidingsmogelijkheden van verontreinigingen als gevolg van de calamiteiten *(zie §9.3)* door:
   - toepassen van vloeistofdichte verhardingen;
   - compartimentering van afwateringseenheden;
   - maatregelen bij de havenmond om verdere verspreiding richting de Waal te voorkomen.

Extra in MMA:

e. Bij het MMA wordt uitgegaan van een duurzame interne waterhuishoudkundige inrichting van het gehele terrein *(zie §9.3)*, waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd;
   - zo min mogelijk schoon en relatief licht vervuild water afvoeren via riolering en rioolwaterzuiveringsinstallaties;
   - het zo hoog mogelijk houden van de grond- en oppervlaktewaterstanden door selectief ophogen;
   - hergebruik van regenwater in bedrijven;
   - het lokaal zuiveren van licht vervuild water;
   - het reduceren van afvoer van water bij calamiteiten door compartimentering van het afwatersysteem.

2 Landschap

a. Bufferzones tussen de terreinen van het MTC Valburg en de omringende woonkernen *(zie §8.5)*;
b. beperking aan de maximale hoogte van installaties en gebouwen *(zie §6.2)*;
c. de aanleg van groenzones en aarden wallen om het MTC Valburg heen *(zie §8.5)*. Gedacht wordt daarbij aan de volgende inrichtingsmogelijkheden:
   - bij Slijk-Ewijk en Eimeren zal sprake zijn van forse boomaanplant overgaand in de door te trekken geluidswal van de A15 ten behoeve van het lawaai van de Betuweroute en het CUP, waarbij de wal geleidelijk afloopt tot maaiveldhoogte;
   - bij Reeth zal zorgvuldige inpassing van de lintbebouwing plaatsvinden met behulp van groen en water;
   - bij Oosterhout zal rekening worden gehouden met de bestaande mozaïek, te weten de overgang van grootschalig naar kleinschalig landschap verspreid liggende functies.

3 Cultuurhistorie en archeologie

Er zal in verband met het bestemmingsplan een inventarisatie worden gemaakt van de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarde op grond waarvan een aanpak wordt ontwikkeld over de wijze waarop hiermee wordt omgegaan *(zie §10.3)*.

4 Natuur

a. Schoon hemelwater komt ten goede van het oppervlaktewater op het terrein, terwijl vervuild water via het riool wordt afgevoerd *(zie §9.3)*;
b. Het oppervlaktewaterstelsel dient natuurtechnisch worden ingericht en beheerd te worden *(zie §8.5)*;
c. Het aanbrengen van de afgegraven bovenlaag van de dijk op het nieuwe talud of het aanbrengen van zaad van gewenste soorten op het nieuwe talud *(zie §8.5)*;
d. Het elders aanleggen van poelen en plassen ter compensatie van verlies aan waardevolle buitendijkse water- en oevervegetaties alsook het verlies aan leefgebied voor amfibieën *(zie §8.5)*;
e. Goede afscherming tussen de haven en de uiterwaard om verstoring van watervogels te beperken *(zie 11.4)*.

5 Verkeer en vervoer (zie §7.5):

a. Het treffen van goede openbaar vervoer verbindingen, fietsverbindingen en het invoeren van vervoersmanagement, om het autogebruik door woon-werkverkeer van en naar het MTC Valburg te beperken;
b. Het treffen van voorzieningen om een zo groot mogelijke verkeersveiligheid te realiseren, zoals bijvoorbeeld veilige oversteekplaatsen voor langzaam verkeer.

6 Geluid en trillingen

a. Het treffen van de best bekende technische maatregelen om de bijdrage van geluidsbronnen te beperken *(zie §13.4)*. In de effectenberekening is hiervan uitgegaan;
b. Op het BCV wordt inwaartse zonering toegepast. Dit betekent dat bedrijven die het meest geluid veroorzaken op de grootste afstand van de woonbebouwing worden gesitueerd *(zie §13.4)*;

De eerste twee maatregelen met betrekking tot geluid en trillingen worden so wie so toegepast.

c. Het opstellen van een geluidszone in het voorkeursalternatief. Deze zone geeft aan tot waar de geluidscontouren van het MTC Valburg mogen lopen *(zie §13.4)*;
d. Bronmaatregelen, zoals geluiddempers om het bronvermogen te reduceren *(zie §13.4)*;
e. Overdrachtsmaatregelen, zoals geluidsschermen en geluidswallen *(zie §13.4)*;
f. Maatregelen bij de ontvanger, zoals woningisolatie om het geluidsniveau in de woning te reduceren *(zie §13.4)*.

Extra in MMA:

g. Een zodanige combinatie van alternatieven A en B uit het MER kiezen, dat in het MMA de effecten zoveel mogelijk worden beperkt, en maatregelen zo goed mogelijk zijn in te passen *(zie §13.4)*;
h. In een uitwerking van het MMA zal een geluidszone van 50 dB(A) worden opgenomen die als grenswaarde zal fungeren *(zie §13.4)*.

7 Lucht

Reductie van de emissie van de reach-stackers en het intern transport door het aantal bewegingen van voertuigen zoveel mogelijk te beperken, en/of de realisatie van een elektronisch Combi-Road *(zie §7.5 en §12.5)*.

8 Externe veiligheid

a. Het minimaliseren van het aantal huizen binnen de 10^{-6}-contour die rond de haven ligt, door binnen de mogelijkheden te schuiven met de locatie van de haven *(zie §13.5)*;
b. De opslag van containers met gevaarlijke stoffen op het RSC op één plek concentreren, die zover mogelijk van de bebouwing gelegen is *(zie §12.5)*;
c. Inwaartse zonering op het BCV zodat in het gunstigste geval de 10^{-6}-contour op de grens van het BCV komt te liggen *(zie §13.5)*;
d. Verlaging van het risico door het aantal handelingen per container (specifiek voor gevaarlijke stoffen) verder te verminderen *(zie §13.5)*;

e. Verlaging van het risico door ruimtelijke scheiding van containers met gevaarlijke stoffen en een verdere beperking van de stapelhoogte van volle containers met gevaarlijke stoffen *(zie §12.5)*;
f. Maatregel om verhoging van het risico bij de haveningang van het BSC te beperken zoals:
   - een verkeersbegeleidingssysteem;
   - een optimale lay-out en dimensionering van de haveningang en het havenbekken, waarbij er voldoende manouvreerruimte is in het havenbekken *(zie §11.4)*;
   - het zorgen voor een zo goed mogelijke zichtsituatie ter plaatse van de haveningang *(zie §11.4)*.

Extra in MMA:
g. Een verschuiving van de haven 100 meter in oostwaartse richting ten opzichte van alternatief A van het MER, zorgt dat er minder huizen binnen de 10^{-6}-contour van het BSC over Slijk-Ewijk komen te liggen *(zie §13.5)*;
h. Opslag van containers met gevaarlijke stoffen op het RSC wordt zo ver mogelijk van de woonbebouwing gerealiseerd *(zie §13.3)*;
i. Bij de inwaartse zonering op het BCV wordt uitgegaan van een 10^{-6}-contour die op de grens van het terrein ligt *(zie §13.5)*.

9 Lichthinder (zie §13.8)
a. Bronmaatregelen door het gebruik van verlichting die meer gefocust is op het terrein, en afgeschermd is naar de omgeving;
b. Goede afstemming van het gebruik van verlichting op de behoefte en de omstandigheden.

10 Wonen, werken en ruimtegebruik
a. Schadeloosstelling van eigenaren van bebouwing die moeten worden gesloopt door de komst van het MTC Valburg *(zie §15.5)*;
b. Schadeloosstelling voor de economische activiteiten die moeten verdwijnen voor de komst van het MTC Valburg *(zie §15.5)*;
c. Locale verbindingswegen die worden doorsneden zullen zoveel mogelijk worden hersteld *(zie §7.5)*;
d. Zo optimaal mogelijke opzet en zonering van de terreinen ten opzichte van de woonbebouwing *(zie §13.3)*.

Aanbevelingen

Het KAN-raadsbesluit betreft naast het MER en de mitigerende en compenserende maatregelen, ook de onderstaande aanbevelingen nr. 98.087. Het betreft aanbevelingen, die zijn opgesteld, naar aanleiding van het MER 1997 en de Projectnotitie MTC Valburg, gericht aan de Stuurgroep MTC Valburg.

Per aanbeveling is *cursief* aangegeven waar danwel op welke wijze daarmee in dit bestemmingsplan mee is omgegaan, danwel in de toekomst hiermee zal worden omgegaan.

A. Aanbevelingen College van Bestuur bij aanvaardbaarheidsbeslissing MER en de Projectnotitie:

1. Aanbevolen wordt de Stuurgroep MTC Valburg te verzoeken een meerjaren-strategisch-plan op te laten stellen, waarin op basis van markt-, sector- en beleidsontwikkeling, de verwachte volume-ontwikkeling naar 2010 wordt uitgewerkt, en daarmee de groei (tempo en omvang) van het MTC Valburg.
   Met deze aanbeveling wordt beoogd het publieke belang op milieu en economisch vlak bij het MTC Valburg, ten opzichte van elkaar te verhelderen, en van perspectief te voorzien.

De uitwerking van dit punt valt buiten het kader van het bestemmingsplan. Dit punt wordt in overleg met het bestuur van het OMTC Valburg NV nader uitgewerkt.

2. Ten behoeve van bestemmingsplan ontwikkeling en verdere planrealisering de initiatiefnemer te verzoeken vooraf effectenprofielen op te laten stellen, zodat er bij het opmaken van bestemmingsplannen meer zekerheid ontstaat over de vraag of gewenste milieueffecten, in relatie tot mitigerende maatregelen, ook gehaald kunnen worden.

In het bestemmingsplan is hieraan aandacht besteed hoofdstuk 12 'Milieu', waarin de milieu-aspecten geluid, externe veiligheid, geur en stof afzonderlijk in beeld worden gebracht, en integraal. Daarbij is gekeken naar vier situaties:
- *het MTC Valburg fase I sec (2010);*
- *het MTC Valburg fase I (2010) inclusief de overige beschouwde onderdelen;*
- *het MTC Valburg fase I, II en reserve-locaties sec (2020);*
- *het MTC Valburg fase I, II en reserve-locaties (2020) inclusief de overige beschouwde onderdelen.*

Ook door het Parkmanagement, bij de stolpbenadering, het milieubeleidskader, en uiteraard de milieuvergunningverlening, zal hieraan nog aandacht worden besteed.

3. Aanbevolen wordt om, vooruitlopend op realisering van het MTC Valburg, de Stuurgroep te verzoeken te laten verkennen of er met landschapsbouw kan worden begonnen.
   Hiermee wordt beoogd een maximale landschappelijke inpassing te realiseren.

Gelijktijdig met de opstelling van dit voorontwerp-bestemmingsplan is het Landschapsplan Overbetuwe Zuid opgesteld. Daarin wordt aangegeven hoe landschapsbouw in de omgeving van het MTC Valburg kan worden gerealiseerd, dusdanig dat het MTC Valburg optimaal in het landschap wordt ingepast.

4. Aanbevolen wordt om, ten aanzien van belangrijke duurzaamheidsaspecten zoals water, natuur, milieubeheer en energiegebruik, de Stuurgroep MTC Valburg te verzoeken aspectplannen uit te werken.
   Beoogd wordt hiermee in een zo vroeg mogelijk stadium de structuurkenmerken voor duurzame ontwikkeling te integreren in de opzet (lay-out) en inrichting van het MTC Valburg.

Voor het aspect 'water' is, in het kader van de totstandkoming van het voorontwerp-bestemmingsplan, het 'Waterhuishoudingsplan' opgesteld (zie hoofdstuk 8, en bijlagerapport 10). Ook voor natuurontwikkeling wordt daarin aandacht besteed.
'Milieubeheer' komt deels aan de orde in hoofdstuk 12 'Milieu', en wordt deels geregeld door het Parkmanagement, stolpbenadering, milieuvergunningverlening en milieubeleidskader.
Voor een optimalisatie van het 'energiegebruik' op het MTC Valburg, zijn onderzoeksresultaten vastgelegd in bijlagenrapporten 3 t/m 6:
3. Eindrapport Project Stolpbenadering;
4. Eindrapport Duurzame Ontwikkeling MTC Valburg;
5. Notitie Duurzaamheid (concept) MTC Valburg;
6. Basisgegevens Energieplan MTC Valburg.
Voor zover deze onderzoeken zijn te vertalen naar ruimtelijke consequenties, in het stadium van voorontwerp-bestemmingsplan, zijn deze hierin verwerkt.

5. Aanbevolen wordt in de verdere uitwerking van het MTC Valburg door de initiatiefnemer alle mogelijkheden uit te nutten om te komen tot geluidsreductie, alvorens over te gaan tot een ontheffingsaanvraag naar 55 dB(A). (Gedeputeerde Staten is hierin de initiatiefnemer). Bij deze benadering ook de volume-ontwikkeling en technisch-organisatorische inrichtingsaspecten te betrekken, en de initiatiefnemer te verzoeken om een dergelijk onderzoek zoveel mogelijk vooraf en tijdens de volgende planvormingsfasen te laten plaatsvinden (zie punt 7).

De maatregelen die hiervoor zijn ontworpen, worden weergegeven in hoofdstuk 12 'Milieu'.

6. Aanbevolen wordt de Stuurgroep MTC Valburg kenbaar te maken de voorgestelde ontsluitingsoplossing te ondersteunen, en er tevens op aan te dringen bij verder onderzoek naar de vorm en kwaliteit van de ontsluiting ook milieucriteria te ontwikkelen en een rol te laten spelen.

In het bestemmingsplan (zie §6.5) is ervoor gekozen om het MTC Valburg op het externe wegennet aan te sluiten via het tracé van de geplande doortrekking A73. Aspecten als verkeersveiligheid en milieu (verkeer van het MTC Valburg niet mengen met lokaal verkeer, en de omgeving van het MTC Val-

burg er niet extra mee belasten) hebben bij de besluitvorming daarover een belangrijke rol gespeeld.

7. De Stuurgroep MTC Valburg te verzoeken, ten behoeve van verdere veiligheidsreductie rond Eimeren, in de ontwikkeling en inrichting van het RSC alle mogelijkheden te benutten en daartoe ter voorbereiding van volgende planfasen onderzoek te laten doen naar lay-out en werkwijze RSC.
Met deze aanbeveling en aanbeveling 5 wordt beoogd een ALARA – As low as reasonable achievable – ontwikkeling op gang te brengen bij de ontwikkeling van het MTC Valburg.
Bij het opstellen van de milieu-onderzoeken is uitgegaan van het ALARA-principe (zie §12.3). Bij het inrichting van het plangebied is verder nog het principe van 'interne zonering' toegepast, hetgeen wil zeggen dat bedrijven met de grootste milieuhinder het verst van de rand van het MTC Valburg worden gevestigd.

B. Aanbevelingen commissie voor de m.e.r. aan het College van Bestuur van het KAN

8. De commissie voor de m.e.r. adviseert het bevoegd gezag om een fasering op te laten stellen waarin, rekening houdende met de bestuurlijke en economische onzekerheden, naar winst voor het milieu wordt gezocht. Daarbij gaat het zowel om de fasering van de verdere planvorming, als de fasering van de realisatie en ingebruikname. Bij de fasering is het van belang om tot milieuvriendelijke oplossingen te komen en het ruimtebeslag te minimaliseren (A73, CUP / MTC Valburg). De commissie adviseert hierbij om de fasering van de realisatie en ingebruikname te benutten om de 50 dB(A)-contour en de 10^{-6}-veiligheidscontour steeds zo ver mogelijk weg te houden van gevoelige bestemmingen.
Wat betreft de fasering is dit punt verwerkt in de verdeling binnen het plangebied, naar het gebied dat binnen 10 jaar zal worden ontwikkeld, en het gebied dat naar alle waarschijnlijkheid pas daarna zal worden ontwikkeld. Hierbij is uiteraard de 10-jaarstermijn van het bestemmingsplan aangehouden.
Voor de terminalterreinen is het totale ruimtebeslag in het bestemmingsplan vastgelegd. Binnen die bestemmingen worden RSC respectievelijk het BSC gefaseerd ontwikkeld. Dit heeft als voordeel dat optimaal kan worden ingespeeld op technologische vernieuwingen.

9. Ten tweede adviseert de commissie om bij de verdere detaillering van de geluidscontouren voor het bestemmingsplan, ook het geluid van in- en uitvarende schepen te betrekken.
In het rapport Milieu-onderzoeken MTC Valburg (§6.6) is dit aspect opgenomen.

10. De commissie adviseert om bij het besluit aan te geven, in de verdere planvorming bijvoorbeeld bij de bestemmingsplanfase of bij de vergunningverlening, de effecten verbonden aan de aanlegfase te beschrijven en de mitigerende en compenserende maatregelen hierbij te benoemen.
In het kader van het Milieubeleidskader wordt dit nader onderzocht.

11. De commissie adviseert om bij het besluit aan te geven of mitigerende maatregelen nodig zijn om inzijging van rivierwater in het grondwater te voorkomen. Gedacht kan worden aan damwanden rondom het havenbekken, en toepassing van een afsluitend folie op de bodem van het havenbekken.
Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de invloed van het graven van de haven op de kwelsituatie van het gebied van en rondom het MTC Valburg. Van de resultaten hiervan zal gebruik worden gemaakt bij de vergunningverlening.

C. Aanbevelingen op basis van reacties uit de tervisielegging op het MER en de Projectnotitie MTC Valburg

12. Het MER bevat geen toets op de Wet op de Waterkering. Bij de verdere uitwerking expliciet een toets op de Wet op de Waterkering op te nemen.
In het bestemmingsplan wordt het tracé van de nieuwe primaire waterkering vastgelegd. Daarbij is een profiel over de waterkering in het bestemmingsplan vastgelegd. Met het oog op de samenloop van de procedure in de wet op de waterkering is gebruik gemaakt van de coördinatiebevoegdheid in de wet op de m.e.r. De Dijkstoel van het Polderdistrict Betuwe is akkoord gegaan met het voorontwerp haven, zoals vastgelegd in het rapport van DHV. Het uitvoeringsplan Dijkverlegging zal verder conform de procedure in de wet op de waterkering en de Keur van het Polderdistrict Betuwe worden opgesteld.

13. In de verdere uitwerking op basis van goederenstroommodellen- en profielen en de hierbij geldende wetgeving een concrete inschatting te maken ten aanzien van vervoer en transport van gevaarlijke stoffen over de weg en water. De effecten van vervoer en transport van gevaarlijke stoffen over weg en water op te nemen in het toetsingskader RSP.
In het rapport Milieu-onderzoeken MTC Valburg (hoofdstuk 7) is dit aspect opgenomen.

14. Bij de verdere uitwerking van geluidseffecten expliciet aan te geven of en hoe piekeffecten zijn meegewogen.
De piekeffecten als gevolg van het MTC Valburg zijn niet berekend. Dit is wettelijk niet vereist in het kader van een bestemmingsplan. In het kader van de stolpbenadering en het milieubeleidskader zal hieraan aandacht worden besteed.

15. De milieu-effecten verbonden aan de realisatie c.q. de werkzaamheden in de aanlegfase nader in beeld te brengen, en aan te geven op welke wijze deze vanuit milieuhygiënisch oogpunt zullen worden aangepakt.
Dit valt buiten het kader van het bestemmingsplan. Dit wordt nader onderzocht in het milieubeleidskader. De aanpak moet geregeld worden in het kader van de vergunningverlening.

16. Grondverplaatsing en dergelijke vooraf te toetsen aan het Structuurschema oppervlakte delfstoffen.
Het graven van het havenbekken danwel het ophogen van het haventerrein, valt buiten het kader van het Structuurschema oppervlakte delfstoffen. Het doel van de ontgraving is namelijk niet het winnen van delfstoffen.

17. Nader aan te geven wat de oorsprong is van 3,5 miljoen kubieke meter zand, welke milieu-effecten met de delving hiervan gepaard gaan, en met welke maatregelen deze delving aangepakt wordt (mitigerend en compenserend).
Voor de aanleg van het haventerrein (hoogwatervrij) is circa 1,5 miljoen kubieke meter zand nodig. Voor het RSC en BCV tezamen (2020) circa 2,0 miljoen kubieke meter zand. Met het oog op beperking van het gebruik van primaire grondstoffen is voor het haventerrein een plan voor een ondergronds distributiecentrum ontwikkeld. Of dit plan financieel haalbaar is, zal nog moeten blijken.
Wat betreft de delving: uit de haven komt circa circa 0,6 miljoen kubieke meter zand, uit de watergangen, buffer en retentievijvers circa 1,0 miljoen kubieke meter zand. De rest zal extern moeten worden aangeleverd. Aan het transport van het benodigde overige zand zullen bij de vergunningverlening nadere eisen worden gesteld.
Deze behoefte aan zand is reeds sinds 1997 opgenomen in de prognoses van de provincie Gelderland.

18. In de verdere uitwerking een toets in te bouwen aan het Structuurschema Groene Ruimte, met name daar waar het direct en indirect verlies van ecologische waarde betreft in het MTC-gebied.
Bij besluit van 24 maart 2000 is de strang, gelegen in de uiterwaarden van de Waal, ter plaatse van de havenmond, aangewezen in het kader van de 'Vogelrichtlijn'. Het gebied dat verloren gaat als gevolg van de aanleg van de haven van het MTC Valburg, zal moeten worden gecompenseerd. De wijze waarop is aangegeven in §7.5.

19. Nadere invulling te geven aan de rendabele vervoersstraal in verband met het MTC Valburg.
Door het Parkmanagement zal hieraan, ten tijde van de bedrijfsvoering, en de voorbereiding daarvan, aandacht worden besteed.

20. In de uitwerking aandacht te besteden aan het arbeidsmarkteffect van het MTC Valburg, door na te gaan op welke segmenten door het MTC Valburg in de arbeidsmarkt worden aangesproken, en wat de samenhang is met regionale arbeidsmarktkenmerken.

Uit de segmentering en de gewenste bedrijfsprofielen voor het BCV komt naar voren een behoefte aan zowel hooggeschoolde als laaggeschoolde arbeidskrachten. Binnen het KAN-gebied is er geen uitgesproken overheersende bedrijfstak. Het MTC Valburg past binnen het regionale profiel van spreiding over verschillende soorten bedrijvigheid. Hiermee wordt dus aangesloten op de werkgelegenheidsstructuur en de arbeidsmarkt van het KAN.

21. Het netto-milieurendement aangaande de luchtemissies nader uit te werken als resultaat van de verplaatsing van transport van weg naar water en spoor in relatie tot de toename (+20%) van vrachtverkeer in de regio.

Dit heeft niet plaatsgevonden in het kader van het bestemmingsplan.

22. Nader in beeld te brengen of er voor de sector landbouw specifieke en/of kenmerkende gevolgen zijn verbonden als gevolg van de komst van het MTC Valburg.

In het rapport 'Waterhuishoudingsplan MTC Valburg' (HASKONING, K1972.W0/R001/AHDV/SME d.d. augustus 2001) is aangegeven op welke wijze met de belangen van de agrariërs in de omgeving van het MTC Valburg rekening is gehouden. Het betreft vooral de beheersing van de grondwaterpeilen.

23. In de verdere uitwerking van de technische component ook een afweging op te nemen ten aanzien van alternatieve overslagtechniek als de Krupp Forder techniek. In deze afweging naast technische performance ook de milieu performance van alternatieve technologie te betrekken.

Door het Ontwikkelingsbedrijf MTC Valburg zal hieraan aandacht worden besteed, alvorens zal worden besloten welke techniek op de beide terminals gebruikt zal gaan worden.

24. In het kader van het ontwikkelen van een integraal inzicht in de milieu-effecten, verbonden aan de ontwikkelingen in het gebied, een Regionale Effect Rapportage uit te werken. De aanpak kan ondergebracht worden in het uitvoeringsprogramma Milieubeleidsplan KAN.

Het opstellen van een dergelijke rapportage valt buiten het kader van dit bestemmingsplan.

25. Ten behoeve van een concreet beeld van de nautische veiligheidsaspecten een nadere studie uit te voeren conform de beschrijving in het MER.

Door MARIN is onderzoek verricht naar deze nautische aspecten. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in bijlagerapport 9: Voorhaven MTC Valburg (MARIN, december 2000).

26. De gemeenten Valburg, Elst [inmiddels Overbetuwe] en Nijmegen te verzoeken om de te verwachten werkgelegenheidsontwikkeling op basis van de huidige situatie weer te geven.

Zie §11.2.

27. Ten behoeve van de communicatie met inwoners in het gebied te onderzoeken op welke wijze er een systematisch overleg tot stand kan worden gebracht over de ontwikkelingen rond het MTC Valburg.

Zie §16.2.

Valburg

Elst

Molenstraat

De Wuurde

Spoorlijn Tiel-Elst

Tielsestraat

Reethsestraat

Eimersche Pijp

Eimeren

Eimerensestraat

ELSTERVELDSCHE ZEEG

BCV

RSC

strandpark
Slijk-Ewijk

NERNSCHE ZEEG

Reeth

Reethsestraat

Rijksweg Zuid

CUIP

Betuwe-route

A15

A15

Griftdijk

BCV

ITS

A73

RIETKAMPSCHE TOCHTSLOOT

Van Balverenlaan

Valburgseatraat

Slijk-Ewijk

Loenensestraat

BSC

FC

Dorpsstraat

Gemeente Overbetuwe

Gemeente Nijmegen

Stationsstraat

Oosterhoutsestraat

Oosterhout

Waaldijk

Gemeente Overbetuwe

Gemeente Nijmegen

Waal

Dijkstraat

Peperstraat

LEGENDA

- Bestemmingsplangebied
- Begrenzing RSC, BCV of BSC fase I en II
- Begrenzing BCV, reserve-locatie
- Gemeentegrens

250 0 250 500 750 1000 M

MTC VALBURG K1972.A0

Ligging plangebied in omgeving

3 augustus 2001

HASKONING
Ingenieurs- en Architectenbureau
Barbarossastraat 35 - Postbus 151 - 6500 AD Nijmegen - Telefoon (024) 328 42 84

.../straatnamen.dgn 08/06/01 04:57:17 PM INFRASTRUCTURE

5. STEDEBOUW

5.1 Ruimtelijke kwaliteit

De beoogde ruimtelijke kwaliteit van het MTC Valburg is van groot belang, voor draagvlak in de maatschappij, ter bevordering van de verkoopbaarheid van de kavels, en voor een prettige werkomgeving ook op de lange termijn.
De navolgende aspecten zijn bepalend voor die ruimtelijke kwaliteit. Om te voorkomen dat doublures ontstaan met de navolgende hoofdstukken, wordt op een aantal plaatsen verwezen naar die betreffende hoofdstukken.

5.2 Bebouwing

Bebouwingshoogte

Mitigerende en compenserende maatregel::
2 Landschap:
b. beperking aan de maximale hoogte van installaties en gebouwen.

Voor de bebouwing op het MTC Valburg worden op de plankaart verschillende minimale en maximale bouwhoogtes aangegeven. De achterliggende gedachten hierbij zijn:
- Herkenbare en hogere bebouwing langs de zichtlocaties: A15, en A73, aan weerszijden. Hiertoe is op deze locaties een minimale bouwhoogte aangegeven (van 12 meter), en een hoge maximale bouwhoogte (van 36 meter).
- Een niet te harde overgang in bouwhoogten aan de buitenranden van het MTC. Hiertoe is een lagere maximale bouwhoogte van 12 m. direct langs de rand bepaald, en een wat hogere hoogte iets verder het bedrijventerrein op (18 m.).
- Op de middengebieden is alleen een hoge maximale bouwhoogte aangegeven (36 meter). Dit heeft vooral te maken met het streven naar intensief ruimtegebruik op het MTC.

Dit zijn hoogtes die vanuit het visuele aspect zijn benaderd, met een onderbouwing vanuit de bedrijfsvoering. Door INBO zijn de onderstaande gegevens verzameld voor de verschillende segmenten bedrijvigheid.

Segment	Hoogte / laag	Max aant. lagen	Totale hoogte
MEM, VGM, GR/P	4 à 5 m.	3 6	12 à 15 m. (hallen) 24 à 36 m. (kant.)
VAL, GH	6 à 9 m.	3	18 à 27 m.
T	7 à 9 m.	2	14 à 18 m.
FC	3,60 m.	--	--

Bebouwingspercentage
Vanuit het streven naar intensief ruimtegebruik, is een hoog verhardings- en bebouwingpercentage wenselijk. Zowel het verhardingspercentage als het bebouwingspercentage bedragen voor het BCV 80%.
De resterende 20% mag niet worden verhard. Deze ruimte zou goed gebruikt kunnen worden om de entrée van een kavel, en/of de omgeving van de kantooringang en personenparkeerplaats aan te kleden en te verzachten.
De 80% die verhard mag worden, mag dus ook in z'n geheel worden bebouwd, met in acht name van de rooilijnen langs de hoofdinfrastructuur, die zullen worden uitgewerkt in de uitwerking van de bestemming UB1, UB2 danwel UB3. Manouvreerruimte voor het verkeer op maaiveld kan daarbij dus overbouwd worden.
Ook ondergronds bouwen behoort tot de mogelijkheden, om nog efficiënter gebruik te maken van het terrein.
Voor de beide terminalterreinen geldt wordt onderscheid gemaakt naar bebouwbaar gebied en niet-bebouwbaar gebied. De niet-bebouwbare gebieden zijn:
- RSC: de sporen en containeropslagterreinen;
- BSC: de haven en containeropslagterreinen.

Voor de bebouwbare gebieden geldt een maximaal verhardingsper-centage 100%, en een maximaal bebouwingspercentage van 80%.

5.3 Verkeer

De verkeersstructuur is sterk hiërarchisch van opzet, teneinde het omvangrijke MTC Valburg een duidelijke verkeersontsluiting te geven. Er worden slechts vier soorten wegen op het MTC Valburg aangelegd (zie ook §6.5). De profielen zijn hiernaast weergegeven.
1. de back-bone: de ruggengraat van het MTC Valburg, die van noord naar zuid alle segmenten bedrijvigheid aan elkaar koppelt. Alleen de back-bone vormt de deur met de rest van de wereld, wat wegverkeer betreft.
2. de ringen: één ring voor de noordelijke helft van het BCV, fase 1, één voor de zuidelijke helft, fase 1. Beide ringen zijn uit te breiden tot een liggende '8', als ook fase 2 en de reserve-locatie worden ontwikkeld.
3. de zijstraten: dit is het laagste niveau weg, zonder groenvoorzieningen. Vanaf deze straten worden de kavels daadwerkelijk ontsloten.

Zowel de ringen als de zijstraten worden wellicht voorzien van (vrijliggende) fietsvoorzieningen. In het stadium van stedebouwkun-dige uitwerking van het MTC Valburg zal dit nader worden bepaald. Op de plankaart ligt alleen de ligging van de back-bone vast. De overige ontsluiting zal worden ontworpen bij de uitwerking van de BCV-terreinen.'

5.4 Groen- en waterstructuur

Gekozen is voor een eenvoudige structuur van groen en water. De lange landschappelijke lijnen van de zegen en andere watergangen worden doorgezet in het plangebied en voorzien van brede groene taluds. De voor het groen aanwezige ruimte op het MTC Valburg wordt zoveel mogelijk gebundeld met de watergangen.

5.5 Beeldkwaliteitsplan

Ruimtelijke kwaliteit via het bestemmingsplan
Een aantal elementen van de ruimtelijke kwaliteit zijn in dit bestemmingsplan verankerd. Voorbeelden hiervan zijn de wegprofielen en de minimale en maximale bouwhoogtes.

Ruimtelijke kwaliteit via een beeldkwaliteitsplan
Er is echter ook een aantal aspecten, dat evengoed bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit, maar dat niet in een bestemmingsplan kan worden geregeld. Voorbeelden daarvan zijn inrichting van de kavel, oriëntatie van de gebouwen, en het ontwerp van de bebouwing. Om toch voor (onder andere) die laatste onderwerpen, houvast te hebben is het stadium van realisatie van het MTC Valburg, wordt een zogenaamd 'beeldkwaliteitsplan' opgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan, dat bij potentiële gegadigden voor kavels wordt meegegeven, dient als belangrijke leidraad voor Welstand bij het beoordelen van de bouwplannen.

Mogelijke onderwerpen beeldkwaliteitplan
In het beeldkwaliteitplan worden bijvoorbeeld uitspraken (in tekst en beeld) gedaan over de onderstaande onderwerpen:
1. BCV en FC:
   - verkavelingsmogelijkheden bij verschillende kavelgroottes;
   - inrichting van de kavels: opslag in open lucht, erfscheidingen, oriëntatie bebouwing, zichtlocaties, entrée, parkeren personen-auto's vrachtauto's en fietsen, inrichting onverharde terrein;
   - visuele versterking van ruimtelijke eenheden van de segmenten.
2. RSC en BSC: Voor het RSC en het BSC zijn reeds inrichtingsontwerpen ontwikkeld. Deze worden in het beeldkwaliteitplan opgenomen en toegelicht. De relatie tussen het boven- en het ondergrondse deel van het BCV komt hierbij ook aan de orde.
3. Verkeer: verlichting, bomen, verhardingsmateriaal, knopen;
4. Water: taludinrichting, flora/fauna-passages, relatie waterhuishoudingsplan, relatie vigerende Algemene Keur.
5. Groen: groen op en langs randen terrein, relatie Landschapsplan, inrichting restzones hoogspanning, gasleidingen e.d.
6. Algemeen: duurzaam bouwen.

6. VERKEER

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komt met betrekking tot het aspect verkeer het onderstaande aan de orde:
- beleid;
- bestaande situatie;
- onderzoek;
- ontwerp / toekomstige situatie.

6.2 Beleid

NVVP
In 2000 is in het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) het nationale verkeer- en vervoerbeleid vastgelegd, met een duurzame samenleving als uitgangspunt. Een van de hoofddoelstellingen van het NVVP is het versterken van het rail-, binnenvaart- en gecombineerd vervoer, om daarmee een deel van de groei van het goederenvervoer op te vangen, en de groei van het wegverkeer te beperken. Het MTC Valburg ligt direct aan de Betuweroute, de A15 (en geplande A73), en de Waal. De situering van een multimodaal transportcentrum op deze locatie past uitstekend in het beleid van het NVVP om het gecombineerd vervoer te bevorderen.

Goederenvervoerbeleid
In 1996 heeft de provincie Gelderland het *Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan* vastgesteld. Het goederenvervoerbeleid dat hierin is beschreven kent drie speerpunten:
- realisatie van noodzakelijke infrastructuur (zoals multimodale terminals en aansluitingen op de hoofdinfrastructuur);
- afremmen van de groei van het vrachtverkeer (door de groei van het niet-noodzakelijke vrachtverkeer te beperken);
- beperken van de overlast van het niet-vermijdbare vrachtverkeer over de weg.

RVVP
Het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) heeft een *Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP)* opgesteld. Het plan is een regionale vertaling van de landelijke doelstellingen zoals die zijn verwoord in het SVV-II en de Vinex. Voor de vervoerregio Arnhem-Nijmegen gelden de volgende hoofddoelstellingen:
- instandhouding van een optimale bereikbaarheid;
- verhogen van de verkeersveiligheid;
- verbetering van het (leef-)milieu;
- terugdringing van de automobiliteit;
- het stimuleren van de alternatieve vervoerwijzen.

Het MTC Valburg biedt in de vervoerregio Arnhem-Nijmegen kansen voor het goederenvervoer, door de bundeling van de drie hoofdtypen van achterlandverbindingen rail, water en weg. Realisering van het MTC Valburg draagt bij aan het bereiken van de doelstellingen uit het RVVP.

6.3 Bestaande situatie

Wegverkeer
Het plangebied wordt van oost naar west doorsneden door de A15. Pas bij de Griftdijk Noord / Rijksweg-Zuid (oosten) en de Tielsestraat (westen) kan de A15 worden overgestoken (beide met een viaduct).
Binnen het gebied ligt een aantal wegen die de kernen met elkaar verbinden:
- de Reethsestraat en Eimerensestraat, tussen Reeth, Eimeren en Valburg;
- de Oosterhoutsestraat, tussen Oosterhout en Slijk-Ewijk;
- de Waaldijk, langs de Waal.

Zowel voor het lokale autoverkeer als voor het fietsverkeer spelen deze wegen een belangrijke rol.

Spoorverkeer
De spoorlijn Tiel – Elst/Nijmegen begrenst het plangebied in het noordoosten.

Scheepvaartverkeer
De Waal vormt de uiterste zuidgrens van het plangebied. De Waal maakt onderdeel uit van het hoofdwaterwegennet van Nederland, en vormt een belangrijke route voor scheepvaart van Rotterdam naar het achterland.

6.4 Onderzoek

Vergelijking andere bedrijventerreinen
Door INBO is voor verschillende aspecten van infrastructuur een vergelijkend onderzoek opgesteld. Daarbij is gekeken naar de onderstaande aspecten:
- de infrastructuur;
- de breedtes van de onderdelen van de profielen;
- de mogelijkheden en gebruik van openbaar vervoer.

De bedrijventerrein waarmee wordt vergeleken, zijn Schiphol Zuidoost, Airport Business Park Lijnden, Schiphol Logistics Park en Interpolis Tilburg.

Infrastructuur en Profielen
De gegevens van het INBO-rapport, met betrekking tot de profielen, en de input van de ambtelijke werkgroep Infrastructuur MTC Valburg, zijn beide verwerkt in de profielen voor het MTC Valburg. Omdat voor het BCV een uit te werken bestemming is geformuleerd, hoeven verdere concrete ontwerpzaken pas in een later stadium definitief te worden besloten.

Openbaar Vervoer
Voor het MTC Valburg is in kaart gebracht:
1. welke kernen zich binnen een straal van 10 en 15 kilometer bevinden (Binnen een straal van circa 10 kilometer, bevinden zich, wanneer het MTC Valburg ontwikkeld wordt / is, zo'n 30.000 woningen. Dit is inclusief de Waalsprong en Nijmegen-West);
2. de afstanden tot de omliggende kernen (globaal in het vierkant Beuningen – Wageningen – Zevenaar - Nijmegen);
3. wat momenteel de mogelijkheden zijn om van en naar het MTC Valburg te komen, met de auto versus met het openbaar vervoer (O.V.);
4. wat vergelijking met de eerdergenoemde bedrijven oplevert voor het MTC Valburg.

Tevens is de onderstaande tabel voor drie bestaande bedrijventerrein / werklocaties opgesteld, met daarin een weergave van de modal split.

	Lijnden	Schiphol	Interpolis	Landelijk '98
Fiets:	6%	6%	25%	7%
O.V.:	19%	23%	11%	15%
Auto:	72%	69%	63%	76%
Overig:	3%	2%	0%	2%
Totaal:	100%	100%	100%	100%

Op basis van een vergelijking van het geplande MTC Valburg met de bestaande terreinen, worden in het INBO-rapport ten aanzien van fiets- en openbaarvervoersvoorzieningen, de onderstaande aanbevelingen gedaan:
- geen overdaad aan fietspaden realiseren;
- het MTC heeft behoefte aan (openbaar-)vervoer-op-maat, zodat met kortere reistijd dan met regulier openbaar vervoer ook de grotere reisafstanden kunnen worden afgelegd.

6.5 Ontwerp / Toekomstige situatie

Mitigerende en compenserende maatregel::
5 Verkeer en vervoer:
a. Het treffen van goede openbaar vervoer verbindingen, fietsverbindingen en het invoeren van vervoersmanagement, om het autogebruik door woon-werkverkeer van en naar het MTC Valburg te beperken;
b. Het treffen van voorzieningen om een zo groot mogelijke verkeersveiligheid te realiseren, zoals bijvoorbeeld veilige oversteekplaatsen voor langzaam verkeer.
7 Lucht:

Reductie van de emissie van de reach-stackers en het intern transport door het aantal bewegingen van voertuigen zoveel mogelijk te beperken, en/of de realisatie van een elektronisch Combi-Road.

10 Wonen, werken en ruimtegebruik:

c. Locale verbindingswegen die worden doorsneden zullen zoveel mogelijk worden hersteld.

Wegverkeer

Externe ontsluiting

In het MER 1997 worden twee zoekgebieden voor het maken van de aansluitingen onderscheiden. Het gebied rondom het noordelijke deel van de geplande doortrekking van de A73 met aansluiting op de A15 en het gebied rondom het huidige aansluitpunt A15-Rijksweg Zuid/Griftdijk. Het onderzoek van Goudappel Coffeng (april 2000) naar de hoofdontsluiting van het MTC geeft een goed inzicht in de te verwachten verkeersstromen. Het onderzoek toont aan dat het zeer onverstandig is te kiezen voor een secundaire aansluiting op de Griftdijk. Deze ontsluitingsweg trekt te veel verkeer aan en brengt ook een aanzienlijke milieubelasting met zich mee. Om die reden is in het bestemmingsplan gekozen voor slechts één enkele ontsluiting en wel op/via het tracé van de A73 naar de A15.

Omdat voor de doortrekking van de A73 een afzonderlijke MER/tracéstudie gestart, waarvan de uitkomst in samenhang met de MER/tracéstudie voor de verbeteringsmaatregelen voor de A50 wordt beoordeeld, kan de gewenste hoofdontsluiting voor het MTC niet direct worden gerealiseerd. Het is niet verstandig op de besluitvorming inzake die beide samenhangende procedures vooruit te lopen. Bovendien zal na een positief besluit nog de gehele procedure voor de aanleg van deze weg moeten worden doorlopen. Een en ander houdt in dat voor het MTC een tijdelijke ontsluiting op de A15 nodig is. Voor de tijdelijke aansluiting zijn twee alternatieven in beeld:

- een tijdelijke aansluiting op de A15 via het tracé van de doortrekking A73; dit houdt in dat ontwerptechnisch rekening wordt gehouden met latere ombouw tot auto(snel)weg en dat ook al rekening gehouden met een zogenoemde driepuntsaansluiting op de A15,
- een tijdelijke aansluiting van de zogenoemde back-bone (de verbinding tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van het MTC Valburg) rechtstreeks op de A15; deze aansluiting komt dan te vervallen als wordt besloten tot doortrekking van de A73.

In verband met de afstand tot het aansluitpunt Elst, leiden beide alternatieven tot de noodzaak van een extra rijstrook, een zogenoemd weefvak, tussen de beide aansluitpunten.

De aansluiting van het MTC naar de Griftdijk zal het karakter van een calamiteitenpoort krijgen.

Calamiteiten-doorgangen

Indien zich een noodgeval voordoet op het MTC Valburg, moet het aanwezige verkeer snel weg kunnen, en moeten hulpdiensten snel het terrein kunnen bereiken. Daartoe is op een aantal plaatsen een calamiteitendoorgang voorzien. Deze zijn onder normale omstandigheden (fysiek) gesloten, zodat sluipverkeer uitgesloten is.

Geen (vracht-)auto-ontsluiting op de Griftdijk

De enige reguliere externe ontsluiting vindt plaats via de (tijdelijke) nieuw aan te leggen aansluiting op de A15 (in studie zijnde doortrekking A73). De Griftdijk speelt alleen een rol als calamiteiten-doorgang. Redenen waarom de Griftdijk niet wordt gebruikt als secundaire of zelfs primiare ontsluiting voor het MTC Valburg, zijn:

- het trimodale karakter van het MTC Valburg: idealiter liggen de drie modaliteiten weg – water –spoor zo dicht mogelijk bij elkaar. De Griftdijkaansluiting maakt de onderlinge afstand extra groot, waardoor afbreuk wordt gedaan aan het logistieke concept;
- de fasering: door het MTC Valburg vanaf de Back-bone te ontsluiten, komen direct in de eerste fase alle segmenten van de BCV's, èn de beide terminals aan snee;
- het doel om het verkeer van het MTC Valburg niet te willen mengen met lokaal verkeer: het snelwegverkeer zou bij een ontsluiting in dit geval even de lokale Griftdijk / Rijksweg-Zuid op worden gestuurd. Bij een ontsluiting op de A73 / A15 is dat niet nodig;
- door het woningbouwgebied van de Waalsprong mag geen zwaar verkeer worden afgewikkeld;
- de onderlinge afstand tussen de knoop Griftdijk en de geplande knoop A73: deze twee knooppunten liggen erg dicht bij elkaar. Vooral als de knoop Griftdijk wordt verzwaard, is dit wat verkeersveiligheid betreft niet wenselijk;
- congestie op de Griftdijk: reeds bij realisatie van 60% van het MTC Valburg treed congestie op op de Griftdijk, ook al wordt de aansluiting verbreed. De wegintensiteit van deze knoop zou sterk vergroot moeten worden (veel groter dan 2x2 met opstelstroken) om aan de vraag te kunnen voldoen. Dit is ruimtelijk niet wenselijk (voor de calamiteiteninen –uitgang ligt deze kwestie anders, omdat dan slechts sprake is van zeer sporadisch gebruik);
- de kosten: de bestaande knoop moet, tegen hoge kosten, ingrijpend worden verbouwd;
- het MTC Valburg heeft een (inter-)nationale uitstraling en functie, en dient dan ook aangesloten te zijn op het landelijk hoofdwegennet.

Herstel verbinding kernen

Tussen Oosterhout en Slijk-Ewijk bestaat een nauwe band. Deze wordt verstoord door de aanleg van het MTC Valburg. Herstel van deze verbinding vindt plaats door de aanleg van een nieuwe verbinding van auto- en langzaamverkeer, binnen het plangebied, tussen de Oosterhoutsestraat (ten oosten van het MTC Valburg) en de Valburgsestraat (ten west van het MTC Valburg). Het is voor gemotoriseerd verkeer niet mogelijk om via deze route het bedrijventerrein MTC Valburg te betreden of andersom. De kruising herstelroute – backbone (en herstelroute – A73) is hiertoe ongelijkvloers gemaakt. Sluipverkeer is dus niet mogelijk.

Back-bone

Om de compartimenten van het MTC Valburg ten noorden van de A15 te verbinden met de compartimenten ten zuiden van de A15, wordt de zogenaamde 'back-bone' aangelegd. Net als de overige wegen op het MTC Valburg bestaat de back-bone uit 2x1 rijstrook. Tussen de rijstroken in is een groenstrook gepland, die mede dient als ruimtereservering voor een verbreding naar 2x2 rijstroken. Naast de rijstroken liggen twee groenstroken met bomenrijen.

Op de rijstroken mag niet geparkeerd worden.

De back-bone is voorzien van een vrijliggend fietspad. Dit fietspad wordt enkelzijdig aangelegd, voor twee rijrichtingen. Omdat op de backbone geen zijstraten en kavel-in- en uitritten zitten, wordt dit wat verkeerveiligheid betreft goed mogelijk geacht.

Ringen

Twee ringen ontsluiten de beide helften van het BCV. De wegen van de ringen worden begeleid door bomenrijen. Mogelijk worden ze voorzien van vrijliggende voet-/fietspaden.

Vanuit het oogpunt van verkeerveiligheid zou dan de voorkeur uitgaan naar aanleg aan twee zijden (in plaats van enkelzijdig). De verwachte intensiteiten rechtvaardigen de realisatie aan weerszijden niet geheel, maar vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, is hier toch voor gekozen. Enkelzijdige aanleg leidt, vooral voor vrachtauto's, vaak tot onverwachte ontmoetingen met langzaam verkeer, met alle gevolgen van dien.

Op deze wegen mag niet geparkeerd worden. Of langs de ringen daadwerkelijk fietsvoorzieningen worden aangelegd, wordt uitgezocht in het kader van de uitwerking van de 'Uit te werken bedrijfsdoeleinden'.

Zijstraten

Als laagste niveau wegen zijn er de 'zijstraten'. De exacte ligging ervan ligt nog niet vast, maar hangt af van de verkaveling en kavelgrootte. In de stedebouwkundige schets die in het beeldkwaliteitsplan opgenomen wordt, wordt aangegeven hoe verkaveld en ontsloten zou kunnen worden.

Op de zijstraten vindt vooralsnog geen scheiding plaats tussen fietsers en (vracht-)auto's. Voor voetgangers wordt een voetpad aangelegd, verhoogd ten opzichte van de rijbaan. Alleen ter hoogte van de opritten van de kavels (en vlak daarvoor en

daarna, in verband met in- en uitdraaiende vrachtauto's met hun grote draaicirkels) wordt dit pad op gelijke hoogte als de rijbaan aangelegd. Voetgangers worden hierop door afwijkende verharding en/of borden op geattendeerd.
Het definitieve ontwerp van het profiel van de zijstraten wordt, net als dat van de ring, pas ontworpen wanneer de bestemming wordt uitgewerkt.

Parkeren
Voor het parkeren van vracht- en personenauto's geldt dat deze worden geparkeerd op:
- op eigen terrein;
- op het Facility Center (FC).

In beide gevallen geldt het streven naar ondergronds-, meervoudig en/of gecombineerd ruimtegebruik (parkeerkelders, -garages, parkeren op het dak, parkeerruimte delen met buren en dergelijke). In ieder geval mag niet op de openbare wegen worden geparkeerd.

Openbaar vervoer
Voor het openbaar vervoer bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van het reguliere streekvervoer in de regio (lijn Nijmegen – Elst over de Griftdijk Noord / Rijksweg Zuid). Daarnaast kan ook bijvoorbeeld een vervoer-op-maat-systeem worden ingezet. Dit kan worden georganiseerd door openbaarvervoerbedrijven zelf, of door het parkmanagement van het MTC Valburg (zie hoofdstuk 13).
Vrijliggende o.v.-infrastructuur op het MTC-terrein is niet noodzakelijk. Dergelijke infrastructurele voorzieningen worden alleen aangelegd wanneer de doorstroming niet gegarandeerd kan worden en het zware reizigersstromen betreft. Beide zijn niet van toepassing. De bussen / busjes maken van de geplande wegen gebruik. Wel kan het openbaar vervoer gebruik maken van de calamiteitendoorgangen, door middel van een wegklappende bussluis.

Fietsvoorzieningen
In en rondom het gebied van het MTC Valburg, worden de volgende vrijliggende fietspaden aangelegd:
1. op de Back-bone (dit fietspad zorgt voor de verbinding van het noordelijke BCV met het FC, vormt een extra verbinding over de A15 / Betuweroute heen);
2. langs de hoofdwatergangen (de Elsterveldsche Zeeg en de Mermsche Zeeg in het noorden, en de Rietkampsche Tochtsloot in het zuiden);
3. langs de spoorlijn Nijmegen – Tiel;
4. ten westen van de haven, op de nieuw aan te leggen dijk.

Mogelijkerwijs worden eveneens vrijliggende fietsvoozieningen aangelegd langs de ringen.
Bovendien kan worden gefietst op:
5. de zijstraten van het MTC Valburg. Hier worden (naar alle waarschijnlijkheid) geen vrijliggende fietspaden aangelegd. De intensiteit is hier zo laag, dat deze investering niet kan worden gelegitimeerd. De verkeersveiligheid komt hiermee niet in het geding;
6. een route die ten zuiden van de Betuweroute wordt aangelegd (aan de oostzijde bereikbaar via de Rijksweg-Zuid, aan de westzijde vanaf de Tielsestraat, ook te gebruiken door bestemmingsverkeer). Deze valt (fysiek en wat aanlegkosten betreft) buiten de plangrens van het MTC Valburg.

Behalve voor woon-werk-verkeer kunnen deze fietspaden ook een rol spelen in het recreatieve net. Echter, het moet de gebruikers duidelijk worden gemaakt, dat met zich op een industrieterrein bevindt, waar het functioneren van het MTC Valburg geen hinder mag ondervinden van het recreatieve medegebruik. Het recreatief medegebruik van fietspaden mag in ieder geval niet leiden tot de aanleg van voorzieningen op het MTC Valburg, die vanuit het oogpunt van een goed functionerend bedrijventerrein omgewenst zijn (zoals verkeersdrempels en andere verkeersremmende maatregelen).

Doorsnijding dijk
Met het graven van de haven wordt de doorgaande verbinding over de Waalbanddijk verbroken. Herstel van deze verbinding door aanleg van een (hoge) brug is niet haalbaar omdat die:
- de radarinstallatie van de haven zou verstoren;
- erg hoog zou moeten worden;
- enorm lange hellingbanen vraagt, gezien de hoogte en het aan te houden hellingspercentage voor fietsers.

Het alternatief voor de dijkroute, althans voor langzaamverkeer, bestaat uit (van Slijk-Ewijk naar Oosterhout):
- een pad dat op de nieuwe dijk langs de westzijde van de haven wordt aangelegd;
- de herstelroute Oosterhout - Slijk-Ewijk;
- waarna de Waaldijk weer kan worden gebruikt.

Spoorverkeer
Betuweroute
Voor het goederenvervoer wordt de Betuweroute aangelegd. Via het CUP vindt uitwisseling plaats met het RSC van het MTC Valburg.

ITS
Om het RSC met het BSC te verbinden, is (deels parallel aan de back-bone) een Intern Transport Systeem gepland. Deze voorziening maakt containeruitwisseling tussen de beide terminals mogelijk, zonder dat dit over de weg hoeft te gebeuren.
Als uitbreiding op dit systeem wordt ook langs de buitenranden van de noordelijke BCV ruimte gereserveerd voor een ITS. De kavels die hieraan grenzen kunnen zo ook direct op dit containervervoermiddel worden aangesloten.

Scheepvaartverkeer

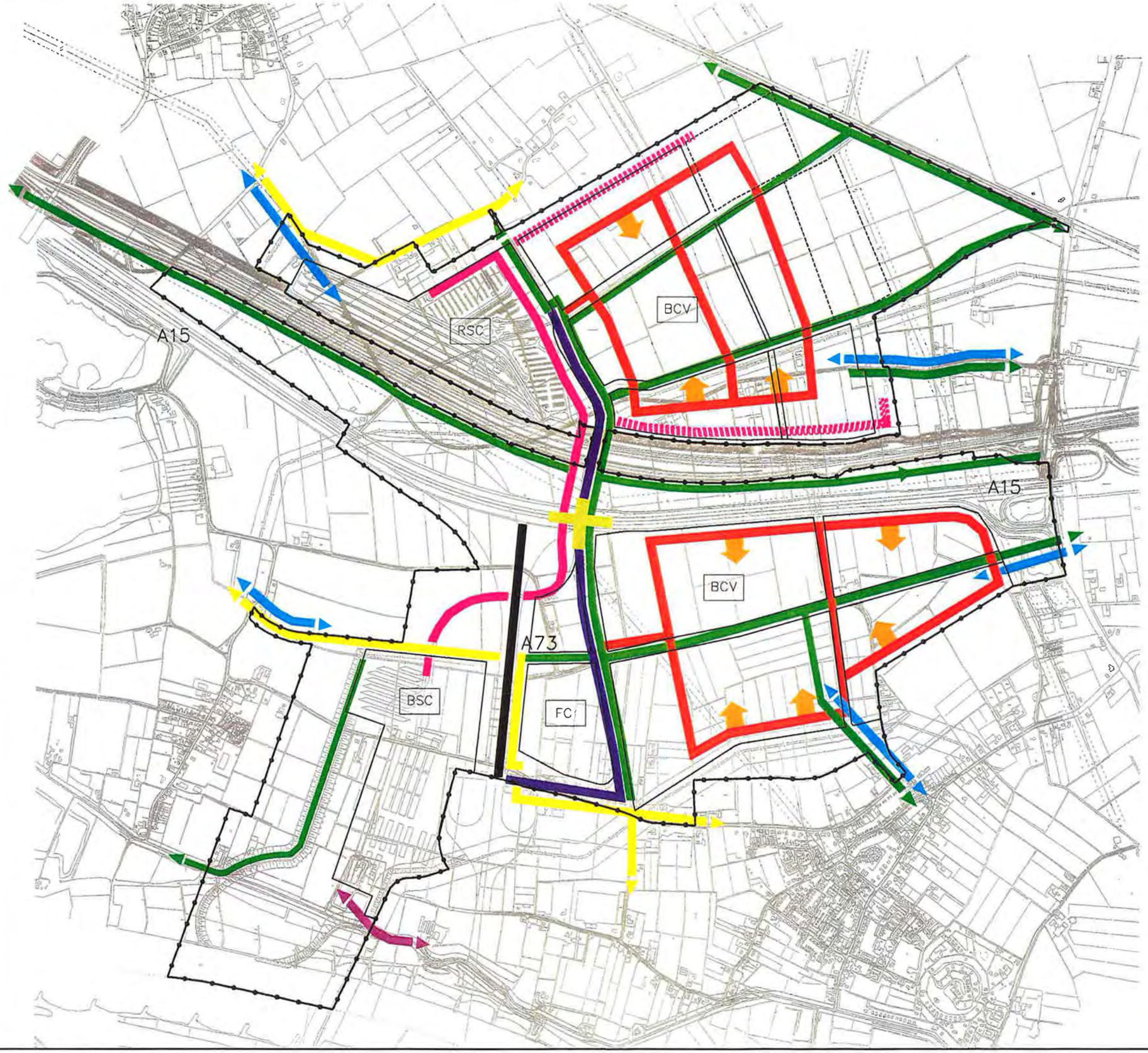
De Waal krijgt ter hoogte van het BSC een havenbekken.
Sinds 1996 geldt de beleidslijn 'Ruimte voor de rivier'. Doelstellingen hiervan zijn:
- meer ruimte voor de rivier;
- duurzame bescherming van mens en dier tegen overstroming;
- beperken van materiële schade.

Uitgangspunt is dat geen ingrepen gedaan mogen worden die de vastgestelde MHW's (maatgevend hoogwater) verhogen. Voor alle ingrepen in het winterbed van de rivier geldt een mitigatievoorschrift: de situering en uitvoering van de ingreep dient zodanig te worden gekozen, dat het (te compenseren) effect op de rivier zo gering mogelijk is. Per saldo dient de MHW niet te verslechteren.
Bij het ontwerp van de haven, specifiek de havendammen, voor zover deze in de uiterwaarden liggen, is dit verwerkt door deze dammen nergens boven kribhoogte uit mogen komen. Daarmee wordt aan de bovengenoemde beleidslijn voldaan.

Rijkswaterstaat is bezig met de uitvoering van het zogenaamde 'Waalproject'. Dit project is erop gericht op de Waal geschikt te maken voor veilige scheepvaart met grotere schepen. Op cruciale plaatsen wordt daartoe de Waal plaatselijk verruimd, of worden bijvoorbeeld uitwijkhavens aangelegd.
De aantallen schepen per dag op de Waal worden voor heden en toekomst hieronder aangegeven:

SCHEEPVAART	1994	2010	2020
Waal:	536 / dag	583 / dag	614 / dag
Haven Nijmegen:	6 / dag		
/ MTC Valburg:		30 / dag	46 / dag
Totaal:	542 / dag	613 / dag	660 / dag

Voor meer informatie over dit onderwerp:
- *MTC Valburg: de hoofdontsluiting (Goudappel Coffeng, MMT002/Bct/036, 22 oktober 1999);*
- *Infrastructuur bedrijventerrein MTC Valburg (INBO, 27 april 2001);*
- *Voorhaven MTC, samenvatting en conclusies (Marin, maart 2001).*



LEGENDA

- Bestemmingsplangebied
- MTC, fase I en II
- MTC, reserve-locatie
- Tijdelijke aansluiting op A15 (trace A73)
- Alternatief: tijdelijke aansluiting op A15
- Calamiteiten-ontsluiting
- Herstel verbindingen bestaande kernen
- Back-bone
- Ringen
- Zijstraten (ligging indicatief)
- Fietsroutes
- ITS
- Reservering ITS
- Toegang waterkering (t.b.v. waterkering beheerder)

250 0 250 500 750 1000 M

MTC VALBURG K1972.A0

Geplande ontsluitingsstructuur

3 augustus 2001

HASKONING
Ingenieurs- en Architectenbureau
Barbarossastraat 35 – Postbus 151 – 6500 AD Nijmegen – Telefoon (024) 328 42 84

7. NATUUR EN LANDSCHAP

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de onderstaande onderwerpen aan de orde:
- Natuurbeleid;
- Bestaande situatie landschap;
- Ecologie;
- Landschappelijke inpassing van het MTC Valburg;
- Groenstructuur op het MTC Valburg.

7.2 Natuurbeleid

Natuurbeleidsplan en Structuurschema Groene Ruimte (SGR)
De overheid geeft zowel in het *Natuurbeleidsplan* als in het *Structuurschema Groene Ruimte (SGR)* aan dat de uiterwaarden van de grote rivieren (inter-)nationaal belangrijke ecosystemen zijn, die behouden dienen te worden. Ze zijn van belang voor weide- en moerasvogels. Tevens bevindt zich een waardevolle water- en oevervegetatie in de strang in de uiterwaarden.

Ecologische hoofdstructuur
Binnen het plangebied van het MTC Valburg maakt alleen het winterbed van de Waal onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), en is aangemerkt als 'kern- en natuurontwikkelingsgebied'. De Loenense uiterwaarden hebben daarnaast de aanduiding 'weidevogelgebied', en zijn belangrijk gebied voor kwetsbare ganzensoorten (in het algemeen: Kleine Rietgans, Brandgans en Rotgans) en Kleine en Wilde ganzen.

Compensatiebeginsel
Het compensatiebeginsel is in het Structuurschema Groene Ruimte geïntroduceerd, en verder uitgewerkt in de nota 'Uitwerking Compensatiebeginsel Structuurschema Groene Ruimte'. Het compensatiebeginsel is (wat betreft het MTC Valburg) van toepassing op kerngebieden van de ecologische hoofdstructuur.
De essentie van het compensatiebeginsel is dat er geen nettoverlies van natuur-, bovenstrooms- en recreatieve waarden mag optreden. De uitvoering van het beginsel dient (in prioriteitsvolgorde) plaats te vinden, door maatregelen als:
- het zoveel mogelijk vermijden van het verlies aan waarden;
- het optimaliseren van de inrichting uit het oogpunt van natuurbehoud;
- het treffen van mitigerende maatregelen;
- het aansluitend of elders compenseren van de waarden.

Als fysieke compensatie door overmacht niet of niet voldoende mogelijk is, wordt deze vervangen door financiële compensatie. Onder overmacht valt ook de dreiging van optreden van ernstige vertragingen.
De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de toepassing van het compensatiebeginsel.
Het totaal te compenseren oppervlak van de strang die komt te vervallen, bedraagt circa 20.670 m^2.

Vogelrichtlijn
In het kader van de Vogelrichtlijn is op 24 maart 2000 het aanwijzingsbesluit Waal vastgesteld (N/2000/307, Stc. 31 maart 2000 nr. 65 p. 16). Blijkens de kaart bij dit besluit is ter hoogte van de havenmond van het MTC alleen de strang in de uiterwaarden aangewezen, met uitzondering van dat deel dat in de havenmond valt. In het antwoord op vragen van het Tweede Kamerlid, de heer van der Steenhoven, kenmerk 2000102480, is aangegeven dat (*citaat*) "de Waalhaven, als onderdeel van het MTC, in de VRL-vervolgaanwijzing opgenomen worden. Het veronderstelde <eilandje> is dus niet aan de orde. Bij de verdere planvorming rondom het MTC zal door het bevoegd gezag een passende beoordeling moeten plaatsvinden conform art. 6 lid 2 en 3 van de Habitatrichtlijn".

Te compenseren gebied
Als gevolg van het nautische veiligheidsonderzoek is de vorm van de havenmond gewijzigd, waardoor een verschuiving en een grotere aantasting is opgetreden ten opzichte van de situatie op hiervoorgenoemde kaart. Op deze wijziging is dus de hiervoorgenoemde Habitatrichtlijn artikel 6, lid 2 en 3, van toepassing. Ter compensatie van het verlies aan waarden zullen middelen beschikbaar worden gesteld om gelijkwaardige vervangende waarden te creëren. Deze compensatie dient bij voorkeur te worden gerealiseerd in het verlengde van de aanwezige strang, tenzij uit overleg met het ministerie van LNV en de provincie Gelderland zou blijken dat inzet van de beschikbare te stellen middelen in een project in de uiterwaarden in de directe omgeving een betere bijdrage levert aan het doel dat met de compensatie wordt nagestreefd.

7.3 Bestaande situatie landschap

Landschapstypen, landbouw en gebruik
Vanaf de rivier de Waal gezien, bestaat het landschap rondom het MTC Valburg globaal uit:
1. De uiterwaarden: bebouwing ontbreekt vrijwel. Belangrijke functies hier zijn natuurontwikkeling, extensieve landbouw, bosjes, open water en enkele recreatieve voorzieningen. De uiterwaarden rondom het MTC Valburg komen niet voor in de ecologische hoofdstructuur. De strang is wel door LNV aangewezen als speciale beschermingszones in het kader van de Europese Vogelrichtlijn, maar daarbij is een uitzondering gemaakt voor de bij het MTC Valburg geplande havenmond en directe omgeving.
2. Stroomruggen en oeverwallen: een afwisseling van open- en beslotenheid bepalen hier het beeld. Er zijn akkers, weilanden, boomgaarden, boomkwekerijen en glastuinbouw te vinden. De kavels zijn in de loop van de jaren iets vergroot. Maar vooral door het verdwijnen van de kavelbeplanting oogt het landschap nu grootschaliger dan in het verleden.
   De kleine buurtschappen als Eimeren en Reeth zijn karakteristiek voor dit landschap. Bij Valburg en Eimeren komen rivierduinen voor (5). Op hogere delen zijn buitenplaatsen en landgoederen gevestigd.
3. Kom-op-oeverwal: dit open gebied ligt tussen de stroomruggen in. Hier vindt grootschalige landbouw plaats: vooral akkerbouw en veeteelt. Vroeger trof men hier nog kleinschaligheid aan, nu nauwelijks meer. Ook bevinden zich hier redelijk grote fruitteeltbedrijven. Er is weinig bebouwing en afwatering vindt plaats via zegen en pijpen.
4. Buiten het gebied van het MTC Valburg ligt een groot komgebied (4).

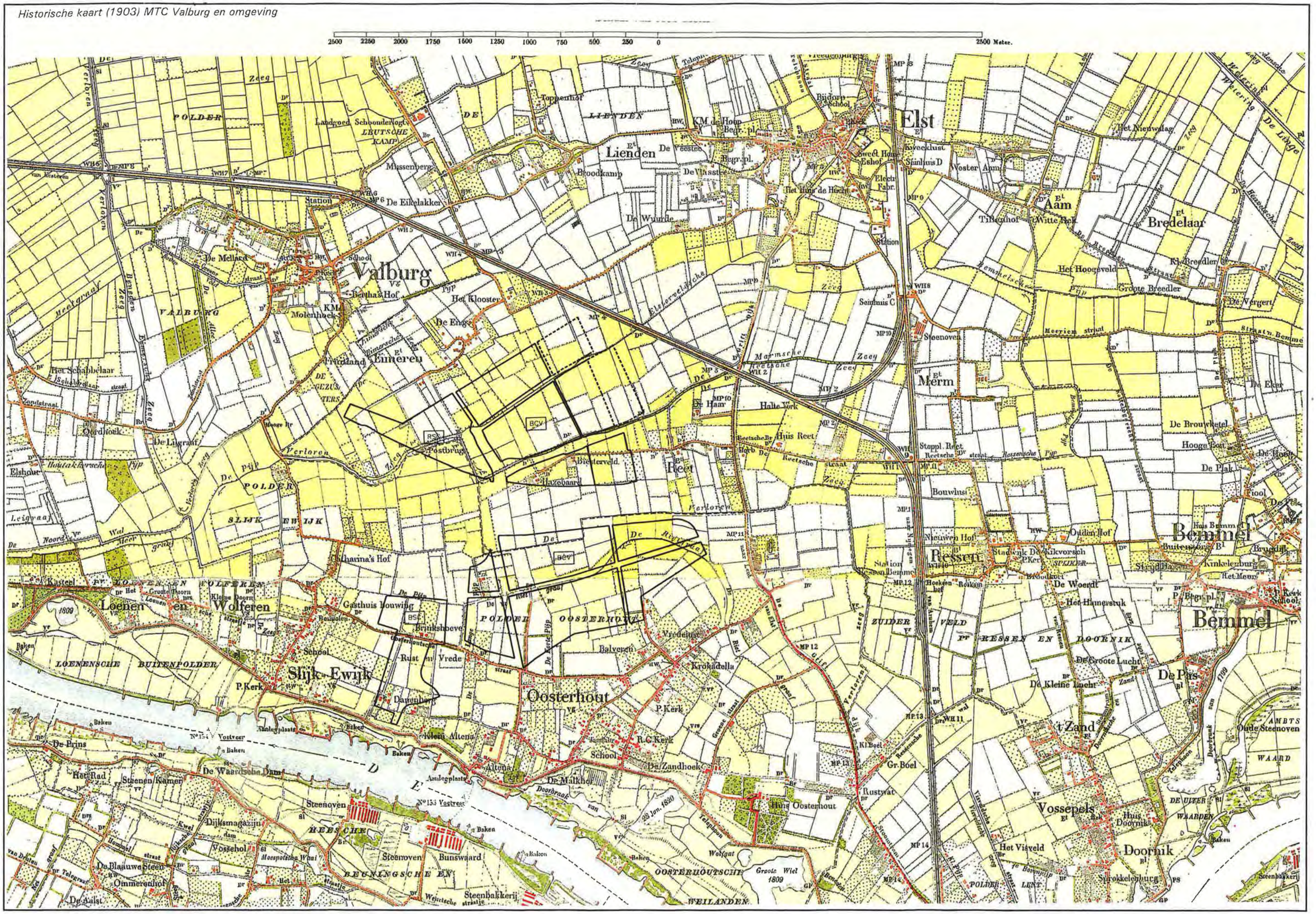
Wegenpatroon
Wat betreft de lokale wegen is er sinds circa 1900 niet veel veranderd. Onverharde wegen zijn verhard, maar het patroon is nauwelijks verdicht. Een aantal wegen ligt recht in het verlengde van boerderijen, een teken dat ze van oorsprong waren bedoeld als ontsluiting van de betreffende boerderij.
Op hoger schaalniveau is er natuurlijk de A15 bij gekomen. Lokale wegen zijn hierdoor afgesneden. Met de aanleg van de snelwegen is vooral rondom de knooppunten veel opgaande beplanting aangeplant.
Een belangrijke lange lijn van oost naar west is de Waaldijk gebleven.

Bebouwing
Met name Elst is in de loop van de jaren gegroeid. Ook Oosterhout is de laatste jaren flink aan het bouwen. Valburg en Slijk-Ewijk groeien veel minder hard. En in de buurtschappen Reeth en Eimeren is sinds 1900 zelfs niet of nauwelijks bijgebouwd.

Water
In het rivierengebied speelt water van twee kanten:
- van de Waal;
- uit de kommen.

De Linge heeft in het gebied een belangrijke afvoerende functie. Deze wordt voornamelijk gevoed door:
- de Elsterveldsche Zeeg;
- de Mermsche zeeg;
- de Eimersche Pijp;
- de Rietkampsche Tochtsloot.

Historische kaart (1903) MTC Valburg en omgeving


2500 2250 2000 1750 1500 1250 1000 750 500 250 0 2500 Meter.
Valburg
Elst
Lienden
Aam
Bredelaar
Merm
Reet
Ressen
Bemmel
Oosterhout
Slijk-Ewijk
Loenen en Wolferen
Doornik
Vossepels
't Zand
De Pas
Zand
Zeeg
Verloren
De Linge
Meetjaar
Elsteraetlsche
Marmsche
Meerien straat
Strasen Bemme
Telephoon
Doorbraak van 28 Jan. 1890
Groote Wiel 1809
Steenbakkerij
Station
Post
School
P.Kerk
R.C.Kerk
Huis Oosterhout
Huis Reet
Huis Doornik
Bouwlust
Stoppl. Reet
Halte Vork
Nieuwen Hof
Oulden Hof
Het Visveld
Strokkelenburg
Kinkelenburg
Het Meer
De Woerdt
Het Hanenstuk
De Groote Lucht
De Kleine Lucht
De Vergert
De Eker
De Brouwketel
Hooge Eor
De Hoek
De Plak
Het Nieuwslag
Het Hooge Veld
Groote Breedler
Kl. Breedler
Tiberghof
Witte Bek
Sweet Home Eshof
Elect. Fabr.
Bijdorp School
Begr. pl.
Kweekdust
Sainlus D
Woster Aam
Seinhuis C
Steenoven
Gr. Boel
Kl. Boel
Rustwat
De Zandhoek
Dr. Malkhof
Altena
Klein Altena
Daarenberg
Gasthuis Houwing
Brinkshoeve
Rust en Vrede
Vredelust
Krokadella
Balveren
Catharina's Hof
Kasteel
Kleine Doorn
Groote Doorn
Molenhoek
Bertha's Hof
Het Klooster
De Enge
De Eikelakken
Broodkamp
Missenberg
Landgoed Schoonderlogt
LEUTSCHE KAMP
Toppenhof
De Vlasstee
De Wyurde
De Veester
KM de Hoop
De Mellard
Het Schabbelaar
Qordhoek
De Lingraaf
Elshoek
Leigraaf
Noord Wal
Meer
Grift
Hazebaard
Biesterveld
Postbrug
Timmerland
Timmerschen
De Ham
Steenoven
Dijksmagazijn
Vosschol
De Blaauwe Steen
Ommerenhof
De Aalst
Steenoven
Bunswaard
Steenbakkerij
Groote Wiel 1809
Wolfgat
Oude Steenoven
Huis Bemmel
Buitenhof
Bruedijk
Kinkelenburg
Het Meer
Stadenijk
De Kikvorsch
Broodkort
Hoeken hof
Rotkan
Stoomgemaal Bemmel
Stoomgemaal Ressen
Stoomgemaal Doornik
Stoomgemaal Oosterhout
Stoomgemaal Vossepels
Stoomgemaal Slijk-Ewijk
Stoomgemaal Elst
Stoomgemaal Merm
Stoomgemaal Reet
Stoomgemaal Valburg
Stoomgemaal Lienden
Stoomgemaal Aam
Stoomgemaal Bredelaar
Stoomgemaal Doornik
Stoomgemaal Bemmel
Stoomgemaal Oosterhout
Stoomgemaal Slijk-Ewijk
Stoomgemaal Loenen en Wolferen
Stoomgemaal Vossepels

In het landschap zijn de meeste watergangen niet nadrukkelijk aanwezig. Veel meer dan een sloot met een zeer steil talud is het meestal niet.
In de uitwaarden zijn poelen en wielen te vinden.
Naast de A15 loopt een belangrijke afwateringssloot. Ten behoeve van de aanleg van de snelwegen zijn zandwinplassen gegraven. In maat en verschijningsvorm zijn ze duidelijk anders dan de zegen en wielen. Voor de recreatie spelen deze zandgaten een belangrijke rol.

Recreatie
In de omgeving van het MTC Valburg liggen de volgende recreatieve voorzieningen:
- het strand Slijk-Ewijk;
- drie campings.

Daarnaast vindt beperkt recreatief medegebruik plaats in de particuliere bossen van de landgoederen Oosterhout en Loenen.
Een van de weinige doorgaande langzaamverkeersverbindingen rondom het MTC Valburg is de Waalbanddijk. Noord-zuidroutes over de A15 ontbreken veelal. Een goede verbinding tussen de recreatieve voorzieningen en de woonbebouwing laat momenteel dus te wensen over.

7.4 Ecologie

Weinig ecologische waarden binnendijks
Binnendijks komen vooral oeverwalgronden voor (relatief droge rivierkleigronden) met voornamelijk agrarisch gebruik. De ecologische betekenis van de vegetatie in dit gebied is gering.
Op de stroomruggen bepalen houtsingels, weg- en erfbeplanting en verspreide bomen het beeld. Door het intensieve gebruik van dit gebied is de natuurwaarde van dit landschap gering. Wel komen hier vogels, vleermuizen en insecten voor. De lanen en houtsingels zijn waardevolle plaatsen voor planten en dieren.
Het grootste deel van het plangebied is derhalve van weinig betekenis voor fauna. Weidevogelgebieden liggen ten noorden van Valburg (Meilanden) en ten noorden en oosten van Elst, buiten het invloedsgebied.

Waardevolle watergangen binnen plangebied
Binnen het plangebied zijn de onderstaande gebieden voor vegetatie en flora waardevol:
- ecologisch waardevolle sloten en taludvegetaties van:
  - de wetering tussen de Oosterhoutsestraat en Van Balverenstraat, uitmondend in de plas bij Slijk-Ewijk;
  - en een sloot ten noorden van Oosterhout;
  - de Rietkampsche Tochtsloot;
- de strang in de uiterwaarden van de Waal.

Voor ecologie hebben de watergangen momenteel echter een geringe betekenis. Het water ligt diep en de taluds zijn steil.

Uiterwaarden belangrijke ecologische waarden
De reliëfverschillen, afwisseling van water en land en het halfnatuurlijke karakter maken de ecologische waarde van de uiterwaarden hoog.
Belangrijke waarden met betrekking tot vegetatie worden vooral aangetroffen in het winterbed van de Waal en op de dijktaluds. In het plangebied is vooral de strang in de uiterwaard van belang. Deze strang bevat een waardevolle water- en oevervegetatie. Ook is de dijk op enkele trajecten van belang als standplaats van stroomdalflora.
De uiterwaarden (binnen het plangebied) zijn van betekenis als overwinteringsgebied voor Smienten en ganzen. Ook wordt de Kleine zwaan regelmatig in het gebied aangetroffen. In de strang wordt geslapen door eenden, koeten en futen, en is daarom van grote betekenis.
Ook buiten het plangebied zijn de uiterwaarden van grote betekenis voor fauna, onder andere voor broedvogels (weide- en moerasvogels) en voor overwinterende vogels.
Alleen van de uiterwaarden zijn inventarisatie-gegevens met betrekking tot broedvogels aanwezig. In de uiterwaarden aangetroffen broedvogels zijn onder andere Patrijs, Grutto en Tureluur (weidevogels) en Waterral, Kleine plevier, Grote karekiet, Paapje, Cetti's zanger, Grauwe gors en Blauwborst (moerasvogel) (inventarisatie-gegevens van de provincie Gelderland).
De wateren in de uiterwaarden zijn voorts van betekenis als voortplantingsbiotoop van amfibieën. Het parkbos van Kasteel Loenen dient daarbij als overwinteringsbiotoop. Een bijzondere soort is de Kamsalamander.

7.5 Landschappelijke inpassing van het MTC Valburg

Landschapsplan Overbetuwe Zuid

Opzet Landschapsplan Overbetuwe Zuid
Door bureau Zijaanzicht is een studie verricht, mede ten behoeve van de landschappelijke inpassing van het MTC Valburg: 'Landschapsplan Overbetuwe Zuid' (hierna: 'Landschapsplan').
De studie bestaat uit de volgende onderdelen:
1. inventarisatie, analyse bestaande situatie opstellen en programma van eisen voor het landschapsplan;
2. ontwikkelen van een structuurvisie, waarin de landschappelijke hoofdstructuur wordt beschreven;
3. inrichtingsschets schaal 1:5.000;
4. kostenbepaling van deelgebieden / projecten;
5. voorstel voor vervolg.

Studiegebied Landschapsplan
Het studiegebied betreft grofweg het gebied dat wordt begrensd door:
- de A50 in het westen;
- de lijn Valburg-Elst in het noorden;
- de A325 / Oosterhout in het oosten;
- Oosterhout / de Waal in het zuiden.

Het MTC Valburg zelf valt buiten het studiegebied Landschapsplan, hoewel wel vanuit het omliggende gebied suggesties worden gedaan voor de inrichting van het openbaar gebied van het MTC Valburg.
Het grote aantal studies en plannen dat bij de vorming van het Landschapsplan is betrokken, is opgesomd in de hierna vermelde rapporten van Zijaanzicht. De tekst van deze en de voorgaande paragraven is grotendeels gebaseerd op die rapporten.

Betekenis voor het MTC Valburg
Voor het MTC Valburg biedt het Landschapsplan inzage in de:
1. vormgeving van de directe randen van het bedrijventerrein;
2. inrichtingsvoorstellen voor een iets groter gebied rondom het MTC Valburg;
3. suggesties over lange landschappelijke lijnen (watergangen met oevers en begroeiing) die vanuit het landelijk gebied het MTC Valburg in zullen prikken.

Programma van eisen Landschapsplan

Drie onderdelen
Het programma van eisen van het Landschapsplan heeft betrekking op drie onderdelen:
1. het landschap;
2. huidig en toekomstig gebruik door bewoners en anderen;
3. randvoorwaarden vanuit / voor nieuwe ontwikkelingen.

Voor zover de van toepassing zijn op de inpassing van het MTC Valburg worden ze hierna besproken.

Inrichtingseisen vanuit het Landschapsplan
De inrichtingseisen die in het Landschapsplan worden geformuleerd, en van belang zijn bij de inrichting en inpassing van het MTC Valburg, worden hierna aangegeven:
- versterken van de verschillende landschapstypen;
- natuurontwikkeling uiterwaarden versterken;
- versterken kleinschaligheid stroomruggenlandschap;
- benutten aanwezige zegen en pijpen;
- handhaven en versterken waardevolle beplanting;
- ontwikkeling van een langzaam-verkeer-net (te land en te water);
- meer zekerheid over toekomstig agrarisch landgebruik;
- betrokkenheid bewoners en agrariërs bij verder planvorming;
- versterking van bestaande (en nieuwe) watergangen, als relatie tussen het MTC Valburg en het omringende landschap;

Slijk–Ewijk

G

PW

BSC

PW

ODC

9

PW

20.670 m2

Uit/Wa

Haven

Uit/Wa

Rivier

Waal

LEGENDA

Bestemmingsplangebied

Stranggebied

20.670 m2 Oppervlakte Stranggebied (binnen bestemmingsplangebied)

MTC VALBURG	K1972.A0
Stranggebied	
3 augustus 2001	

HASKONING
Ingenieurs- en Architectenbureau
Barbarossaweg 35 – Postbus 151 – 6500 AD Nijmegen – Telefoon (024) 328 42 84

.../cad/tek/milieu/vogelgebied.dgn 08/06/01 05:03:59 PM INFRASTRUCTURE

- aanleg van een retentiegebied tussen de A15 en de Betuweroute.

De wijze waarop deze inrichtingseisen zijn verwerkt in het groenontwerp voor het MTC Valburg, komen in de navolgende paragraaf aan de orde.

7.6 Groenstructuur op het MTC Valburg

Totstandkoming groenstructuur MTC Valburg
De groen (en water-) structuur van het MTC Valburg is ontworpen vanuit de twee onderstaande kijkrichtingen:
- vanuit het Landschapsplan Overbetuwe Zuid, waardoor vanbuiten af naar het MTC Valburg wordt gekeken;
- vanuit de gewenste uitstraling voor het MTC Valburg zelf.

In de navolgende tekst wordt ingegaan op de inrichting van de verschillende onderdelen van de groenstructuur van het MTC Valburg.

Mitigerende en compenserende maatregel::
2 Landschap
a. Bufferzones tussen de terreinen van het MTC Valburg en de omringende woonkernen.
c. de aanleg van groenzones en aarden wallen om het MTC Valburg heen. Gedacht wordt daarbij aan de volgende inrichtingsmogelijkheden:
- *bij Slijk-Ewijk en Eimeren zal sprake zijn van forse boomaanplant overgaand in de door te trekken geluidswal van de A15 ten behoeve van het lawaai van de Betuweroute en het CUP, waarbij de wal geleidelijk afloopt tot maaiveldhoogte;*
- *bij Reeth zal zorgvuldige inpassing van de lintbebouwing plaatsvinden met behulp van groen en water;*
- *bij Oosterhout zal rekening worden gehouden met de bestaande mozaïek, te weten de overgang van grootschalig naar kleinschalig landschap verspreid liggende functies.*

Directe omgeving MTC Valburg
Voor de grotere gebieden in de omgeving van het MTC Valburg richting de woonkernen, worden in het Landschapsplan Overbetuwe Zuid inrichtingsvoorstellen gedaan, bestaande uit grotere boskavels en laanbeplanting. Zo wordt het open landschap richting Elst coulissenachtig ingericht, met versterking van de kavels voor de aanplant van bomenrijen / bossen in noord-zuidrichting. De groengebieden zijn op de kaart bij deze paragaraaf aangegeven.
Deze groengebieden vallen deels buiten de plangrens van het MTC Valburg. De financiële middelen voor de realisatie van de delen binnen de plangrens, en overige 'directe' inpassingsgebieden, maken echter wel deel uit van het bestemmingsplan.

Randen van het MTC Valburg
De overige randen van het MTC Valburg worden grotendeels gevormd door onbeplante dijkjes (circa 2 meter hoog), met een geknikt talud.

Lange landschappelijke lijnen binnen het MTC Valburg
In de groenstructuur en waterhuishouding van het MTC Valburg spelen de bestaande watergangen een belangrijke rol. De relatie met het omringende landschap ontstaat door inrichting van deze watergangen op dezelfde wijze binnen als buiten het plangebied van het MTC Valburg. De geplande inrichting wordt ondersteund vanuit de waterhuishouding, en bestaat uit:
- het verbreden van de watergangen;
- het verflauwen van de taluds, met name het noordtalud;
- aanplanting van de noordtaluds met solitair geplaatste bomen;
- aanleg van vrijliggende fietspaden langs de watergangen.

Differentiatie profielen watergangen

Mitigerende en compenserende maatregel::
1 Bodem en water:
c. Beperken van effecten op het watersysteem in kwalitatieve en kwantitatieve zin, door inrichtingsmaatregelen voor ontwatering en afwatering. Doelstelling van de maatregel is:
- een natuurvriendelijke inrichting te realiseren.
4 Natuur:
b. Het oppervlaktewaterstelsel dient natuurtechnisch worden ingericht en beheerd te worden;
d. Het elders aanleggen van poelen en plassen ter compensatie van verlies aan waardevolle buitendijkse water- en oevervegetaties alsook het verlies aan leefgebied voor amfibieën;

Op en langs de randen van het MTC Valburg zijn 5 typen watergangprofiel ontworpen:
1. Watergang als grens: deze watergangen vormen de 'grachten' rondom het MTC Valburg. De vormgeving is eenvoudig gehouden, met een symmetrisch profiel. Er is geen sprake van historische lijnen.
2. Lange landschappelijke lijn: dit betreft de 'historische' waterlopen, met grote landschappelijke betekenis. Van noord naar zuid gaat het om:
   - de Elsterveldsche Zeeg;
   - de Mermsche Zeeg;
   - de Rietkampsche Tochtsloot.

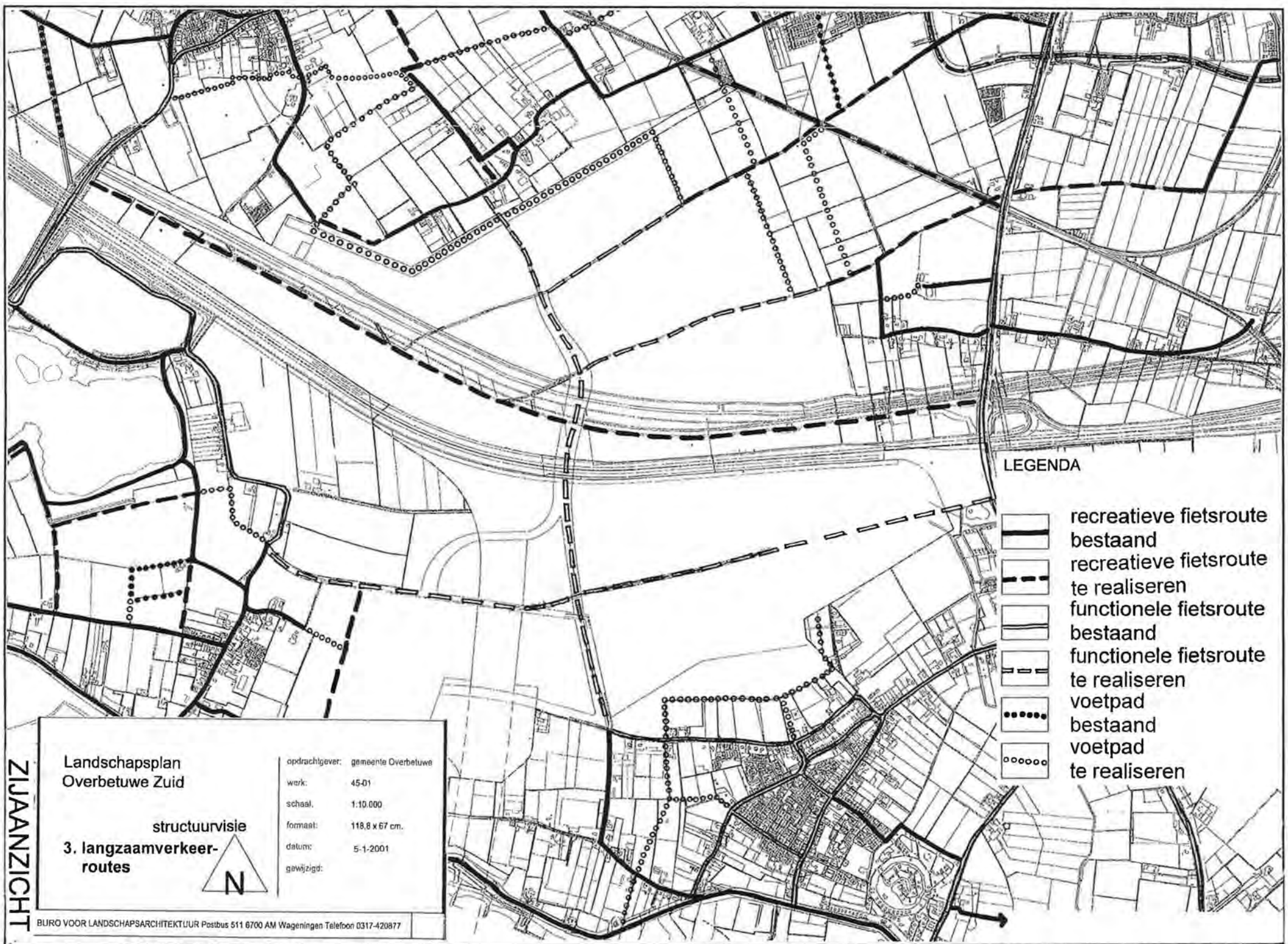
   Het profiel van deze watergangen wordt, ten opzichte van de bestaande situatie, verbreed, en voorzien van een flauwaflopend talud aan de noordzijde (dus georiënteerd op het zuiden) alwaar in een nat-dras-situatie op bescheiden schaal natuurwaarden kunnen worden versterkt.
   Deze watergangen lopen door buiten het MTC Valburg. In het Landschapsplan (zie hoofdstuk 'Groenstructuur') zijn – profielen opgenomen die aansluiten op de profielen binnen het MTC Valburg.
3. Kortsluitingen ten behoeve van waterhuishouding: om doorstroming in de zegen mogelijk te maken, wordt op een aantal plaatsen een eenvoudige watergang gegraven. Deze is primair bedoeld voor deze verbinding, en heeft verder landschappelijk geen betekenins.
4. Water ter begeleiding van infrastructuur: langs de A15 en de Betuweroute – CUP ligt danwel wordt een bermsloot gepland. Voor zover de geplande doortrekking A73 de sloot langs de A15 niet doet opschuiven, en voorzover het RSC niet grenst aan het CUP, begeleiden deze sloten de infrastuctuur. De vormgeving is weer eenvoudig gelaten danwel gehouden.
5. Back-bone: ter verbinding van de noordelijke helft van het MTC Valburg, met de zuidelijk helft, wordt langs de back-bone een watergang aangelegd. Uiteraard alleen daar waar de back-bone op maaiveld ligt.

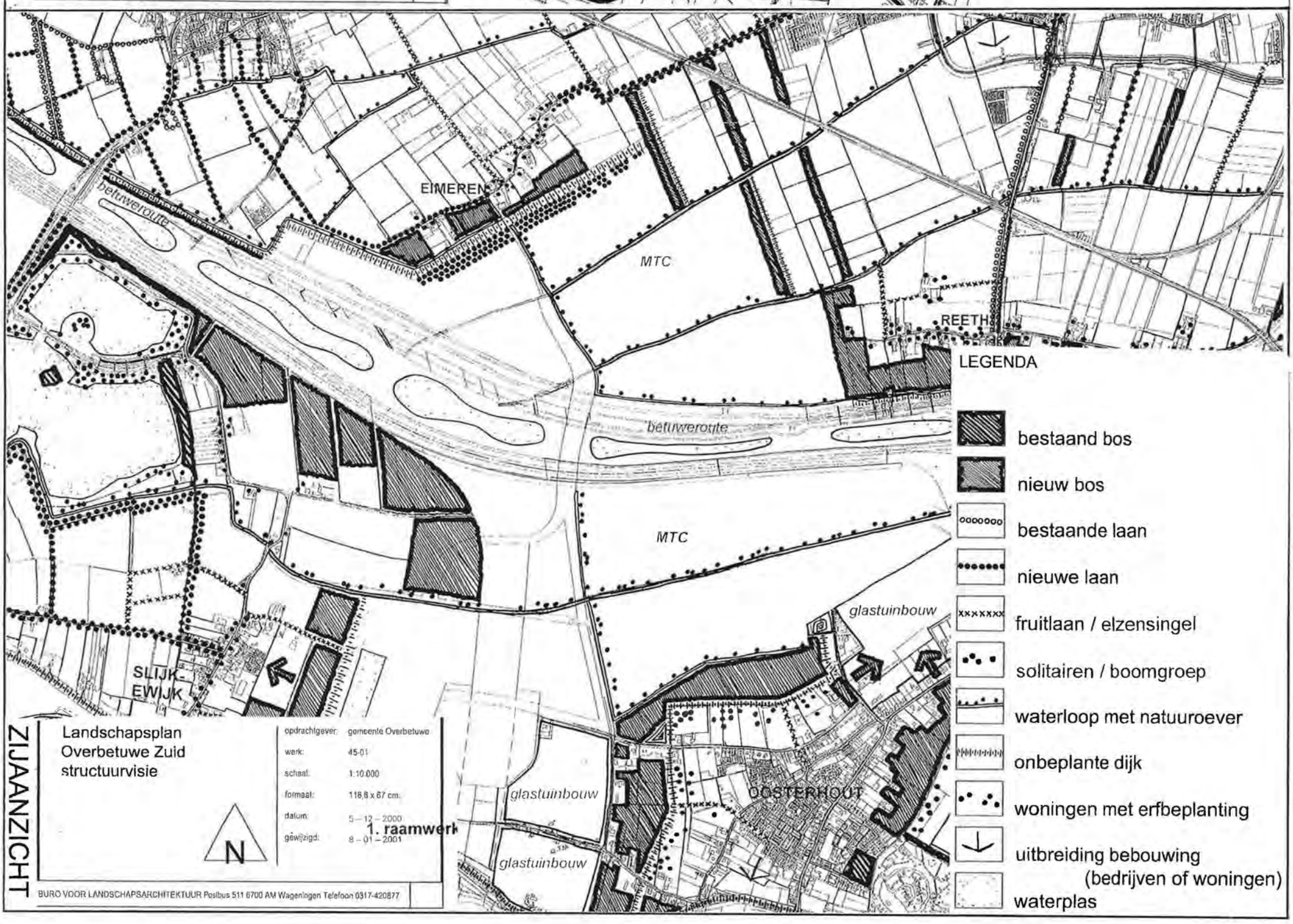
De beplantingselementen zoals die zijn aangegeven bij de profielen (zie profielbladen), zijn indicatief. In samenspraak met de waterbeheerder zal een beplantingsplan worden uitgewerkt.

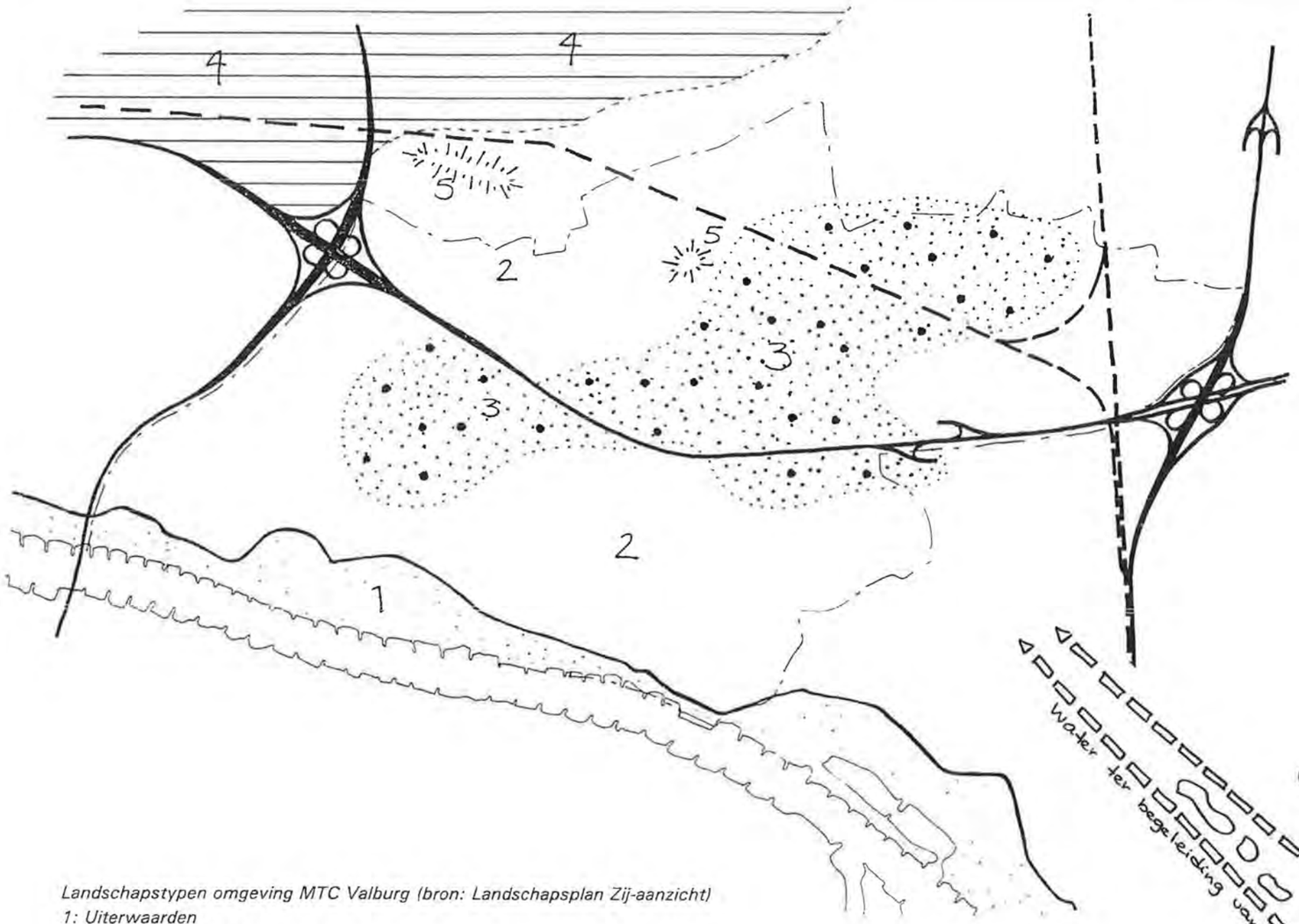
Buffer tussen A15 en Betuweroute
Tussen de A15 en de Betuweroute ontstaat een tussengebied, dat kan worden ingericht met groen en water. Hiermee kunnen recreatieve en natuurwaarden plaatselijk worden versterkt. Ruimtelijk / visueel is dit gewenst. Afhankelijk van de exacte inrichting, toetredingsgraad en verbindingen met de omgeving, kunnen hier natuurwaarden tot ontwikkeling komen.
Vanuit de waterhuishouding is de aanleg van water in dit gebied, als zogenaamde 'buffer', eveneens gewenst, doch niet noodzakelijk voor het goed functioneren van de waterhuishouding op het MTC Valburg. Voordelen voor de waterhuishouding zouden zijn:
- een watervoorraad voor de land- en tuinbouw in de omgeving van het MTC Valburg;
- de aanwezigheid van zogenaamd 'tweede kwaliteit water'.

De betrokken overheden spannen zich in om de buffer te kunnen verwezenlijken.

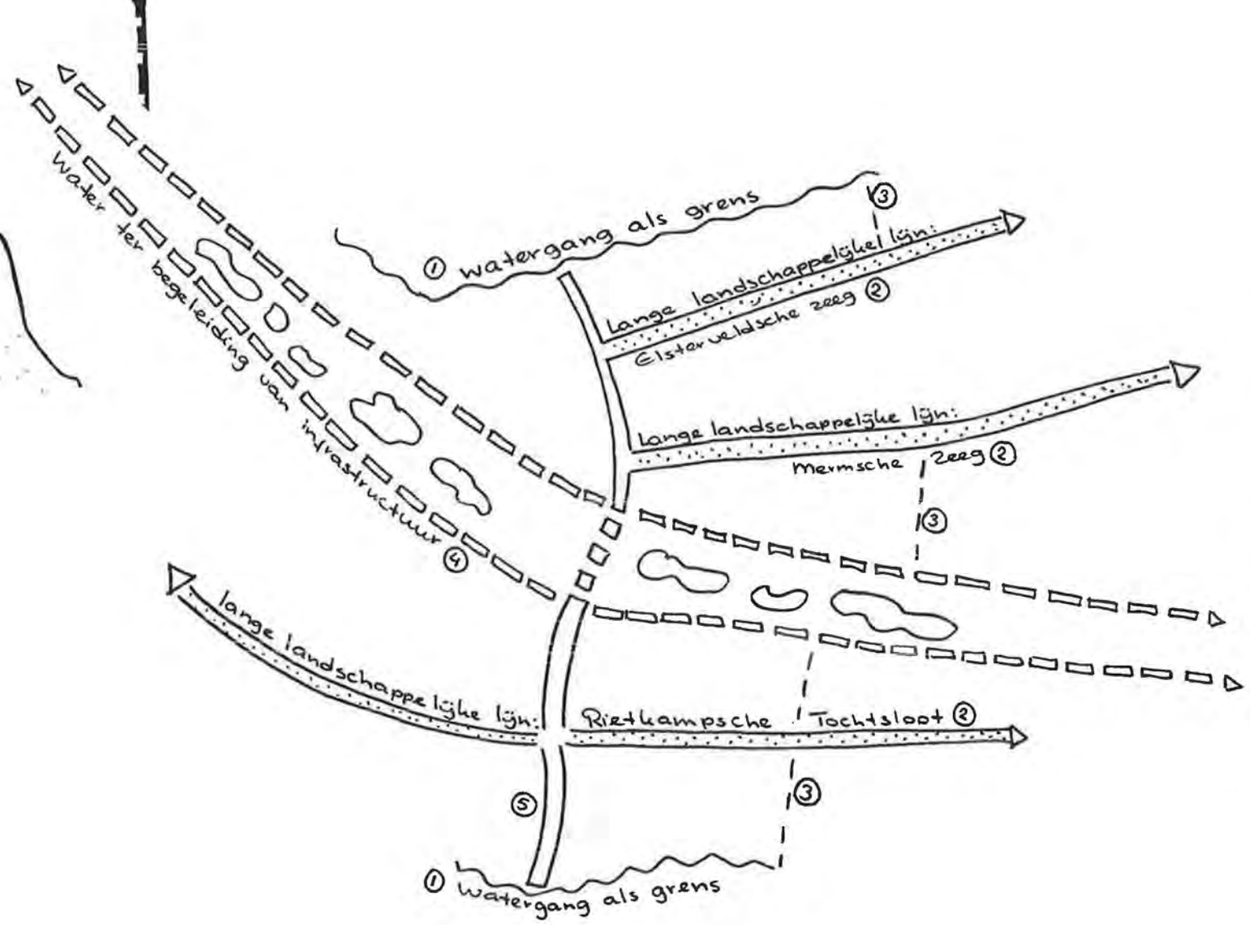
Voor meer informatie over dit onderwerp:
- *Landschapsplan Overbetuwe Zuid deel 1 Inventarisatie en analyse (Zijaanzicht, september 2000);*
- *Landschapsplan Overbetuwe Zuid deel 2 Structuurvisie (Zijaanzicht, januari 2001);*
- *MER MTC Valburg 2001.*


LEGENDA
recreatieve fietsroute bestaand
recreatieve fietsroute te realiseren
functionele fietsroute bestaand
functionele fietsroute te realiseren
voetpad bestaand
voetpad te realiseren
Landschapsplan Overbetuwe Zuid
structuurvisie
3. langzaamverkeer-routes
N
opdrachtgever: gemeente Overbetuwe
werk: 45-01
schaal: 1:10.000
formaat: 118,8 x 67 cm.
datum: 5-1-2001
gewijzigd:
BURO VOOR LANDSCHAPSARCHITEKTUUR Postbus 511 6700 AM Wageningen Telefoon 0317-420877
ZIJAANZICHT

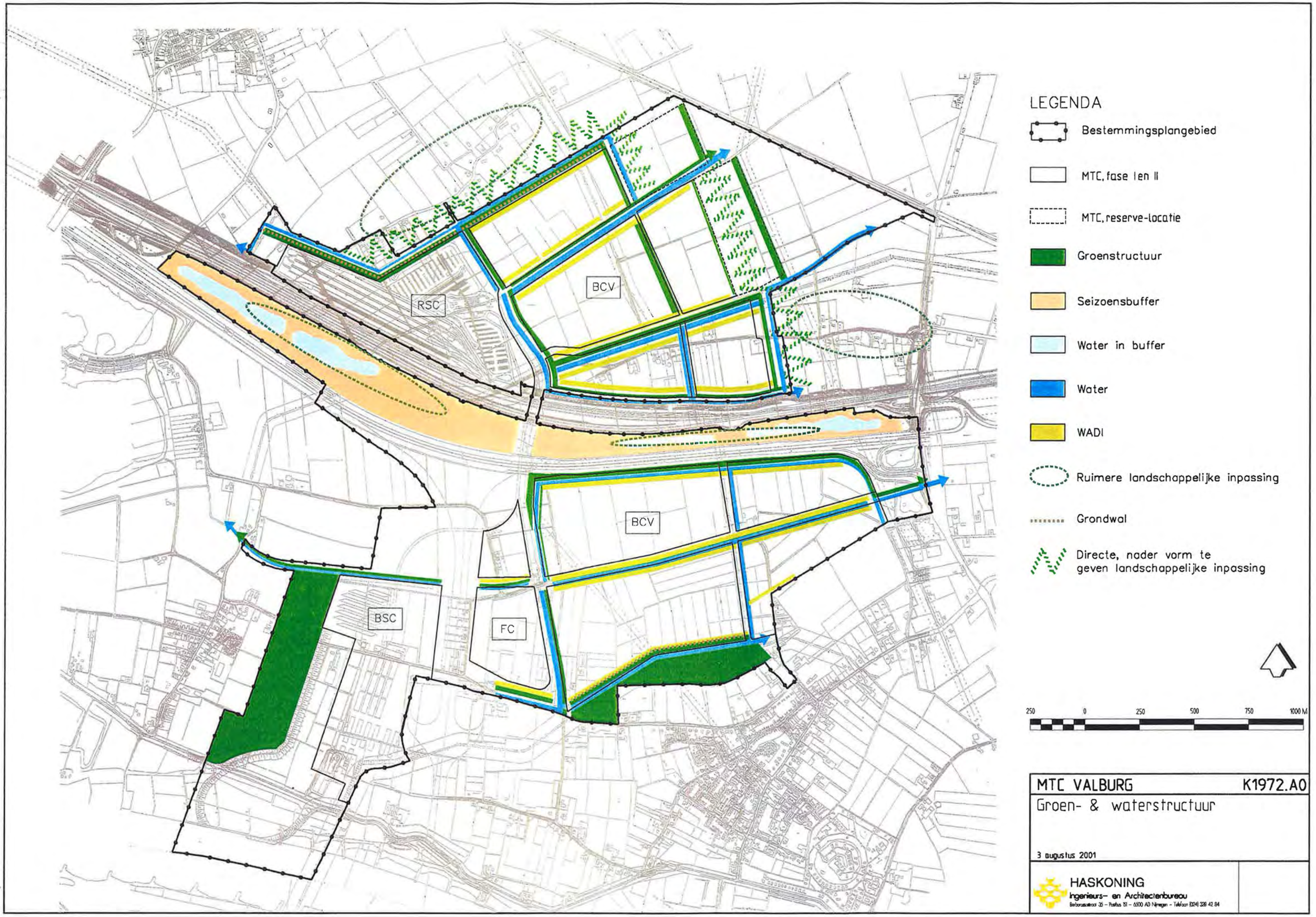

EIMEREN
betuweroute
MTC
REETH
betuweroute
MTC
glastuinbouw
SLIJK-EWIJK
glastuinbouw
glastuinbouw
OOSTERHOUT
LEGENDA
bestaand bos
nieuw bos
bestaande laan
nieuwe laan
fruitlaan / elzensingel
solitairen / boomgroep
waterloop met natuuroever
onbeplante dijk
woningen met erfbeplanting
uitbreiding bebouwing (bedrijven of woningen)
waterplas
Landschapsplan Overbetuwe Zuid
structuurvisie
N
opdrachtgever: gemeente Overbetuwe
werk: 45-01
schaal: 1:10.000
formaat: 118,8 x 67 cm.
datum: 5 – 12 – 2000
gewijzigd: 8 – 01 – 2001
1. raamwerk
BURO VOOR LANDSCHAPSARCHITEKTUUR Postbus 511 6700 AM Wageningen Telefoon 0317-420877
ZIJAANZICHT



Landschapstypen omgeving MTC Valburg (bron: Landschapsplan Zij-aanzicht)
1: Uiterwaarden
2: Stroomruggen en oeverwallen
3: Kom-op-oeverwal
4: Komgebied
5: Rivierduinen



Differentiatie profielen watergangen op en rondom het MTC Valburg


RSC
BCV
BCV
BSC
FC
LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I en II
MTC, reserve-locatie
Groenstructuur
Seizoensbuffer
Water in buffer
Water
WADI
Ruimere landschappelijke inpassing
Grondwal
Directe, nader vorm te geven landschappelijke inpassing
250 0 250 500 750 1000 M
MTC VALBURG
K1972.A0
Groen- & waterstructuur
3 augustus 2001
HASKONING
Ingenieurs- en Architectenbureau

8. WATERHUISHOUDING

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de onderstaande onderwerpen aan de orde:
- doelstellingen en uitgangspunten waterhuishoudingsplan;
- het waterhuishoudingsplan.

8.2 Doelstellingen en uitgangspunten

Mitigerende en compenserende maatregel::
1Bodem en water
b. Beperking van de verlaging van de grondwaterstand door:
1. aanvoer (gebiedsvreemd) water in combinatie met 'extra gemaaltjes';
c. Beperken van effecten op het watersysteem in kwalitatieve en kwantitatieve zin, door inrichtingsmaatregelen voor ontwatering en afwatering. Doelstelling van de maatregel is:
- een natuurvriendelijke inrichting te realiseren;
- een efficiënt rioolstelsel te realiseren;
- het watersysteem van het MTC Valburg te scheiden van het polderwater;
- de gemiddelde afvoer van het terrein te beperken door hergebruik van neerslag en het toepassen van infiltratievoorzieningen;
- piekafvoeren als gevolg van neerslag uit te vlakken;
- de vuillast op het oppervlaktewater en de hydraulische belasting van de zuiveringsinstallaties te beperken;

De doelstellingen en uitgangspunten van het waterhuishoudingsplan voor het MTC Valburg zijn ontleend aan:
- het 'MER MTC Valburg 2001';
- het 'RSP KAN';
- de nota 'Waterbeheer in stedelijk gebied' (Waterbeheerders Gelders Rivierengebied);
- de nota 'Effecten van infiltratie in de bodem' (Provincie Gelderland, Waterschap Veluwe en NUON);
- achtergrondrapport 'Duurzame ontwikkeling MTC Valburg' (TNO-MEP).

Overleg met de onderstaande instanties en partijen heeft geresulteerd in dit waterhuishoudingplan:
- het Polderdistrict Betuwe;
- het Zuiveringsschap Rivierenland;
- het Buro van Landschapsarchitectes Zijaanzicht.

Kwalitatieve uitgangspunten
De voornaamste uitgangspunten van het waterhuishoudingsplan hebben tot doel de invloeden van de aanleg van het MTC Valburg op grond- en oppervlaktewater te beperken. Deze uitgangspunten zijn:
- zo min mogelijk verandering van bestaande stuwpeilen;
- piekafvoeren als gevolg van neerslag af te vlakken;
- wateroverschotten zo lang mogelijk in het gebied vasthouden;
- hydraulische belasting van de rioolwaterzuiveringsinstallatie met relatief schoon regenwater beperken;
- vuillast op oppervlaktewater en grondwater minimaliseren;
- een natuurvriendelijke inrichting en hoge ecologische waterkwaliteit van het watersysteem realiseren;
- beperken van de gevolgen van mogelijke calamiteiten;
- zo min mogelijk beïnvloeden van het gebied buiten het MTC.

Kwantitatieve uitgangspunten
Bij het ontwerpen van het waterhuishoudingsplan wordt uitgegaan van de onderstaande oppervlakken:
1. BSC: De haventerminal bestaat geheel uit verhard oppervlak, op NAP +15 m. Dit terrein wordt in z'n geheel aangesloten op het regenwatersteisel van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Er is een zeer gering aanbod van afvalwater.
   De havenkom zelf staat in open verbinding met de Waal.
2. RSC: grofweg 2/3 van het oppervlak is verhard. Het verharde deel wordt in z'n geheel aangesloten op het regenwaterstelsel van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Er is een zeer gering aanbod van afvalwater. In het onverharde deel infiltreert het water in de bodem.
3. BCV: Van het verharde oppervlak zal naar verwachting ca. 25 ha. verdacht oppervlak van kavels en verharding van hoofdwegen afvoeren naar het regenwaterdeel van het verbeterd gescheiden stelsel. Het overige verhard oppervlak wordt afgekoppeld op het oppervlaktewater.

8.3 Waterhuishoudingsplan

Mitigerende en compenserende maatregel::
1 Bodem en water:
d. Beperken van de verspreidingsmogelijkheden van verontreinigingen als gevolg van de calamiteiten door:
- toepassen van vloeistofdichte verhardingen;
- compartimentering van afwateringseenheden;
- maatregelen bij de havenmond om verdere verspreiding richting de Waal te voorkomen.
Extra in MMA:
e. Bij het MMA wordt uitgegaan van een duurzame interne waterhuishoudkundige inrichting van het gehele terrein, waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd;
- zo min mogelijk schoon en relatief licht vervuild water afvoeren via riolering en rioolwaterzuiveringsinstallaties;
- het zo hoog mogelijk houden van de grond- en oppervlaktewaterstanden door selectief ophogen;
- hergebruik van regenwater in bedrijven;
- het lokaal zuiveren van licht vervuild water;
- het reduceren van afvoer van water bij calamiteiten door compartimentering van het afwatersysteem.
4 Natuur:
a. Schoon hemelwater komt ten goede van het oppervlaktewater op het terrein, terwijl vervuild water via het riool wordt afgevoerd.

Elementen van het waterhuishoudingsplan

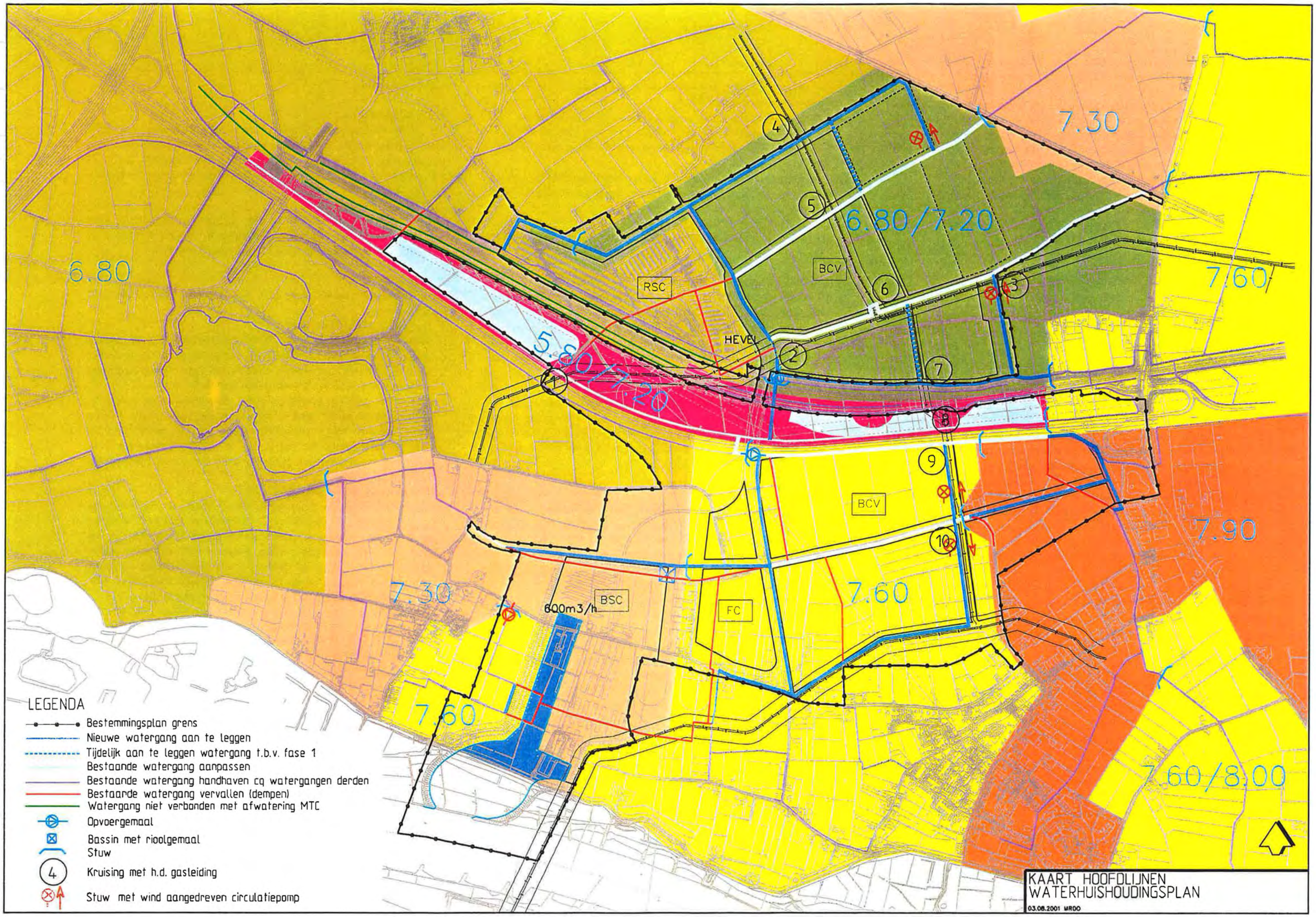
Op het MTC Valburg maken de onderstaande elementen deel uit van het waterhuishoudingssyteem:
1. open goten;
2. wadi's;
3. watergangen;
4. verbeterd gescheiden rioolstelsel;
5. seizoensbuffer (eventueel);
6. haven;

Indien het gewenst en/of rendabel blijkt te zijn, kan ter aanvulling op deze elementen een tweede-kwaliteit-waterleiding worden aangelegd.

De hiervoor genoemde elementen zijn als uitgangspunt gehanteerd bij het bepalen van de omvang (oppervlak dus breedte en lengte) van de goten, wadi's en watergangen. Bij het ontwerp van het rioolstelsel zullen deze uitgangspunten eveneens worden gehanteerd.
Dit ontwerp zorgt ervoor dat het MTC Valburg voldoende ruimte biedt voor de opvang van regenwater, zodat het omliggende gebied geen problemen ondervindt van de toename van verharding in het gebied door de realisatie van het MTC Valburg.

1. Open goten
Langs de infrastructuur (zowel de ring als de zijstraten) worden open goten aangelegd. Hier wordt het afstromend regenwater naartoe geleid van de onderstaande delen van het BCV:
- de verharde oppervlakken van de bedrijfskavels;
- de daken;
- de zijstraten.

De goten en wadi's worden gescheiden door afsluitbare verbindingen, zodat in geval van calamiteiten compartimentering plaats kan vinden.
Alleen de kavels die direct grenzen aan de wadi's, slaan de goten over, en wateren rechtstreeks op de wadi's af.


7.30
6.80/7.20
6.80
7.60
RSC
BCV
HEVEL
5.80/7.20
BCV
7.90
7.30
600m3/h
BSC
FC
7.60
7.60
7.60/8.00
LEGENDA
Bestemmingsplan grens
Nieuwe watergang aan te leggen
Tijdelijk aan te leggen watergang t.b.v. fase 1
Bestaande watergang aanpassen
Bestaande watergang handhaven cq watergangen derden
Bestaande watergang vervallen (dempen)
Watergang niet verbonden met afwatering MTC
Opvoergemaal
Bassin met rioolgemaal
Stuw
Kruising met h.d. gasleiding
Stuw met wind aangedreven circulatiepomp
KAART HOOFDLIJNEN
WATERHUISHOUDINGSPLAN
03.08.2001 MRDO

2. Wadi's
Het water van de open goten wordt vervolgens naar wadi's geleid. De functie van de wadi's is de opvang van water. Via een bodempassage wordt het water door een drain afgevoerd naar open water. In de bodempassage wordt het water gefilterd. Ofwel door de aanwezige bodem (indien dit filterend zand is), ofwel door een daartoe aangebrachte grindkoffer.
Bij een teveel aan water, wordt rechtstreeks op het open water gestort. Als de wadi naast de watergang ligt, rechtstreeks. Als dit niet zo is, via een zogenaamde 'slokop' (overstort).
In een drogere periode valt de wadi droog.

3. Watergangen
Het wadi-water dat niet is geïnfiltreerd, wordt geloosd op de watergangen van het MTC Valburg.
De watergangen staan met elkaar in verbinding. Afhankelijk van de rol die de watergang speelt bij de beleving van het gebied, heeft deze een ander profiel.
We onderscheiden hierbij vijf 'soorten', met overigens steeds dezelfde waterkwaliteit. Zie hoofdstuk 7 voor een omschrijving en kaart van de verschillende watergangen.

Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is het wenselijk dat de watergangen op het MTC Valburg niet droogvallen. Om ervoor te zorgen dat ook in drogere perioden de watergangen op peil gehouden kunnen worden, is het nodig dat:
- de watergangen met klei worden bekleed, zodat het water niet te snel in de bodem infiltreert. Door het optreden van kwel kan deze kleilaag worden opgebroken bij hoge Waalstanden, maar dit zal de werking van de kleilaag niet te sterk verstoren.
- in die perioden water vanuit de seizoensbuffer in de watergangen wordt gepompt.

Om, ook in droger perioden, een goede waterkwaliteit te kunnen handhaven, is een systeem ontworpen, waarin het water gecirculeerd kan worden. Windmolentjes zorgen ervoor, dat water wordt rondgepompt. Stilstaand water is namelijk gevoelig voor rotting en geuroverlast.
Dit systeem van circulatie functioneert pas als het gehele waterhuishoudingsplan is gerealiseerd, dus na realisatie van fase II. Mits de periode tussen realisatie van fase I en II niet te lang is, is dit voor de beheerder acceptabel.
Voor de circulatie is de buffer niet nodig.
De watergangen hebben voldoende capaciteit om voor de korte termijn grote buien te bergen, zodat de afvoercapaciteit van het gebied beperkt kan blijven.

4. Verbeterd gescheiden rioolstelsel
Onder de hoofdwegen (ring) wordt een verbeterd gescheiden rioolstelsel aangelegd. Dit stelsel bestaat uit twee buizen:
a. een afvalwaterriool: het afvalwater gaat naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI);
b. een regenwaterriool: het eerste, meest verontreinigde regenwater (straatvuil en dergelijke) gaat ook naar de RWZI. Grotere hoeveelheden regenwater storten over op open water.

De voordelen van een verbeterd gescheiden rioolstelsel boven traditionelere soorten (gemengd riool of gescheiden riool) zijn:
- dat het oppervlaktewater schoon blijft;
- dat de RWZI niet onnodig hoog wordt belast;
- dat het 'gebiedseigen' water langer in het gebied kan worden gehouden.

5. Seizoensbuffer (eventueel)
In de strook tussen de A15 en de Betuweroute is ruimte voor de eventuele aanleg van een seizoensbuffer. Overtollig water uit de watergangen kan hierin worden bewaard voor later gebruik, in plaats van dat het zo snel mogelijk wordt afgevoerd naar de Linge (die voor de 'eindafwatering' van het MTC Valburg zorgt).
Helofyten kunnen voor zuivering van het water zorgen.
Indien deze buffer niet wordt aangelegd, hebben de watergangen toch voldoende capaciteit om het water van buien op te vangen het MTC Valburg 'droog' te houden. In dat geval is de kans echter groot dat de watergangen op het MTC Valburg droogvallen in drogere perioden.

6. *Haven*
Door de aanleg van de haven, wordt de kwelsituatie in het gebied van het MTC Valburg en daaromheen verstoord. Om deze verstoring zo gering mogelijk te houden, wordt de kadeconstructie zo strak mogelijk om de haven heen aangelegd. Nader onderzoek naar de invloed op de kwelsituatie wordt nog verricht.
Tweede-kwaliteit-waterleiding
Aanvullend op het reguliere drinkwaterleidingstelsel, kan een waterleidingstelsel worden aangelegd voor tweede-kwaliteitwater. Hiervoor kan water uit de seizoensbuffer worden gebruikt. Natuurlijk kan ieder bedrijf voor zich ook het regenwater dat op daken valt, hiervoor gebruiken.
Of een dergelijk systeem voor het MTC Valburg rendabel is, zal moeten blijken uit onderzoek naar de benodigde waterkwaliteit en -kwantiteit.

<u>Werking van het waterhuishoudingsysteem</u>

Voor het waterhuishoudingsplan wordt op het MTC Valburg onderscheid gemaakt naar de volgende gebieden:
1. de beide terminalterreinen (RSC en BSC);
2. FC;
3. BCV;
4. Infrastructuur.

1. Terminalterreinen (RSC en BSC)
Op de terminalterreinen Rail Service Center en Binnenvaart Service Center wordt een dusdanig gebruik verwacht, dat deze terreinen wat afwatering van het regenwater betreft, beide in zijn geheel worden aangesloten op het regenwater-rioolstelsel.

2. FC
Ook het regenwater van het Facility Center wordt volledig naar het regenwaterriool gebracht. Het gebruik van dit terrein, met veel (vracht-)autobewegingen, is hier aanleiding toe.

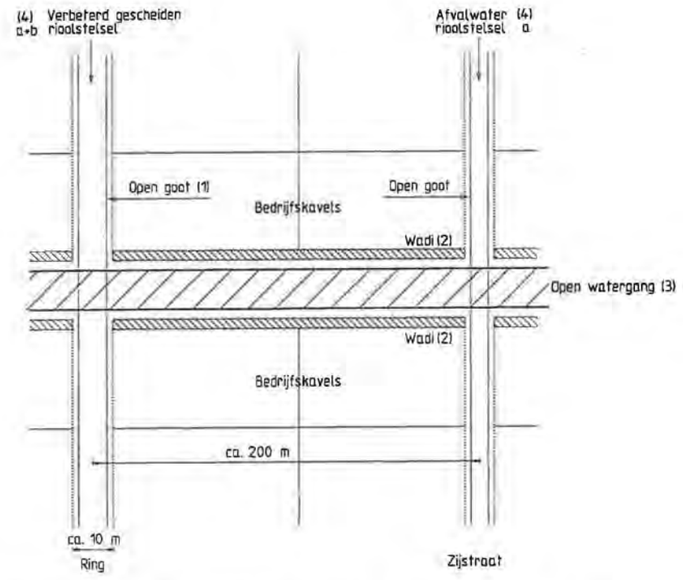
3. BCV
Voor de bedrijfskavels van BCV wordt onderscheid gemaakt naar:
- De daken van de bedrijven:
  Water dat op de daken valt, komt in aanmerking voor gebruik als 'tweede kwaliteit water'. Dit water kan worden gebruikt bij het bedrijfsproces als koelwater, of kan worden gebruikt voor bijvoorbeeld het doorspoelen van de toiletten.
  Het water dat niet wordt gebruikt, stroomt af naar open water via goten en/of wadi's, of wordt met een aparte leiding direct op het oppervlaktewater geloosd. Uiteraard moet er met de materiaalkeuze van de daken van de gebouwen rekening mee worden gehouden, dat deze het water niet verontreinigen.
- De verharding op de kavel:
  Het niet-bebouwde maar wel-verharde deel van de kavel watert in principe af op het oppervlaktewater van de watergangen. Via een stelsel van open goten langs de ontsluitingswegen, en vervolgens de wadi's, stroomt het water de watergangen in. In het geval van een calamiteit kunnen de goten danwel de aanvoer naar de wadi's tijdelijk dichtgezet worden, zodat het oppervlaktewater niet verontreinigd raakt.
  Uitzondering wordt gemaakt voor kavels waarop dusdanige activiteiten worden verwacht, dat het afstromend regenwater erdoor te veel verontreinigd wordt voor lozing op het oppervlaktewater. Denk hierbij bijvoorbeeld aan op- en overslag van bepaalde stoffen zoals organische materiaal, brandstoffen (kleinschalig) of zware metalen. Deze delen worden aangesloten op het regenwaterriool.

- Het groen op de kavel:
  Het water dat op het onverharde deel van de kavel (minimaal 20%) valt, wordt direct in de bodem geïnfiltreerd.

4. Infrastructuur
Voor de infrastructuur wordt onderscheid gemaakt naar:
- Wandel- en fietspaden:

De wandel- en fietspaden wateren af op het aangrenzende systeem. Dit kan bestaande uit:
  - infiltratie in de bodem (als het pad grenst aan onverhard terrein);
  - het rioolstelsel (als het pad langs een weg ligt).
- De back-bone en de ringen: deze worden voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel (met een regenwaterriool: op het kaartje: 4a + b). Het regenwater dat hier op valt, komt dus niet in aanraking met het water in de open goten of de wadi's. Hiervoor is gekozen, omdat deze wegen intensiever worden gebruikt door gemotoriseerd verkeer, dan de bedrijfskavels of de zijstraten.
- De zijstraten: deze worden alleen voorzien van een afvalwaterriool (op het kaartje: 4a). Het regenwater dat hierop valt, gaat via de open goten en de wadi's naar de watergangen.
- De in studie zijnde doortrekking A73:
  Er is in dit waterhuishoudingsplan van uit gegaan dat langs de A73 bermsloten worden aangelegd, die zelf zorgen voor de afwatering van de snelweg. Op de delen met viaducten, moeten aanvullende maatregelen worden getroffen, bijvoorbeeld in de vorm van goten. Eventueel kan het water van de A73 worden gebruikt voor extra aanvoer naar de eventuele seizoensbuffer. Aan dit water worden dan dezelfde kwaliteitseisen gesteld als aan het water van de back-bone en de ringen. Het water zal dus via het verbeterd gescheiden rioolstelsel worden aangebracht in de buffer.

Net als de realisatie van het BCV gefaseerd zal zijn, wordt ook de waterhuishouding gefaseerd uitgevoerd. De fasering hiervan loopt parallel aan die van het BCV.



Elementen van de waterhuishouding van het MTC Valburg

Voor meer informatie over dit onderwerp:
- *Waterhuishoudingsplan MTC Valburg (HASKONING, K1972.W0, augustus 2001)*

9. CULTUURHISTORIE

9.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de onderstaande onderwerpen aan de orde:
- beleid;
- archeologie;
- monumenten;
- landschap en waterwegen.

9.2 Beleid

Op rijksniveau is het cultuurhistorisch beleid verankerd in de nota Belvedère, opgesteld door de ministeries LNV, OC&W, VROM en V&W. De instandhouding van het cultuurhistorisch erfgoed staat hierin voorop. Cultuurhistorische elementen en structuren bepalen in belangrijke mate het karakter en de identiteit van stad en land. Zij vormen een toegevoegde (belevings-)waarde aan ruimtelijke kwaliteit. Een goede inpassing van waardevolle cultuurhistorische elementen, en zorg voor de onderlinge samenhang, draagt bij aan het versterken van regionale en lokale eigenheid en identiteit, ook binnen nieuwe structuren en functies.
Het cultuurhistorisch erfgoed bestaat in hoofdlijnen uit:
- archeologie;
- monumenten;
- landschap en waterwegen.

In dit hoofdstuk komen deze aspecten aan de orde.

9.3 Archeologie

Mitigerende en compenserende maatregel::
3 Cultuurhistorie en archeologie:
Er zal in verband met het bestemmingsplan een inventarisatie worden gemaakt van de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarde op grond waarvan een aanpak wordt ontwikkeld over de wijze waarop hiermee wordt omgegaan.

Totaal archeologisch onderzoek
Op het gebied van archeologie zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd danwel gepland:
1. opstellen archeologische verwachtingskaart (1996);
2. opstellen archeologische kartering (AAI-1) (1999);
3. uitvoeren waarderend archeologisch onderzoek (AAI-2);
4. aanvullende archeologisch onderzoek / (eventueel) proefsleuven-onderzoek (AAO);
5. (eventueel) beschermende maatregelen of opgravingen.

Tot nu toe zijn fase 1 en 2 uitgevoerd. De resultaten daarvan worden hierna beschreven, alsmede de conclusies voor verder onderzoek.

Archeologische kartering
Het archeologisch onderzoeksbureau R.A.A.P. heeft in juni 1999 haar archeologische kartering (onderzoek 2) naar het MTC Valburg afgerond. Dit onderzoek bestond uit:
- het verrichten van een oppervlaktekartering;
- uitvoering van een historisch onderzoek;
- uitvoering van een karterend onderzoek met
- conclusies en aanbevelingen.

Onderzoeksgebied
Het onderzochte gebied wordt hiernaast weergegeven. Vrijwel het gehele MTC-gebied is daarbij onderzocht, met uitzondering van drie percelen, waarvoor door de eigenaar geen toestemming was verleend.
De deelgebieden met een verschillende onderzoeksintensiteit hebben op de kaart een verschillende kleur gekregen:
A. hoge archeologische verwachting, grootschalige bodemingrepen verwacht: 6 boringen/ha., tot 2 m. - maaiveld;
B. hoge archeologische verwachting, kleinschalige bodemingrepen verwacht: 4 boringen/ha., tot 2 m. - mv;
C. middelmatige archeologische verwachting, grootschalige bodemingrepen verwacht: 4 boringen/ha., tot 2,75 m. - mv;
D. middelmatige archeologische verwachting, kleinschalige bodemingrepen verwacht: 2 boringen/ha., tot 2 m. - mv;
E. lage archeologische verwachting, grootschalige bodemingrepen verwacht: 2 boringen/ha., tot 2,75 m. - mv;
F. lage archeologische verwachting, kleinschalige bodemingrepen verwacht: geen boringen.
In totaal zijn 2.437 boringen verricht, veelal nog dieper dan hiervoor aangegeven.
Het bepalen van de benodigde intensiteit heeft plaatsgevonden op basis van het in 1996 voor het MTC Valburg verrichte vooronderzoek ten behoeve van het opstellen van een archeologische verwachtingenkaart.

Oppervlaktekartering
Aan de hand van oppervlaktevondsten, zoals aardewerkscherven en bot, wordt bij een oppervlaktekartering getracht archeologische vindplaatsen te lokaliseren. Op deze manier kan in relatief korte tijd een groot gebied worden onderzocht. Voorwaarden hiervoor zijn dat het terrein braak ligt, en goed toegankelijk is (niet onder water staat bijvoorbeeld of dicht begroeid is. Een groot deel van het onderzoeksgebied is op deze manier in kaart gebracht.

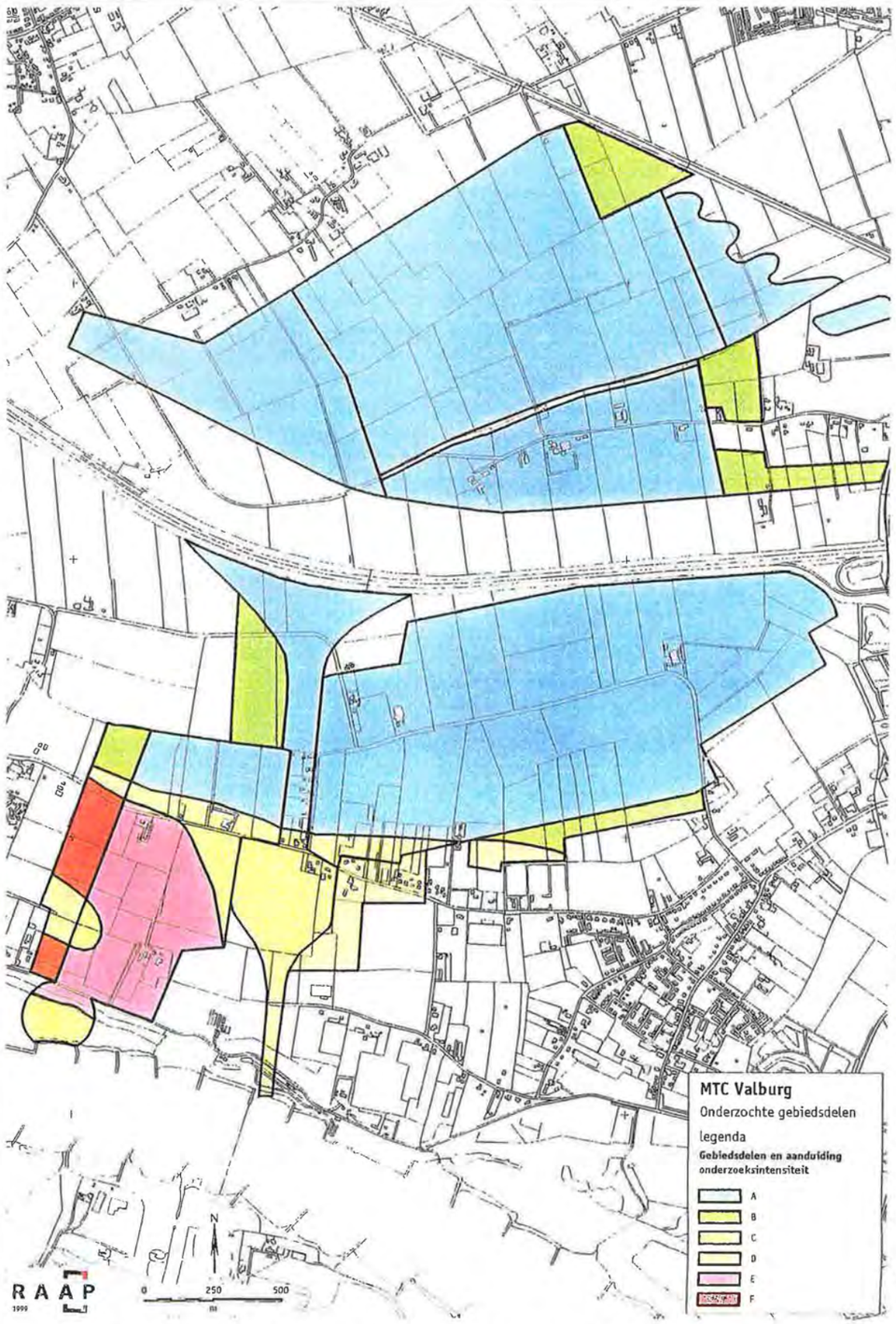
Historisch onderzoek
Op basis van literatuur- en archiefonderzoek heeft vervolgens een historisch onderzoek plaatsgevonden. Dit was gericht op het verkrijgen van inzicht in de ontwikkeling en bewoning van het gebied vanaf de late Middeleeuwen.
Als interessante oude lijnen zijn daarbij aangetroffen:
- de Verloren Zeeg, een belangrijke afwateringssloot, nu grotendeels onder de A15 gelegen, met een kade;
- de Rietgraaf, van oorsprong (voor kanalisatie tijdens de ontginningen) een oude restgeul (van 4400 voor Christus);
- de Grift en Griftdijk, in 1607 aangelegd, met hierlangs de herberg 'De Halve Weg', reeds in de Romeinse tijd en de Middeleeuwen bewoond.

In en nabij het plangebied bevinden zich tevens twee oude bewoningskernen:
- Balveren: een (vroeg-?)middeleeuws buurtschap ten noorden van Oosterhout, dat grotendeels buiten het MTC-gebied valt. In 1020 wordt het voor het eerst in schriftelijke bronnen genoemd. In de 13e eeuw wordt tegenover de Hoge Hof een kasteel gebouwd, dat in 1355 wordt verwoest.
- Reeth: wordt net als Balveren, Eimeren en Oosterhout voor het eerst in 1020 genoemd. Reeth, aangelegd op een verlande kreek, wellicht genoemd naar het oud-Hollandse 'redh' (weg), is bewoond vanaf de Romeinse tijd. Oude, nog bestaande bebouwing, is Biesterveld, De Haar en Haesbaert.

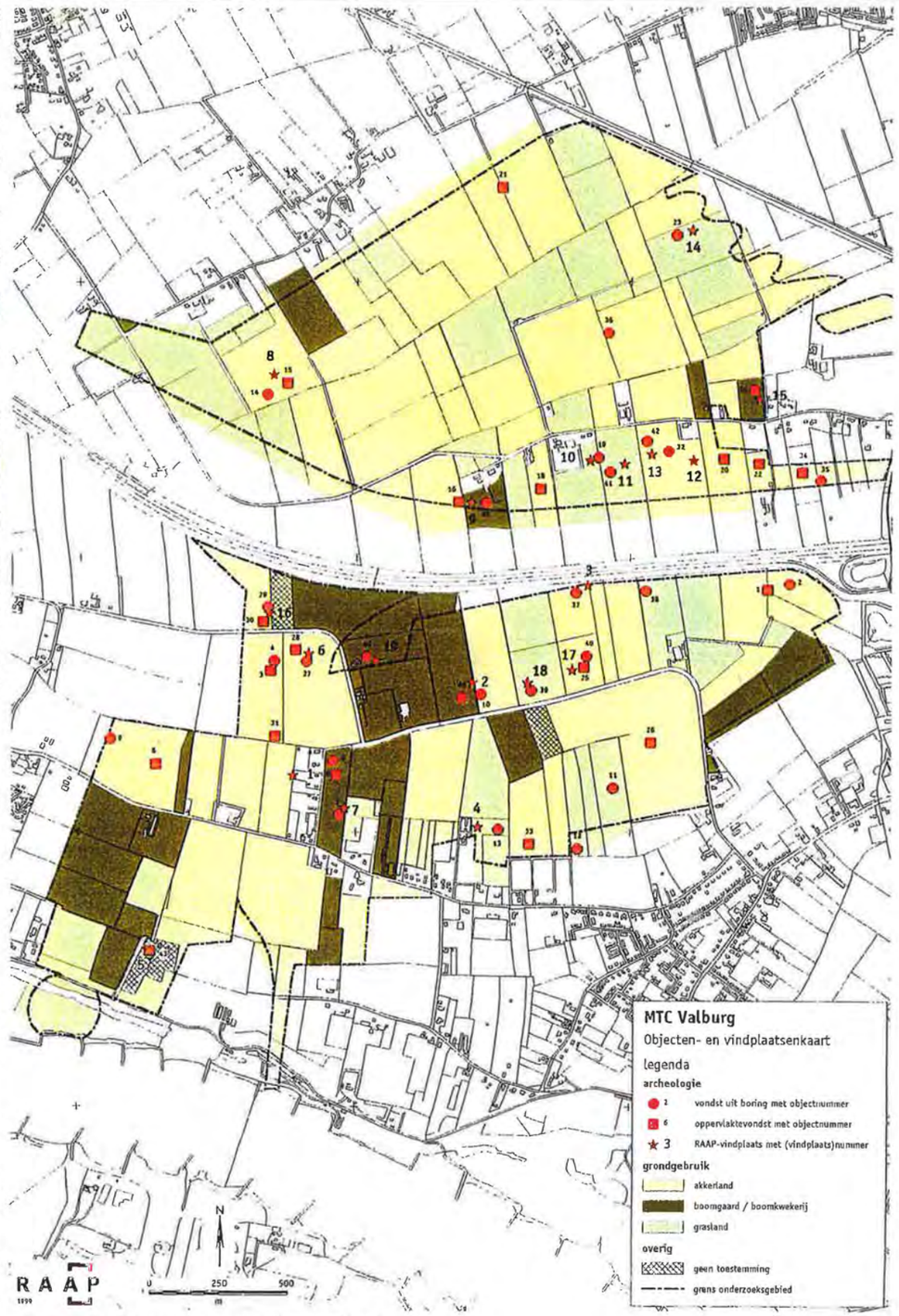
Karterend onderzoek
Voor de 17 gevonden gekarteerde archeologische vindplaatsen wordt in het R.A.A.P.-rapport aangegeven welke vervolgstappen worden aanbevolen. Daarbij wordt aangegeven:
- de nummers van het veldonderzoek;
- de coördinaten van het vermoedelijke centrum;
- plaatsaanduiding en huidige grondgebruik;
- aard en (globale) datering van de vindplaats;
- opsomming van de belangrijkste boringen, met vondst;
- de aangetroffen oppervlaktevondsten;
- de geologische / geomorfologische ligging;
- de diepteligging van de vondst;
- korte beschrijving van overige waarnemingen.

Deze vindplaatsen zijn op de plankaart met een aanduiding en nummer aangegeven.

Beschermde de archeologische vindplaats
Vindplaats nummer 6 is eerder reeds aangewezen als beschermd monument volgens de Monumentenwet 1988. Dit betekent dat alleen de Minister c.q. de Staatssecretaris van Cultuur mag beslissen over het verlenen van vergunningen aldaar.



Archeologisch onderzocht gebied met onderzoeksintensiteit per deelgebied



Overzicht objecten- en vindplaatsenkaart

Vondst op het MTC-gebied: munt van keizer Constantijn, circa 320 na Christus, geslagen in Trier.
Voorzijde (boven): portret Constantijn
Keerzijde (onder): Afbeelding van Romulus en Remus met de wolvin

0 1,5 cm

Conclusies archeologische kartering
De meeste archeologische vindplaatsen bevinden zich in het centrale gebied van het MTC Valburg, globaal tussen de Oosterhoutsestraat en de Reethsestraat. Hier is een reeks van kleine bewoningsresten aangetroffen, onder te verdelen naar de perioden:
- Neolithicum – IJzertijd (prehistorisch);
- (Late) IJzertijd / Romeinse tijd – Middeleeuwen.

Veel leger zijn de gebieden:
- in het noordelijke deel (slechts 3 vindplaatsen);
- tussen Oosterhout en de A15;
- ten zuiden van de Oosterhoutsestraat (slechts 1 vindplaats).

Aanbevelingen archeologische kartering
In de hier samengevatte archeologische kartering zijn globaal de 17 archeologische vindplaatsen aangegeven. Dat is echter niet voldoende om verantwoorde keuzes te kunnen maken ten aanzien van eventuele inpassing in of aanpassing van de bouwplannen. Door uitvoering van een waarderend (boor-)onderzoek (AAI-2) en/of een aanvullend archeologisch onderzoek (AAO), kunnen aanvullende gegevens beschikbaar komen, die daarvoor nodig zijn.
Met de hiervoor benodigde tijd moet bij de verdere planvorming van het MTC Valburg rekening worden gehouden.

Verder onderzoek

In de komende periode zal het waarderend archeologisch onderzoek (AAI-2) plaatsvinden. Aan de hand daarvan zal worden bepaald of en in hoeverre ook het aanvullend archeologisch onderzoek (nr. 4) uitgevoerd moet worden. Eventuele beschermende maatregelen dan wel opgravingen kunnen vervolgens worden bepaald.

9.4 Monumenten

Welke monumenten?
Binnen het plangebied en daar vlak buiten bevindt zich een aantal gemeentelijke monumenten. Op het kaartje hiernaast zijn ze aangegeven.
Binnen danwel heel dicht bij de plangrens van het MTC Valburg bevinden zich de onderstaande monumenten:
1. Loenen (op de westrand van de plangrens, aansluitend op de om te leggen dijk naast de te graven haven van het BSC;
2. Danenburg (op de oostrand van de haven van het BSC);
3. Brinkhoeve (nabij de geplande doortrekking A73, op het BSC);
4. Rust en Vrede (op het trac'e van de geplande doortrekking A73);
5. Oosterhoutsestraat 95 (op de rand van de plangrens, bij de hoofdentree van van het MTC Valburg);
6. Reethsestraat 6 (net buiten de plangrens, maar binnen een aantal milieucontouren).

Al deze monumenten zijn gemeentelijke monumenten.

Slopen van een monument
Op grond van artikel 5, 1e lid van de gemeentelijke Monumentenverordening Overbetuwe 2001, is het verboden om een beschermd gemeentelijk monument af te breken. Vergunning kan op grond van het tweede lid van dat artikel slechts worden verleend voor het verplaatsen, wijzigen, herstellen of gebruiken van een monument.
Om tot afbraak te kunnen overgaan, moet het pand worden afgevoerd van de monumentenlijst. Hiervoor is het nodig om de eigenaar van het pand, de aanvrager tot sloop, en de monumentencommissie te horen. Alhoewel de verordening dat niet letterlijk voorschrijft, is het zorgvuldig om het voornemen tot wijziging van de monumentenlijst conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, vier weken ter inzage te leggen, en een ieder in de gelegenheid te stellen zijn of haar zienswijze naar voren te brengen.
Uiteraard dient aan het besluit om het perceel van de monumentenlijst af te voeren een motivering ten grondslag te liggen.

Bij onverhoopte sloop van een monument wordt er naar gestreefd om het vrijkomende materiaal beschikbaar te stellen aan het bouwfragmentendepot Valburg. Met deze materialen kunnen dan weer andere monumenten worden hersteld en in stand gehouden.

9.5 Landschap en waterwegen

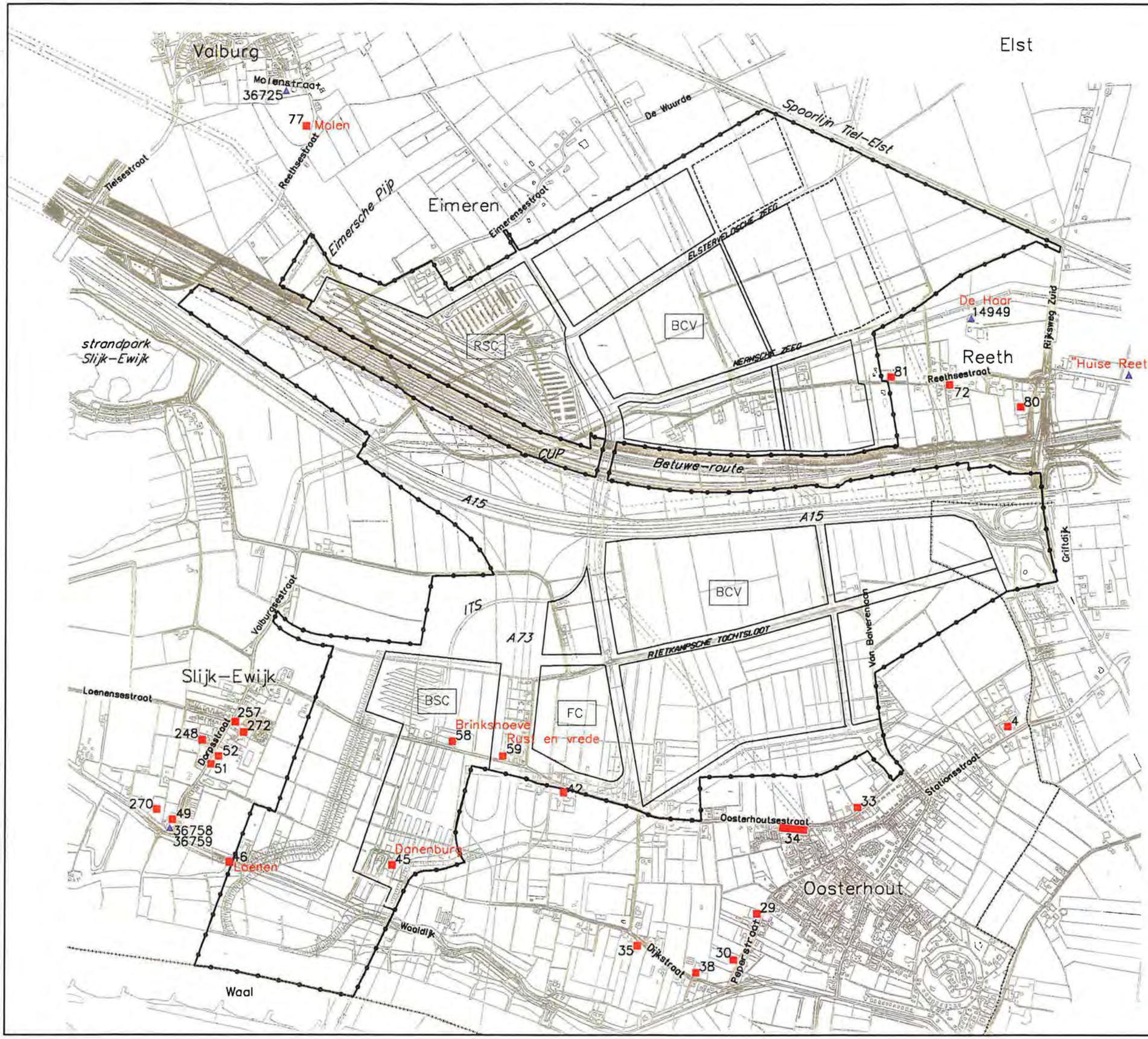
Oude structuren
Voor het landschap en de waterwegen wordt in het algemeen met name waardering gegeven aan structuren die nog (grotendeels) in tact zijn, sinds vroeger gebruik. Verkavelingspatronen, dijken en dergelijke vormen daarbij belangrijke elementen. Deze elementen zijn gevoelig voor zaken als versnippering door de toenemende verstedelijking.

Zegen binnen het MTC Valburg opnemen
In het ontwerp voor het MTC Valburg is dit verwerkt door het opnemen, en uitbreiden, van bestaande zegen en andere watergangen binnen het plangebied.

Contrast in het landschap
Voor het MTC Valburg geldt dat het totale gebied is te omschrijven als 'cultuurhistorisch redelijk waardevol gebied'. De waarde van het gebied is vooral gelegen in het naast elkaar voorkomen van verschillende typen gronden. Deze gronden verduidelijken, door hun contrast in ruimtelijke verschijningsvorm, de occupatiegeschiedenis van het gebied. Het oeverwallengebied heeft daarbij, meer dan de komgronden nog, het oorspronkelijke patroon bewaard. De oeverwal van Reeth, met de daarop aanwezige bebouwing en beplantingen, vormt een zeer herkenbaar en daardoor belangrijk en waardevol ensemble in het landschap.

Handhaving oude buurtschappen
De buurtschappen en woonkernen die zich rondom het plangebied MTC Valburgbevinden, zijn zoveel mogelijk in tact gehouden. De landschappelijke inpassing van het MTC Valburg, en de benutting en versterking van de landschappelijk potenties in de omgeving van het plangebied, krijgen vorm in het Landschapplan Overbetuwe Zuid.

Voor meer informatie over dit onderwerp:
- *Multimodaal Transportcentrum Valburg, een archeologische kartering (AAI-1), (RAAP, 10-06-99).*



LEGENDA

- Bestemmingsplangebied
- MTC, fase I en II
- MTC, reserve-locatie
- ▲ Rijksmonument
- ■ Gemeentelijk monument

Oosterhout

■ 38	Dijkstraat 7
■ 35	Dijkstraat 11
■ 34	Oosterhoutsestraat 59/73
■ 42	Oosterhoutsestraat 95
■ 33	Oosterhoutsestraat 16
■ 30	Peperstraat 66/68
■ 29	Peperstraat 54
■ 4	Stationsstraat 21

Slijk-Ewijk

■ 257	Dorpsstraat ong.
■ 272	Dorpsstraat 27
■ 248	Dorpsstraat 30
■ 52	Dorpsstraat 45
■ 51	Dorpsstraat 49-51
■ 49	Dorpsstraat 66
■ 58	Oosterhoutsestraat 5
■ 59	Oosterhoutsestraat 7
■ 270	Waaldijk 25
■ 46	Waaldijk 28
■ 45	Waaldijk 34

Valburg

■ 77	Reethsestraat 28
■ 36758	Dorpsstraat 70
■ 36759	Dorpsstraat 70
▲ 36725	Molenstraat 5A

Elst

■ 80	Reethsestraat 1A
■ 81	Reethsestraat 6
■ 72	Reethsestraat 7
▲ 72	Wolfhoeksestraat 3
▲ 14949	Rijksweg Zuid 88

250 0 250 500 750 1000 M

MTC VALBURG K1972.A0

Monumenten omgeving MTC Valburg

6 augustus 2001

HASKONING
Ingenieurs- en Architectenbureau
Barbarossastraat 35 – Postbus 151 – 6500 AD Nijmegen – Telefoon (024) 328 42 84

10. CIVIELE TECHNIEK

10.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen aan de orde:
- bestaande kabels en leidingen;
- nieuwe kabels en leidingen;
- waterkering;
- aanleg van de haven en de havenmond.

10.2 Bestaande kabels en leidingen

Binnen het plangebied bevinden zich belangrijke ondergrondse en bovengrondse kabels en leidingen. Het betreft:
- de 150 kV-lijn Nijmegen –Dodewaard;
- de 150 kV-lijn Nijmegen –Elst;
- de 380 kV-hoogspanningslijn;
- regionale en landelijke gasleidingen en regelstation (Gasunie);
- een waterleiding (Waterbedrijf Gelderland).

Hoogspanning
Deze leidingen worden in de bestaande hoedanigheid in het bestemmingsplan ingepast. Uitzondering wordt gevormd door één van de 150-kV-hoogspanningslijnen. Deze wordt, in verband met het kruisen van het RSC, CUP, Betuweroute, A15 en geplande A73, deels ondergronds gebracht. Deze wordt met de nieuwe ligging ingepast in het bestemmingsplan.
De zones waarbinnen beperkingen gelden, hebben een breedte van:
- voor de 150 kV-lijn danwel –kabel (ondergronds): 22,5 meter aan weerszijden van de leiding;
- voor de 380 kV: 36 meter aan weerszijden van de leiding.

De beperkingen binnen deze zones zijn dusdanig groot, dat deze grond niet wordt uitgegeven aan bedrijven, maar wordt ingericht als openbare ruimte (wegen, water, groen),

Gasleidingen
Naast gasleidingen gelden veiligheidszones, opgesteld volgens een circulaire van het Ministerie van VROM ('Zonering rond hogedrukaardgastransportleidingen' (DGMH/B nr. 0104004), d.d. 26-11-84). Uitgangspunt van deze richtlijn is dat bestemmingen die zijn bedoeld voor regelmatig verblijf van personen, buiten de zogenaamde 'toestingsafstanden' worden gerealiseerd. Er kan van de toetsingsafstand worden afgeweken, indien daar planologische en/of economische reden voor zijn. De leidingbeheerder (Gasunie) dient dan echter vooraf na te gaan of afwijking op grond van de leidingspecificaties toelaatbaar is, en bevoegd gezag met het verzoek toetsen (volgens de zogenaamde IPO-Risicoberekeningsmethodiek).

Naast gasleidingen gelden zes verschillende zones:
1. Belemmerde strook:
   Deze strook is in ieder geval uitgesloten:
   a. het aanbrengen van diepwortelend groen;
   b. het indrijven van voorwerpen in de grond;
   c. het wijzigen van maaiveldhoogte door ontgronding of ophoging;
   d. aanbrengen van gesloten wegdek;
   e. het verrichten van graafwerkzaamheden, anders dan normaal spit- en ploegwerk;
   f. het permanent opslaan van goederen;
   g. het oprichten van bouwwerken.
2. Toetsingsafstand:
   Zone waarbinnen beperkingen in het gebruik gelden. Zie ook hiervoor.
3. Minimum bebouwingsafstand, gebiedsklasse 1:
   Binnen deze afstand geldt dat geen of uitsluitend incidentele bebouwing mag worden gerealiseerd.
4. Minimum bebouwingsafstand, gebiedsklasse 2:
   Binnen deze afstand mogen alleen 'bijzondere objecten categorie II' worden gerealiseerd:
   - sporthallen en zwembaden;
   - weidewinkels;
   - hotels en kantoorgebouwen voor zover niet vallen onder categorie I;
   - industriegebouwen, zoals productiehallen en werkplaatsen, voor zover ze niet onder categorie I vallen.
5. Minimum bebouwingsafstand, gebiedsklasse 3:
   Deze afstand geldt voor woonwijken en/of recreatieterreinen en/of industrieterreinen.
6. Minimum bebouwingsafstand, gebiedsklasse 4:
   Deze afstand geldt voor flatgebouwen en/of 'bijzondere objecten categorie I':
   - bejaardentehuizen en verpleeginrichtingen;
   - scholen en winkelcentra;
   - hotels en kantoorgebouwen, bestemd voor meer dan 50 personen;
   - objecten met een hoge infrastructurele waarde (computer- en telefooncentrales);
   - objecten die door secundaire effecten een verhoogd risico met zich meebrengen, zoals bovengrondse installaties en opslagtanks voor brandbare, explosieve en/of giftige stoffen.

Ad 1c: het wijzigen van maaiveldhoogte:

Mitigerende en compenserende maatregel:
1Bodem en water
b. Beperking van de verlaging van de grondwaterstand door:
2. extra ophoging van het BCV-terrein.

Het BCV en het RSC worden circa 1 meter integraal opgehoogd (en het BSC zelfs circa 6 meter).

Ad 1d: aanbrengen van gesloten wegdek:
Boven de noord-zuidlopende gasleiding dwars over het BCV is een weg gepland.
Ad 1e: het verrichten van graafwerkzaamheden:
Op tien plaatsen kruisen de watergangen de diverse gasleidingen. In het rapport van het Waterhuishoudingsplan (zie hoofdstuk 7) wordt in detail aangegeven hoe die kruisingen zullen worden uitgewerkt, danwel welke aspecten nog nader onderzoek behoeven.

Voor deze zaken is vóór uitvoering nader overleg met de Gasunie / bevoegd gezag noodzakelijk.

Gasunie leiding-nummer	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
N-568-30-KR-002 (12")	4	30	4	4	14	14
N-568-37-KR-002 (DN 300)	4	30	4	4	14	14
N-578-20-KR-001 t/m -003 (DN 200)	4	20	4	4	7	7
A-524-01-KR-001 (16")	5	55	5	5	17	55
A-507-KR-032 t/m -033 (42")	5	130	5	5	45	130 [a]
A-505-KR-140 t/m -141 (36")	5	115	5	5	115 [b]	115
A-524-KR-036 t/m - 040 (48")	5	150	5	5	50	150
A-533-KR-036 t/m -040 (48")	5	150	5	5	50	150
Gasregelstation	6	130	6	6	45	130

(1): Belemmerde strook
(2): Toetsingsafstand
(3): Minimum bebouwingsafstand, Gebiedsklasse 1
(4): Minimum bebouwingsafstand, Gebiedsklasse 2
(5): Minimum bebouwingsafstand, Gebiedsklasse 3
(6): Minimum bebouwingsafstand, Gebiedsklasse 4

Afstanden gelden in meters, uit het hart van de leiding.
a. Na toepassing van een van de extra maatregelen conform richtlijn VROM punt 4.5 sub. a,b,c of d kan de minimum bebouwingsafstand terug gebracht worden naar 45 meter.
b. Na toepassing van een van de extra maatregelen conform richtlijn VROM punt 4.5 sub a,b,c of d kan de minimum bebouwingsafstand terug gebracht worden naar 35 meter

150 kV Nijmegen-Oodewaard

150 kV Nijmegen-Elst

380 kV

46.00

72.00

45.00

Hoogspanningskabel ondergronds

Nieuwe eindmast

RSC

BCV

BCV

BSC

FC

LEGENDA

- Bestemmingsplangebied
- MTC, fase I en II
- MTC, reserve-locatie
- Hoogspanningslijn (bovengronds)
- Hoogspanningskabel (ondergronds)
- Gasleidingen
- Belemmeringslijnen gasleidingen
- 1,3,4 / 2 / 5 / 5 / 6 Aanduiding type belemmering (zie voor toelichting bijbehorende tabel)
- Waterleiding

250 0 250 500 750 1000 M

MTC VALBURG K1972.A0

Kabels & leidingen

3 augustus 2001

HASKONING
Ingenieurs- en Architectenbureau
Barbarossastraat 35 – Postbus 151 – 6500 AD Nijmegen – Telefoon (024) 328 42 84

Er wordt naar gestreefd alleen de meest nauwe zone, de belemmerde zone, niet uit te geven. De andere zones hebben nog zoveel gebruikmogelijkheden voor de bedrijven, dat deze kostbare grond, na goedkeuring door bevoegd gezag, wel zal worden verkaveld.

Voor de gasleidingen die het plangebied doorsnijden, gelden de zones zoals aangegeven in de bijbehorende tabel. De afstanden gelden aan weerszijden van het hart van de leiding. De ligging van de gasleidingen is op de kaart aangegeven.
Ook aan de bovendekking boven de gasleidingen worden door de leidingbeheerders eisen gesteld. Deze hangen af van het definitieve gebruik, en hiermee zal bij de inrichting van het gebied rekening moeten worden gehouden.

Voor het bestaande gasregelstation gelden de onderstaande aanvullingen / verduidelijkingen:
- de afstand van 25 m.: voor bijzondere objecten categorie II;
- de afstand van 6 m.: voor bijzondere objecten categorie I.

Bebouwing rondom de installatie mag niet leiden tot overschrijding van de minimum geluidnorm voor deze installatie (= onderdeel van de milieuvergunning). Meting naar het geluid zal de definitieve afstand moeten bepalen, waarop bebouwing mag plaatsvinden (voorzover op kleinere afstand dan in de tabel en hierboven vermeld).

Waterleiding Fikkersdries - Beuningen
De waterleiding Fikkersdries – Beuningen ligt precies tussen de twee gasleidingen van de meest zuidelijke bundel gasleidingen, nabij de plangrens nabij Oosterhout. Er wordt van uit gegaan dat eventuele aandachtszones van deze waterleiding binnen de zones van de gasleidingen vallen.

Nieuwe kabels en leidingen

Binnen het plangebied zal een geheel nieuw stelsel van kabels en leidingen ten behoeve van de nutsvoorzieningen worden aangelegd, waarvoor binnen de profielen voor wegen en/of ander (openbare) ruimtelijke hoofdstructuren voldoende aanleggruimte moet worden aangehouden. Ten opzichte van de watergangen moet een afstand van minimaal 1,0 meter uit de insteek van watergang worden aangehouden.

10.3 Waterkering

Mitigerende en compenserende maatregel:
1 Bodem en water:
a. Beperken van effect op grondwaterstanden door het uitvoeren van de kademuur van de haven als waterkerende constructie.
4 Natuur:
c. Het aanbrengen van de afgegraven bovenlaag van de dijk op het nieuwe talud of het aanbrengen van zaad van gewenste soorten op het nieuwe talud.

Inleiding

De bestaande waterkering langs de Waal wordt doorsneden als gevolg van de aanleg van de haven van het BSC. De nieuwe waterkering wordt aangelegd rondom de haven. Pas als de nieuwe waterkering in zijn geheel gereed is, kan de bestaande waterkering komen te vervallen.
Voor de aanleg van een nieuwe waterkering moet een plan ex artikel 7 van de Wet op de waterkering worden opgesteld. Dit plan moet worden vastgesteld door de beheerder van de waterkering, en worden goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Het goedkeuringsbesluit is m.e.r.-beoordelingsplichtig. Hiervoor zal het MER MTC Valburg 2001 worden gebruikt. Gedeputeerde Staten van Gelderland achten het inmiddels opgestelde MER hiervoor voldoende.

Het voorontwerp voor de nieuwe waterkering is opgesteld in samenspraak met de ontwerpende (DHV) en de beherende partijen (Polderdistrict Betuwe). Naar aanleiding van deze besprekingen zijn principe-oplossingen gegenereerd met betrekking tot de waterkeringen. Inmiddels zijn ook de Voorontwerpen, waarbij specialisten op het gebied van waterkeringen hun licht nogmaals op de mogelijkheden laten schijnen, rekening houdend met de eisen van de betrokken partijen.
Na de Voorontwerpfase zal een overlegcircuit met alle betrokken partijen opgezet worden, om het ontwerp van de waterkeringen verder te verfijnen in een continu optimalisatieproces.
Bij het verdere ontwerp, in het Dijkverleggingsplan zullen in ieder geval in acht worden genomen:
- de Wet op de waterkering;
- de TAW-leidraden voor het ontwerpen van rivierdijken en waterkerende constructies;
- NEN 3651;
- De vigerende Algemene Keur van het polderdistrict.

Ligging van de hoofdwaterkeringen

Op de plankaart is de ligging van de hoofdwaterkering aangegeven. Globaal gezien bestaan de nieuwe hoofdwaterkeringen uit dijkconstructies en kadeconstructies.

Toegang waterkering
Ten behoeve van het onderhoud van de waterkering, wordt het mogelijk gemaakt, althans voor de beheerder van de waterkering, om vanaf de Waaldijk de waterkering op het BSC te betreden.

Vormgeving van de waterkering

Dijklichaam aan de westzijde
De waterkering aan de westzijde van de binnenhaven wordt uitgevoerd als dijkconstructie. Onderaan de teen van de dijk worden meerpalen geslagen die wachtplaatsen vormen voor schepen tot een plaats aan de kade vrij komt.
Bij de aanleg van het dijklichaam is rekening gehouden met dusdanig profiel van vrije ruimte, dat de dijk in de toekomst kan worden aangepast op een ontwerpwaterstand, die 1 m. hoger is dan nu. Wanneer de wens bestaat, of de mogelijkheid aanwezig is om beplanting op de berm aan de binnenzijde aan te brengen, dient een overhoogte op de piping / opbarstberm aangebracht te worden.

Kadeconstructie langs overige zijden
Voor de kade langs de noord- en oostzijde, en rond de servicehaven, is gekozen voor een kerende wand met verankering. Zoals besproken met het Polderdistrict Betuwe wordt bij de dimensionering rekening gehouden met een extra verhoging van de ontwerpwaterstand met 1 m. in de toekomst, hetgeen overeenkomt met een toekomstig niveau van de kade die 1 m. hoger ligt.

Functionele eisen waterkering

Aan de waterkering wordt een aantal functionele eisen gesteld:
- De nieuwe waterkeringen dienen een waterstand van NAP +13,90 m te keren (MHW);
- De waterkering dient te allen tijden toegankelijk te zijn voor inspectie en onderhoud, inclusief dijkbewaking. De toegankelijkheid is ook van toepassing voor dijkbewaking (extreme omstandigheden);
- Bij de aanleg van het dijklichaam dient rekening gehouden met dusdanig profiel van vrije ruimte dat de dijk in de toekomst aangepast kan worden op een ontwerpwaterstand die 1,0 m hoger is dan nu;
- Wanneer de wens bestaat of mogelijkheid aanwezig is, om beplanting op de berm aan de binnenzijde aan te brengen, dient een overhoogte op de piping / opbarstberm aangebracht te worden;
- De plaats van de kademuur is afgeleid uit de risicocontouren ten opzichte van de woonkern Slijk-Ewijk zoals gepresenteerd in het Milieu Effect Rapport;
- De nieuwe waterkering dient in één fase aangelegd te worden. Indien toch fasering gewensd wordt, dan dient voor elke fase een apart plan ex artikel 7 van de Wet op de waterkering te wordne opgesteld inclusief de bijbehorende procedure en goedkeuring.

- Voor het trajectdeel van een nieuwe waterkering moet een kern-, beschermings- en buitenbeschermingszone volgens de Algemene Keur (Poldersitrict) worden bepaald in nauw overleg met het Polderdistrict. Binnen deze zones is het uitvoeren van bepaalde activiteiten zonder ontheffing verboden. De ligging van de zones zal afhankelijk zijn van de te kiezen constructie en onderwerp vormen van overleg. De situatie van MHW met een laag polderpeil is op de ligging van die zones mede van invloed.
- De dijkkern van de waterkering moet bestaan uit kernklein. Aan de landzijde kan de dijk deels met zand worden opgebouwd.

Beperkingen rondom de waterkering

Opgemerkt moet worden dat in alle gevallen voor de waterkering een kern-, beschermings- en buitenbeschermingszone volgens de Algemene Keur van het Polderdistrict moeten worden bepaald. Binnen deze zones is het uitvoeren van bepaalde activiteiten zonder ontheffing verboden. De ligging van de zones is afhankelijk van de te kiezen constructie, en zijn onderwerp van overleg. De situatie van maatgevend hoog water (MHW) met een laag polderpeil, is op de ligging van die zones mede van invloed.

Daar het gebied tussen kade en ankerscherm onderdeel is van de hoofdwaterkering, mogen activiteiten zoals het opnemen van de bestrating, het aanleggen en/of aanpassen van de riolering, et cetera in dit gebied niet plaats vinden in het "gesloten seizoen". Het gesloten seizoen voor de waterkering loopt van 16 oktober t/m 15 maart danwel 15 april. Verwacht wordt dat het uitvoeren van dit soort werkzaamheden in de beschikbare periode geen negatieve invloed heeft op de functie van de kade daar de belastingen op die locatie hoogst waarschijnlijk lager zullen zijn.

10.4 Aanleg van de haven en de havenmond

Mitigerende en compenserende maatregel::
8 Externe veiligheid:
f. Maatregel om verhoging van het risico bij de haveningang van het BSC te beperken zoals:
- *een optimale lay-out en dimensionering van de haveningang en het havenbekken, waarbij er voldoende manouvreerruimte is in het havenbekken;*
- *het zorgen voor een zo goed mogelijke zichtsituatie ter plaatse van de haveningang.*

In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een open havenmond en een primaire waterkering strak om het havenbekken en de insteekhaven.

Voor de vorm van de havenmond is door MARIN een waterloopkundig onderzoek uitgevoerd naar de riviertechnische, hydrologische en nautische veiligheidsaspecten.
Op basis van het nautische veiligheidsonderzoek is de vormgeving van de havenmond bepaald. Met de aanleg van de havenmond gaat een groot gedeelte van de strang in de uiterwaarden ter plaatse van de havenmond verloren.

De havenmond strekt zich voor een klein deel uit buiten het gebied, bepaald in de concrete beleidsbeslissing van het RSP. Omdat uitdrukkelijk door de commissie m.e.r. is gevraagd om het nadere nautische veiligheidsonderzoek, zal een nadere afweging van de gevolgen moeten plaatsvinden. De wet schrijft voor dat Gedeputeerde Staten bij de goedkeuring van het bestemmingsplan rekening moeten houden met het RSP. Bij afwijking van het RSP dienen zij het KAN-bestuur te vragen of zij bezwaar heeft tegen de afwijking. Indien het KAN-bestuur daartegen geen bezwaar heeft, zijn Gedeputeerde Staten bevoegd om zelfstandig op basis van de overgelegde onderbouwing een afweging tot goedkeuring te maken. Tegen deze achtergrond is het MARIN-rapport dus van bijzonder belang voor de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Voor het dijkvak Lent – Loenen heeft recent een dijkverzwaring plaatsgevonden. In verband daarmee wordt nu voor de hoogte van de waterkering meer nauwkeurig uitgegaan van MHW2001 ter plaatse van kmr 890.

11. ECONOMIE

11.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de onderstaande onderwerpen aan de orde:
- werkgelegenheid;
- economisch beleid;
- vervoersontwikkelingen;
- toelatingseisen bedrijven MTC Valburg;
- uitgangspunten segmentering;
- segmentering.

11.2 Werkgelegenheid

Op het gehele MTC Valburg worden circa 3.000 directe arbeidsplaatsen verwacht, uitgaande van een totaal-gerealiseerd MTC Valburg (200 ha. netto). Dit getal is gebaseerd op het soort bedrijvigheid dat op het MTC Valburg komt, en een vergelijking met andere soortgelijke bedrijventerreinen. Daarnaast worden er nog circa 4.000 afgeleide arbeidsplaatsen verwacht.
In het 'Segmenterings- en Faseringsplan Bedrijventerreinen' (KAN, 1997) wordt op het gebied van sociaal-economische ontwikkelingen melding gemaakt van twee knelpunten:
1) in de regio van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen is sprake van een hoge werkloosheid (8,5% versus landelijk gemiddelde van 6,5%). De werklozen zijn voornamelijk:
   - langdurig werklozen met een laag opleidingsniveau;
   - hoger opgeleide werklozen (onder meer van KUN).
2) De beperkte industriële basis.

Zonder extra impulsen wordt voor de komende jaren verwacht dat de werkgelegenheid nog verder uit de pas zal gaan lopen met de beroepsbevolking. Deze zal in het KAN volgens de Provinciale Economische Kartering 1999/2000 nog met 72.000 personen groeien in de periode 2000-2020. De komst van het MTC Valburg kan een positieve rol spelen bij de problematiek van de werkloosheid in de regio.

11.3 Economisch beleid

Ruimte voor Economische Activiteit: dreigend tekort
In maart 1994 is de studie *Ruimte voor Economische Activiteit* van het Ministerie van Economische Zaken verschenen. Volgens deze studie is er een dreigend tekort aan kwalitatief goede bedrijventerreinen, waaronder distributieparken. Dit tekort is volgens de studie zowel binnen als buiten de Randstad te verwachten. De realisering van het MTC Valburg kan voor een deel in de vraag naar distributieparken voorzien.
Het MTC Valburg kan daarnaast bijdragen aan een geïntegreerd verkeers- en vervoersnetwerk in en tussen de grote economische centra, wat een belangrijke voorwaarde is voor een goed functionerende economie.

Segmenterings- en faseringsplan Bedrijventerreinen
In kwalitatieve zin speelt in het KAN de discussie over de accommodatie van bedrijven met een hogere milieubelasting. Daarbij staat voorop dat bedrijven in de milieucategorie 6 niet in het KAN-gebied geaccommodeerd kunnen worden. In het *Segmenterings- en faseringsplan Bedrijventerreinen* en het Uitvoeringsprogramma bij het RSP, worden drie locaties aangewezen waar bedrijven tot en met milieucategorie 5 (SBI-categorie) opgevangen kunnen worden. Daarbij is ook een beperkt deel van het BCV van het MTC Valburg als mogelijkheid aangegeven.
Aan het type bedrijventerrein van de categorie 'zwaar' bestaat een behoefte 38 hectare voor de komende 10 jaar. Na aftrek van het aanbod elders in de KAN-regio, resteert een behoefte van 10 hectare. Tezamen met een gewenste ijzeren voorraad van 10 hectare, is tot 2005 een terrein van 20 hectare noodzakelijk.
In het *Uitvoeringsprogramma KAN 1995-2015* en het *Regionaal Structuurplan 2015* wordt voor het MTC Valburg in totaal 200 ha. genoemd, waarvan 20 hectare netto uitgeefbaar terrein voor zware bedrijvigheid (categorie 5 volgens de SBI-lijst).

11.4 Vervoersontwikkelingen

Goederenvervoer
Als gevolg van de economische groei van de laatste jaren, en de daarmee sterk gegroeide mobiliteitsdruk, wordt de congestie op de weg steeds groter. Intermodaal vervoer wordt door de overheid dan ook als één van de mogelijke oplossingen gezien voor het dichtslibbende wegennet. Vervoer per rail en over het water hebben de toekomst.
De markt voor intermodaal is afhankelijk van de 'break-even-afstand'. Dit is de afstand vanaf waar het intermodaal vervoer goedkoper is, dan het wegvervoer. Met intermodaal zijn zogenaamde 'gereedstellingskosten' gemoeid, verbonden met het ter beschikking stellen van materieel, de overslag, en het voor- en natransport van de container of wissellaadbak. De vast kosten zijn daardoor hoger dan die van wegvervoer. Omdat vervoer over water en over spoor echter per kilometer goedkoper zijn dan over de weg, kunnen deze vast kosten worden gecompenseerd. Op basis van de tarief- en kostenstructuur (in 1997, bron MER MTC Valburg), zijn deze break-even-afstanden berekend:

Break-even	Spoor	Binnenvaart
Maritieme containers:	200 km.	100 km.
Continentale containers:	400 km.	250 km.

Jaarlijks stijgt het aantal containers dat over het water wordt vervoerd met enkele procenten.

Vervoer over water
Voor de Rotterdamse haven gelden de onderstaande aantallen en prognoses overgeslagen goederen:
- 1998: 6 miljoen teu (1 teu is een container van 20 voet);
- 2020: 10,5 à 17,6 miljoen teu.

In 1998 was de goederenverdeling over het achterland aldus:
- binnenvaart: 50%
- spoor: 4%;
- weg: 25%
- pijplijn: 21%

De verwachting is dat het aandeel 'binnenvaart' zal stijgen, en het aandeel van de 'weg' zal afnemen.

MTC Valburg in concurrentiepositie
In heel Europa worden in hoog tempo containerterminals aangelegd, om aan deze vraag te kunnen voldoen. Langs de Rijn zijn Emmerich en Duisburg de dichtstbijzijnde.

Duisburg
Duisburg heeft de onderstaande functies:
- overslag van containers met bestemming Ruhrgebied;
- overslaan van containers tussen water en spoor op spoorshuttels, tussen deze terminal en bestemmingen in het zuid-oostelijk deel van Duitsland, het Oostblok, en Oostenrijk.

Emmerich
Emmerich heeft alleen een functie voor de regionale distributie voor containers voor het gebied ten oosten van het KAN.

Valburg
In Valburg is voor water-spooroverslag vooral het bijladen van spoorshuttels uit Rotterdam en Antwerpen aan de orde, door de specifieke situatie dat de spoorterminal gekoppeld in aan de goederenlijn Betuweroute. Ook vervult Valburg een belangrijke functie in de water-water-overslag. Hierbij wordt naar eindbestemming ongesorteerde de kleinere stromen lading uit Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen, overgezet op shuttels over water naar eindbestemmingen binnen zowel Nederland als West-Europa. De bijzondere positie van Valburg nabij een knooppunt van de waterwegen in alle richtingen, maakt deze functies mogelijk. Ook de in voorbereiding zijnde verbetering van de Maasroute voor containerschepen versterkt de positie van Valburg. Daarnaast vervullen de terminals in het MTC Valburg een functie voor de overslag van containers tussen water en weg als-

mede spoor en weg met als bestemming het KAN-gebied en een wijdere regio daaromheen.

One stop shopping
Logistieke bedrijven gaan zich steeds meer toeleggen op alle aspecten van de keten: produktie, planning, transport en verkoop. Niet langere ieder aspect bij een ander bedrijf onderbrengen dus, maar de klant optimaal kunnen bedienen, door alles in huis te hebben. En niet langer bepaalt het bedrijf wanneer en wat er wordt geproduceerd, maar wordt 'op bestelling' maatwerk gevraagd. Redenen te over dus om bij de opzet van het MTC Valburg te kiezen voor clustering van ketens van bedrijvigheid, die elkaar een duidelijke meerwaarde kunnen bieden.

11.5 Onderdelen MTC Valburg

Mitigerende en compenserende maatregel:
7 Lucht:
Reductie van de emissie van de reach-stackers en het intern transport door het aantal bewegingen van voertuigen zoveel mogelijk te beperken, en/of de realisatie van een elektronisch Combi-Road.
8 Externe veiligheid
b. De opslag van containers met gevaarlijke stoffen op het RSC op één plek concentreren, die zover mogelijk van de bebouwing gelegen is);
d. Verlaging van het risico door ruimtelijke scheiding van containers met gevaarlijke stoffen en een verdere beperking van de stapelhoogte van volle containers met gevaarlijke stoffen;
Extra in MMA:
h. Opslag van containers met gevaarlijke stoffen op het RSC wordt zo ver mogelijk van de woonbebouwing gerealiseerd.

Bedrijvencomplex Valburg BCV
Voor het BCV zijn vijf segmenten van bedrijvigheid geselecteerd. In de navolgende paragraven wordt daar verder op ingegaan.
Voor het BCV (totaal 200 ha.) is de fasering als volgt:
- fase 1 (tot 2010, geregeld in dit bestemmingsplan):
  ½ x 200 ha. + 30 ha. ('ijzeren voorraad') = 130 ha.;
- fase 2 (2010-2020): 50 ha;
- reserve-locatie: resterende 20 ha.

Binnenvaart Service Center (BSC)
In het BSC gaat overslag van containers tussen containerschepen onderling, en tussen containerschip en vrachtwagen danwel ITS plaatsvinden. Het BSC bestaat uit:
- containerterminal binnenvaart;
- Container Uitwisselpunt Binnenvaart (CUB), voor sortering van de containers van en naar het achterland;
- de haven.

Er wordt uitgegaan van de volgende hoeveelheden laadeenheden (containers):

Verwachte laadeenheden BSC	2010	2020
Water - spoor:	15.000	35.000
Water - weg:	67.000	126.000
Water - water:	270.000	550.000
Totaal:	352.000	711.000

Als onverhoopt mocht blijken dat de haven niet wordt aangelegd, zal het hele MTC Valburg moeten worden heroverwogen.

Rail Service Center (RSC)
Het RSC is het uitwisselpunt van containers per spoor. Deze terminal bestaat uit de volgende onderdelen:
- Container Uitwissel Punt (CUP) voor horizontale handling;
- wisselspoor voor het RSC – CUP;
- portaalkraan op geleiderail;
- sporen van het RSC voor verticale handling;
- rijweg voor intern trailersysteem;
- stack on ground en wheels;
- start- en feedersporen voor het RSC;
- controletoren.

Verwachte laadeenheden RSC	2010	2020
Spoor - water:	19.300	27.207
Spoor - weg:	108.000	152.244
Spoor - spoor:	46.500	65.549
Totaal:	173.800	245.000

Telematica-terminal
De telematicaterminal zal gaan functioneren als het coördinatiepunt voor de goederenstromen over weg, water en spoor, die samenhangen met het MTC Valburg. Doelstelling van de telematicaterminal is het optimaliseren van de ladingstromen in deze regio door middel van moderne communicatietechnieken, waarbij alle modaliteiten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd.
De telematica-terminal maakt onderdeel uit van het FC (Facility Center), waarop ondersteunende dienstverlening wordt gevestigd, voor het overige deel van het MTC Valburg.

11.6 'Toelatingseisen' MTC Valburg

Drie eisen
Voor bedrijven die een kavel willen op het MTC Valburg, gelden drie eisen. Aan alle drie eisen moet worden voldaan.

1. op het MTC Valburg zullen uitsluitend die bedrijven worden geaccommodeerd, die veelvuldig gebruik maken van de haven- en/of railterminal. Er zullen geen bedrijven worden gevestigd die uitsluitend zijn ingericht op wegverkeer. Ook kunnen bedrijven worden gevestigd, die functioneren in een op het MTC Valburg aanwezig cluster van bedrijven, die als cluster als geheel voldoet aan deze voorwaarde;
2. het bedrijf moet binnen één van de hierna te noemen segmenten passen;
3. het bedrijf moet op de betreffende 'positieve lijst van bedrijven' voorkomen, die onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan.

Uiteraard moet het bedrijf vervolgens een milieuvergunning aanvragen, alwaar de laatste toets plaatsvindt.

Uitzondering voor FC
Uitzondering hierop wordt gevormd door de bedrijven in het segment FC (Facility Center, inclusief Zakelijke Diensten). Dit segment bestaat uit ondersteunende bedrijven voor de overige segmenten, en voor deze bedrijven geldt de eerste eis niet: alleen gebruik maken van wegtransport is voor bedrijven op het FC geen bezwaar.

Segmenten
De segmenten die op het MTC Valburg voorkomen, worden in de volgende paragraaf beschreven.

Vijf positieve lijsten
Voor het MTC Valburg zijn vijf positieve lijsten opgesteld, te weten voor het:
1. Bedrijven Complex Valburg (BCV);
2. Facility Center, inclusief Zakelijke Diensten (FC);
3. Rail Service Center (RSC);
4. Binnenvaart Service Center (BSC), op maaiveldniveau;
5. Binnenvaart Service Center (BSC), ondergronds: Ondergronds distributie Centrum (ODC).

De vijf lijsten vormen een onderdeel van de voorschriften van dit bestemmingsplan. In principe moet een bedrijf op die lijst voorkomen, die op het betreffende deel van toepassing is. Als een bedrijf niet op de lijst voorkomt, moet het voor toelating kunnen aantonen dat het, wat milieu-aspecten betreft, vergelijkbaar is met een bedrijf dat wel op de lijst staat.

Selectie positieve lijsten
De positieve lijsten zijn tot stand gekomen, door het volgen van de onderstaande criteria. De totale SBI-lijst (Bedrijven en milieuzonering, 1999, Vereniging Nederlandse Gemeenten) is daarbij het uitgangspunt geweest.

Voor alle lijsten geldt de vraag:
1. Levert het bedrijfstype niet te veel overlast op (categorie-6-bedrijven op het hele MTC Valburg uitgesloten);
2. Levert het bedrijfstype niet een te groot risico op (chemische bedrijven op het hele MTC Valburg uitgesloten);
3. Past het bedrijfstype binnen het concept van het MTC?

Vooral voor de lijst van het BCV geldt verder nog:
4. Past het bedrijfstype binnen (minstens) één segment;
5. Gaat het om bedrijfstypen die veelvuldig de rail- of haventerminal gebruiken;
6. Gaat het om bedrijven die op een (voorheen) 'C-locatie' thuishoren (dus geen kantoren, behalve van geringe omvang, als onderdeel van een groter bedrijf).

11.7 Uitgangspunten fasering en segmentering

De fasering en segmentering van het MTC Valburg (Marktvisie MTC, Inbo-adviseurs 1998) is bepaald aan de hand van:
- de analyse van de ontwikkelingen en trends in transport en logistiek;
- de sterkten en zwakten van het MTC Valburg;
- de verwachte ontwikkelingen in de vraag naar bedrijfsruimte in het Knooppunt Arnhem Nijmegen;
- een analyse van vergelijkbare bedrijventerreinen.

Fasering
Door de uitgifte te beginnen aan weerszijden van de Back-bone (dus in het hart van Valburg), worden alle in het gebied te onderscheiden doelgroepen bediend. Bovendien loopt de ontwikkeling hiervan dan parallel aan de ontwikkeling van het BSC, de eerste terminal die in Valburg zal worden gerealiseerd. Zo ontstaat aanvankelijk een relatief compact bedrijvengebied.

Segmentering
Op basis van deze analyse zijn voor de fasering en segmentering de volgende richtinggevende aspecten gehanteerd:
- traditionele ketens veranderen in netwerken, zowel in fysieke als in virtuele zin, om de benodigde snelheid en betrouwbaarheid in productie en logistiek te kunnen leveren;
- de multimodale voorzieningen bij bedrijventerrein Valburg zijn uniek tot ver buiten de regio, het ontwikkelingsconcept voor Valburg moet deze vestigingsfactoren optimaal uitbuiten;
- de omvang en de samenstelling van de verwachte ruimtevraag op het BCV van het MTC Valburg;
- bedrijven stellen steeds vaker eisen aan de uitstraling van pand en terrein.

Voor MTC Valburg heeft dit geresulteerd in:
1. Verschillende typen bedrijvenparken naar thema.
   Het terrein is in een aantal bedrijvenparken verdeeld, gebaseerd op de vestigingsplaatseisen van bedrijven. Concreet betekent dit een clustering van bedrijven met gelijksoortige activiteiten. De clustering versterkt het profiel van de bedrijven, en door de overeenkomsten in vestigingscriteria is er weinig onderlinge hinder, en ontstaat draagvlak voor gezamenlijke voorzieningen.
2. Het bevorderen van netwerkvorming door de keuze en de locatie van de bedrijvenparken.
   Synergie die door de fysieke nabijheid van bedrijven in dezelfde keten kan ontstaan, is een belangrijk vestigingsvoordeel voor bedrijven. De thema's en de locatie van de bedrijvenparken zijn zorgvuldig gekozen, zodat synergie-effecten worden bevorderd.
   Deze synergie kan bijvoorbeeld bestaan uit:
   - gebruik maken van dezelfde grondstoffen;
   - gebruik maken van eindproducten van het ene bedrijf als grondstof voor het andere;
   - schaalvoordeel: samen gebruik kunnen maken van overkoepelende organisaties (onder andere parkmanagement) of infrastructuur (ITS, Betuweroute, haven).

11.8 Segmenten BCV van het MTC Valburg

Drie hoofdsegmenten

Voor vestiging op het BCV worden drie hoofdsegmenten onderscheiden.
1. Logistiek;
2. Productie;
3. Zakelijke diensten.

Daarnaast wordt een transportservicecentrum gerealiseerd, waarin voorzieningen voor het wagenpark van bedrijven worden aangeboden.

Ad 1: Logistiek

'Logistiek' bestaat uit:
- Groothandels- en reparatiebedrijven;
- Distributie en value added logistics;
- Transport.

Voor logistieke bedrijvigheid geldt dat een verschuiving zichtbaar is van 'gewone' productie naar ordergestuurde, secundaire productie. Hierdoor komt er ruimte voor 'customizing' en 'localizing' van het basiseindproduct.
Concreet kan men denken aan logistieke dienstverlening, groothandel en industriële- en assemblage-activiteiten zoals testen, aanpassen, verpakken en opslaan. Het zijn met name 'hoogwaardige' vormen van productie.
De vestigingsplaatseisen van dit soort bedrijven zijn:
- multimodale voorzieningen (haven, rail, weg met breed profiel, terminals etc.);
- voorzieningen zoals: tankstation, wasstraat voor personen- en vrachtauto's, autoreparatie e.d.;
- telematicafaciliteiten;
- goede zichtbaarheid, goed imago en groenvoorzieningen worden met name gewenst door: groothandel gericht op verkoop, showroomachtige bedrijven, verhuur van transportmiddelen, dienstverleners ten behoeve van het vervoer met een hoge kantoorcomponent. Dit vraagt om circa 10-15 hectare zichtlocatie.

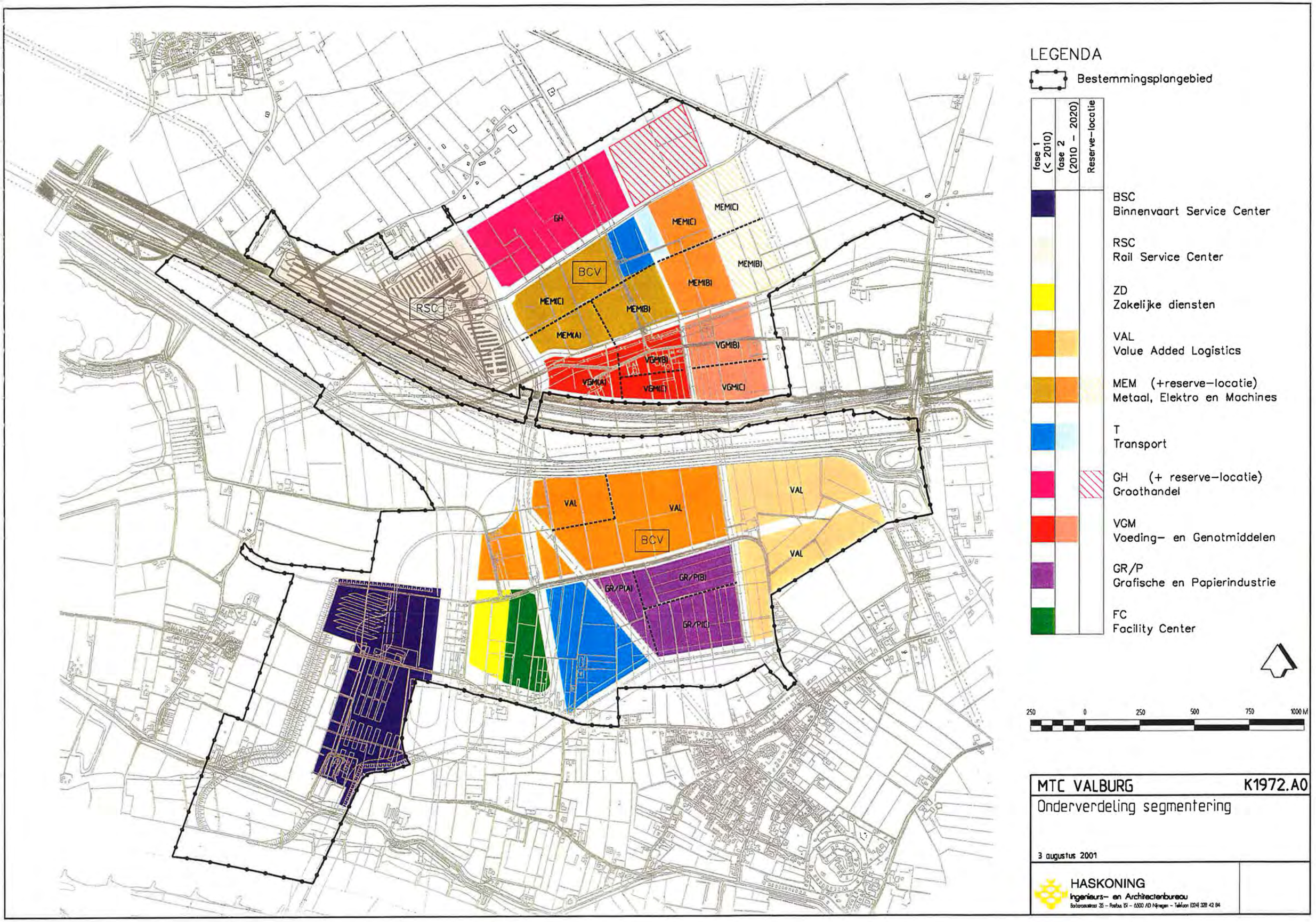
Ad 2:Productie

'Productie' bestaat uit:
- Machines, metaal en elektro;
- Grafische en papier- en kartonindustrie;
- Voedings- en genotmiddelenindustrie.

Voor het MTC Valburg wordt gedacht aan de productie van elektronica en kantoorapparatuur. Voorbeelden hiervan zijn elektronica, kantoorapparatuur en IT, machines voor landbouw en industrie, verwarmings- en koelmachines, pompen, compressoren, transportmaterieel, copiers, faxen, computers en -onderdelen, communicatiemiddelen, ontvangst- en zendapparatuur, telefonie, audio/video-apparatuur, huishoudelijke apparaten, optische, medische en laboratoria-apparatuur, verbruiks- en telinstrumenten, meet- controle en analyse-instrumenten, consumentenelectronica, elektrische werktuigen.
Andere kansrijke activiteiten dan wel producten zijn: (tropisch) fruit en groente, koffie, thee, cacao, tabak, tabaksproducten, medische en farmaceutische industrie, visbereiding, kolen, dranken, voertuigen en kleding.
Binnen de productie wordt onder meer de cluster machines, metaal en elektro (MEM) onderscheiden. Er is een sterke relatie tussen de bedrijven door onderlinge leveranties. Door voor deze branches een apart deel van het terrein te reserveren, wordt deze relatie bevorderd.

De vestigingsplaatseisen die dit soort bedrijven stellen, zijn:
- lage eisen ten aanzien van zaken als identiteit, imago, parkachtige uitstraling, de aanwezigheid van voorzieningen;
- op locatie moet een relatief hoge mate van milieuhinder in de vorm van geluid, geur, stof, gevaar, verkeersaantrekkende werking, visuele hinder etc. mogelijk zijn;
- een aaneengesloten deel van de terreinen grootschalig en een deel kleinschalig verkavelen.

MEM (Metaal, elektro en machines):
a) Categorie 5: tank- en reservoirbouwbedrijven, grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken, Productie en distributie van stroom


LEGENDA
Bestemmingsplangebied
fase 1 (< 2010)
fase 2 (2010 – 2020)
Reserve-locatie
BSC
Binnenvaart Service Center
RSC
Rail Service Center
ZD
Zakelijke diensten
VAL
Value Added Logistics
MEM (+reserve-locatie)
Metaal, Elektro en Machines
T
Transport
GH (+ reserve-locatie)
Groothandel
VGM
Voeding- en Genotmiddelen
GR/P
Grafische en Papierindustrie
FC
Facility Center
250 0 250 500 750 1000 M
GH
BCV
RSC
MEM(C)
MEM(B)
MEM(A)
VGM(A)
VGM(B)
VGM(C)
VAL
GR/P(A)
GR/P(B)
GR/P(C)
MTC VALBURG
K1972.A0
Onderverdeling segmentering
3 augustus 2001
HASKONING
Ingenieurs- en Architectenbureau

Het uiterste zuidpuntje van dit segment is gereserveerd voor bedrijven in categorie 5. Verwacht wordt dat het aantal bedrijven in deze categorie beperkt is.

b) Vervaardiging van machines en apparaten, producten van metaal (deels), overige elektra
De categorie-4 bedrijven worden in het zuidelijk deel van het MEM-cluster geaccommodeerd.

c) Vervaardiging van kantoormachines en computers, audio-, video-, telecomapparaten en benodigdheden, medische en optische apparaten en instrumenten, transportmiddelen (excl. auto's en aanhangwagens), producten van metaal (deels), accumulatoren- en batterijenfabrieken
Cat. 2 en 3 komen aan de noordelijke en oostelijke buitenrand. Gezien de nabijheid van de woonbebouwing kunnen categorie-4-bedrijven zich in deze zone niet vestigen.

GR/P (Grafische en papierindustrie):

a) Uitgeverijen, drukkerijen en reproductie van opgenomen media
De uitgeverijen, drukkerijen en reproductie van opgenomen media, passen qua verschijningsvorm en milieucategorie het best in de onmiddellijke nabijheid van het voorzieningencluster, dat wil zeggen de westzijde van het GR/P-cluster. Het betreft bedrijven in categorie 1, 3 en 2.

b) Vervaardiging van producten van rubber en kunststof
Bedrijven die producten van rubber en kunststof vervaardigen komen aan de noord-oostzijde van het GR/P-cluster. Het betreft bedrijven in categorie 2, 3 en 4.
Op het MTC Valburg kan ook chemische bedrijvigheid voorkomen, mits het gaat om:
- nevenactiviteiten van het bedrijf;
- bedrijvigheid op kleine schaal;
- bedrijvigheid die is gelieerd aan in deze paragraaf genoemde bedrijvigheid.

c) Houtindustrie en vervaardiging van papier, karton en papier- en kartonwaren
Bedrijven in de houtindustrie en bedrijven die papier, karton en papier- en kartonwaren vervaardigen, komen aan de zuid- en oostzijde van het GR/P-cluster. Het betreft bedrijven in SBI-categorie 2, 3 en 4.

VGM (Voeding en genotmiddelen):

a) categorie 5: zuivelprodukten
Slechts incidenteel zullen zich binnen dit segment bedrijven uit SBI-categorie-5 vestigen. Deze categorie wordt aan het hart van het MTC Valburg toegewezen.

b) Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken, verwerking van tabak
Bedrijven die voedingsmiddelen en dranken vervaardigen, en tabaksverwerkende bedrijven, vallen overwegend in categorie 4 en deels in 3. Deze bedrijven kunnen aan de noordzijde van het VGM-cluster een plek vinden.

c) Vervaardiging van textiel, kleding, leer en lederwaren
Het zuidelijk deel van het VGM-cluster (snelwegzone) wordt gereserveerd voor bedrijven die textiel, kleding en lederwaren vervaardigen. Het betreft overwegend bedrijven in categorie 2 en 3. Over het algemeen zijn dit bedrijven die binnen het VGM-cluster het meest prijs stellen op een zichtlocatie en op een wat hoogwaardiger uitstraling van het gebouw.

Ad 3: Zakelijke diensten / FC

De zakelijke diensten hebben een relatie en een toegevoegde waarde voor de bedrijven die zich op MTC Valburg vestigen.
De vestigingsplaatseisen die deze bedrijven stellen, zijn:
- hoge eisen ten aanzien van identiteit, imago en parkachtige uitstraling en de aanwezigheid van voorzieningen;
- telematicafaciliteiten.

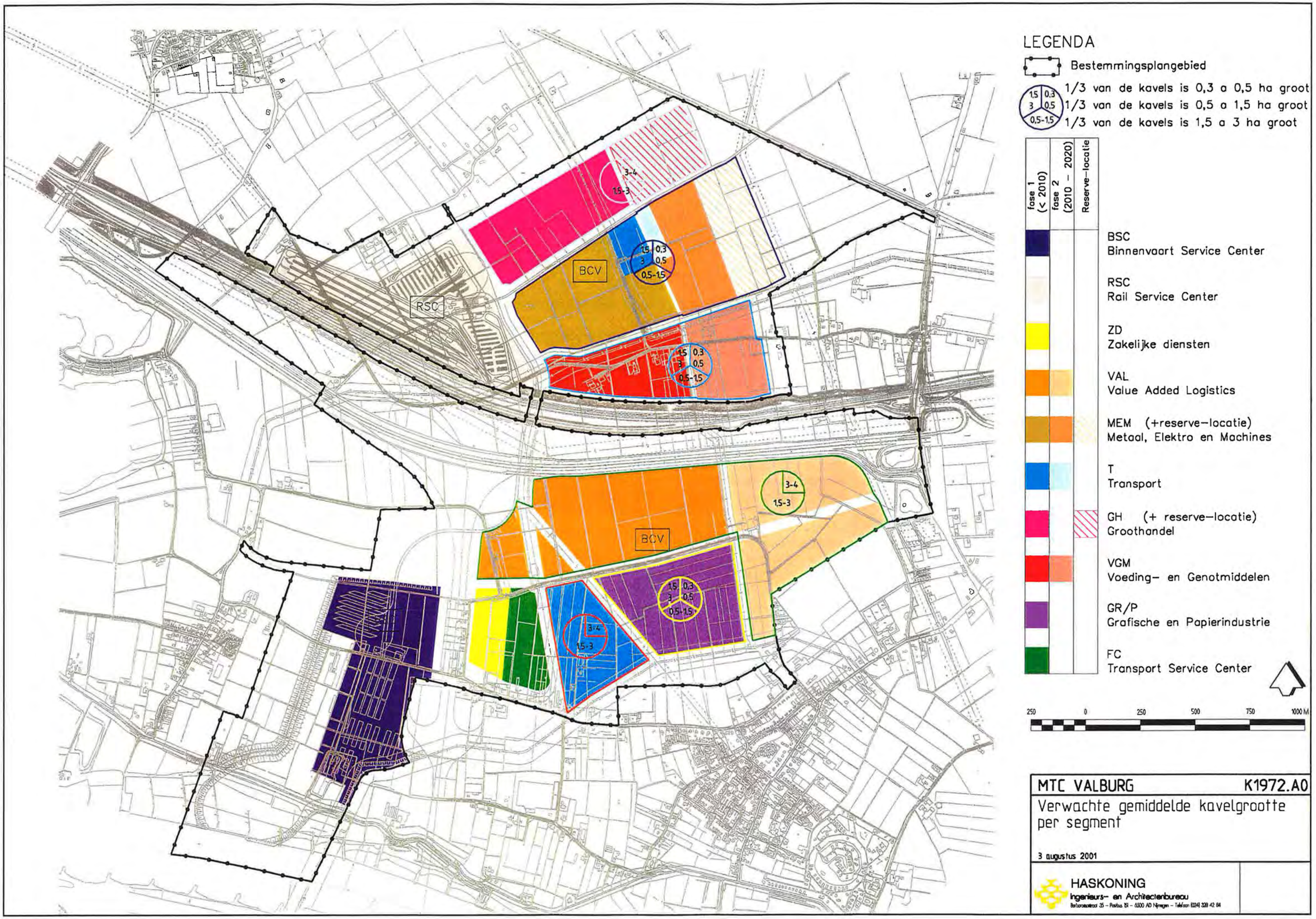
Het realiseren van een dienstencentrum ten behoeve van het transport werkt kostenbesparend voor logistieke bedrijven.
Voorwaarden voor dit terrein zijn:
- de aanwezigheid van een benzine- en dieselpomp;
- het moet worden gerealiseerd bij of direct na de eerste gronduitgifte aan logistieke bedrijven;
- bestemming: logistiek dienstencentrum;
- locatie nabij oprit autosnelweg.

De belangrijkste voorzieningen die op dit terrein worden gerealiseerd, zijn een wasstraat, reparatie-, banden- en schadeservice, APK keuringsmeester, belettering van bedrijfsauto's, parkeerterrein met bewaking voor vrachtauto's.
De vestiging van een verzamelkantoor voor dienstverlening voor het BCV wordt kansrijk ingeschat. Aan de volgende doelgroepen kan worden gedacht aan een bank/geldautomaat, uitzendorganisaties, regiokantoor Kamer van Koophandel (register, voorlichting, exportdocumenten), postkantoor, gemeentebalie volgens één-loketgedachte, reclamebureau, douanepost en overige zakelijke dienstverlening.
Diensten die eventueel in een afzonderlijk gebouw kunnen worden gerealiseerd zijn bijvoorbeeld een hotel, restaurant/café, overige sport- en ontspanningsmogelijkheden (fitness) en een crèche.

Flexibiliteit binnen het bestemmingsplan

Deze segmentering ligt met dit bestemmingsplan overigens niet vast. Het biedt wel de basis voor de milieuonderzoeken, om op basis van een indicatieve indeling van het terrein de contouren voor geluid, externe veiligheid, geur en stof te kunnen bepalen.
Ook is het zo dat de hier gepresenteerde invulling voor het functioneren van het MTC Valburg een optimale indeling is. Dit is dan ook de indeling waarnaar zal worden gestreefd. Mocht het echter onverhoopt zo blijken dat de ruimtereservering voor de verschillende segmenten niet gelijk op loopt met de marktvraag, dan bestaat er ruimte voor verschuivingen. Hieraan worden dan echter wel voorwaarden gekoppeld:
- het betreft geringe verschuivingen, in ligging en oppervlak;
- de ruimte voor categorie-5-bedrijven blijft beperkt tot 20 hectare netto totaal, en tot het hart van het MTC Valburg;
- het MTC-concept moet in acht worden genomen;
- de indeling moet passen binnen de in dit plan opgenomen contouren voor geluid en externe veiligheid.

Voor meer informatie over dit onderwerp:
- *Hoofdrapport Knooppunt Arnhem / Nijmegen, trimodale cluster voor agro en food (van de Geijn Partners, 00484RWG, 18 sep. 2000);*
- *Infrastructuur bedrijventerrein MTC Valburg (INBO, 27 april 2001);*
- *Segmenteringsopzet MTC Valburg (INBO);*
- *Haalbaarheidsonderzoek MTC Valburg (O.P.P. Ontwikkelings- en Participatiebedrijf Publieke sector B.V., (juni 1999).*


LEGENDA
Bestemmingsplangebied
1/3 van de kavels is 0,3 a 0,5 ha groot
1/3 van de kavels is 0,5 a 1,5 ha groot
1/3 van de kavels is 1,5 a 3 ha groot
fase 1 (< 2010)
fase 2 (2010 – 2020)
Reserve–locatie
BSC
Binnenvaart Service Center
RSC
Rail Service Center
ZD
Zakelijke diensten
VAL
Value Added Logistics
MEM (+reserve–locatie)
Metaal, Elektro en Machines
T
Transport
GH (+ reserve–locatie)
Groothandel
VGM
Voeding– en Genotmiddelen
GR/P
Grafische en Papierindustrie
FC
Transport Service Center
250 0 250 500 750 1000 M
BCV
RSC
BCV
3-4
1,5-3
0,3
0,5
0,5-1,5
MTC VALBURG
K1972.A0
Verwachte gemiddelde kavelgrootte per segment
3 augustus 2001
HASKONING
Ingenieurs– en Architectenbureau

12. MILIEU

12.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de onderstaande onderwerpen aan de orde:
- stolpbenadering en milieubeleidskader;
- algemene aanpak milieu-onderzoeken;
- geluid, externe veiligheid, geur en stof;
- licht en bodem.

Voor de volledige tekst van de onderzoeken akoestiek, externe veiligheid, geur en stof, wordt verwezen naar het rapport 'Milieu-onderzoeken MTC Valburg', HASKONING, augustus 2001 (K1972,M0/R001/MAR/SME).

12.2 Stolpbenadering en milieubeleidskader

Wenselijkheid stolpbenadering
Om er voor te zorgen dat bij de feitelijke totstandkoming van het MTC Valburg alle mogelijkheden om het milieu te ontzien optimaal worden benut, is, in opdracht van de toenmalige Stuurgroep-MTC, door TNO een onderzoek verricht, naar de mogelijkheden voor duurzame ontwikkeling van het MTC Valburg. Dit onderzoek, dat in juni 1998 werd afgerond, mondde uit in acht aanbevelingen, waarvan er één luidt:

"Stel een onderzoek in naar de (on-)mogelijkheden van het Stolpconcept voor het gehele MTC".

Dit onderzoek wordt inmiddels uitgevoerd. De onderstaande tekst getuigt daarvan.

Beschrijving stolpbenadering
Het principe van de Stolpbenadering komt in essentie op het volgende neer:
- men beschouwd een duidelijk begrensd gebied, waarin verschillende milieubelastende activiteiten met een functionele samenhang plaatsvinden, als één geheel;
- men definieert vervolgens de toelaatbare milieubelasting vanuit dat gebied op de omgeving, in een milieubeleidskader, vergezeld van kaartbeelden;
- tenslotte wordt de aldus gedefinieerde milieugebruiksruimte bij het verlenen van vergunningen, via een integrale benadering, over de gegadigden verdeeld.

Deze benadering heeft het voordeel dat de betrokken overheden vooraf duidelijk de milieugrenzen voor het gebied aangeven, en deze ook gezamenlijk handhaven, waarna de beschikbare milieugebruiksruimte optimaal kan worden toegedeeld, rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen. Dit geeft het bedrijfsleven speelruimte om binnen deze grenzen te opereren.

'1-loket-gedachte'
In maart 2000 is door Consulmij het 'Eindrapport Project Stolpbenadering' uitgebracht. Dit rapport vormt het eindresultaat van een onderzoek dat in 1999 in opdracht van het ministerie van VROM is verricht.

Belangrijk onderdeel van de stolpbenadering, is de zogenaamde '1-loket-gedachte'. Daarbij gaat het om het opzetten van 1 loket:
- aan de kant van de overheid;
- aan de kant van het MTC

Voor de kant van de overheid worden drie mogelijkheden genoemd:
- de zwaarste variant: overdracht van de bevoegdheden tussen overheden; deze doet geen recht doet aan de eigen bevoegdheden van de betrokken overheden, en is ook niet noodzakelijk om tot de gewenste coördinatie en afstemming te komen.
- de lichtste variant, met alleen procedurele coördinatie;
- de middelste variant, voor het MTC Valburg het meest belovend: zowel procedurele als inhoudelijke afstemming.

Voor het bedrijvenloket worden in het rapport ook een aantal suggesties gedaan. De belangrijkste is dat er een coördinerende eenheid komt. Het Parkmanagement, dat wordt opgezet voor het MTC Valburg, lijkt daarvoor bijzonder geschikt.

Milieubeleidskader
Om de 1-loket-gedachte te kunnen verwezenlijken, is het vervolgens noodzaak om de milieucontouren en –afspraken vast te leggen, in een zogenaamd 'milieubeleidskader'.
Parallel aan de vaststellingsprocedure van dit bestemmingsplan wordt in het kader van de Stolpbenadering, een milieubeleidskader opgesteld. Een milieubeleidskader is een door de betrokken overheden (gemeente, provincie) gezamenlijk vastgesteld beleidsdocument dat, richtinggevend is voor besluitvorming bij het verlenen en handhaven van milieu-vergunningen. Onderdeel van het milieubeleidskader vormen zogenaamde milieucontouren, die de maximaal toelaatbare milieubelasting in de omgeving weergeven. Deze kunnen betrekking hebben op de aspecten - geluid, externe veiligheid, geur en stof, maar ook op andere milieucomponenten.

Noodzaak Milieubeleidskader
Het is noodzakelijk om een dergelijk milieubeleidskader op te stellen, omdat in een bestemmingsplan in principe juridisch geen bindende milieunormen kunnen worden vastgelegd. Alleen geluidcontouren kunnen op grond van de Wet geluidhinder door zonering juridisch bindend in een bestemmingsplan worden opgenomen.

Doel milieubeleidskader
Het doel van het milieubeleidskader is om het beschermingsniveau van de omgeving vast te leggen als een integraal afwegingskader, voor de vergunningverlening aan individuele bedrijven en als basis voor de interne milieuzorg binnen het MTC.

Relatie met het bestemmingsplan
Het milieubeleidskader is te beschouwen als een aanvulling op het bestemmingsplan. Daarin kunnen immers een aantal milieuaspecten die in het bestemmingsplan niet afdoende kunnen worden geregeld, nader worden uitgewerkt. Deze kunnen dan bij de vergunningverlening en de handhaving op grond van de Wet milieubeheer als toetsingskader worden gehanteerd.
Op deze manier fungeert:
- het bestemmingsplan als grove zeef bij bedrijfsvestiging;
- de Wet milieubeheer als een fijne zeef.

Daarnaast kan het milieubeleidskader door het parkmanagement van het MTC Valburg worden gehanteerd om de interne milieuzorg binnen het MTC Valburg, langs privaatrechtelijke weg te regelen.
Vanuit deze benadering wordt in het bestemmingsplan een geluidzonering met bindende contouren toegepast. Daarnaast worden ook indicatieve contouren voor externe veiligheid, geur en stof opgenomen, die in het milieubeleidskader verder zullen worden uitgewerkt

12.3 Algemene aanpak milieu-onderzoeken

Mitigerende en compenserende maatregel::
6 Geluid en trillingen:
a. Het treffen van de best bekende technische maatregelen om de bijdrage van geluidsbronnen te beperken. In de effectenberekening is hiervan uitgegaan;
b. Op het BCV wordt inwaartse zonering toegepast. Dit betekent dat bedrijven die het meest geluid veroorzaken op de grootste afstand van de woonbebouwing worden gesitueerd.
10 Wonen, werken en ruimtegebruik:
d. Zo optimaal mogelijke opzet en zonering van de terreinen ten opzichte van de woonbebouwing.

Milieuruimte per milieu-aspect
Om de milieuruimte van de stolp te kunnen bepalen, dient deze eerst te worden bepaald voor de relevante milieu-aspecten. Daarvoor is onderzoek verricht naar de aspecten geluid, externe veiligheid, geur en stof.

MTC Valburg
Tussen de A15 en de geplande Betuweroute, gelegen aan de Waal, moet ter hoogte van Elst en Valburg, het MTC Valburg worden ontwikkeld. Reeds in 1997 is hiertoe een MER opgesteld. Op grond van dat MER, en het RSP, is in 1999 gestart met het opstellen van een voorontwerp-bestemmingsplan. Inmiddels is gedetailleerder bekend wat de activiteiten zullen zijn op het MTC Valburg.
Teneinde het bestemmingsplan te kunnen vaststellen, zal daarom het bestaande MER MTC 1997 moeten worden aangevuld met nieuwe onderzoeksgegevens.
Om een goede vergelijking te kunnen maken van de gegevens in het MER MTC 1997, en de nieuwe gegevens, is een nieuw MER MTC Valburg 2001 opgesteld.

Gehanteerde gegevens milieu-onderzoeken
In hoofdstuk 4 van dit rapport wordt ingegaan op de voor de milieu-onderzoeken onderzochte elementen. Het betreft:
Voor het MTC Valburg:
1. Bedrijven Complex Valburg (BCV);
2. Facility Center (FC);
3. Rail Service center (RSC);
4. Binnenvaart Service center (BSC), maaiveld en ondergronds;
5. Verkeer op het MTC Valburg;
6. Intern Transport Systeem (ITS);
7. Haven;
8. Windturbines.

Buiten het MTC Valburg:
9. A15 en A73;
10. Betuweroute;
11. Container Uitwissel Punt (CUP);
12. Waal;
13. Gasleidingen.

Voor deze elementen zijn, voor zover van belang, zowel de situatie 2010 (fase I), als situatie 2020 (fase II inclusief reservelocatie) onderzocht.
Daarbij zijn apart aangeduid:
- de invloed van alleen het MTC Valburg (1 t/m 8);
- het totaal-plaatje van het MTC Valburg inclusief de overige onderzochte onderdelen (1 t/m 13).

Op die manier wordt duidelijk welke effecten zijn toe te rekenen aan het MTC Valburg, welke eventueel worden verergerd door het MTC Valburg, en welke er ook zouden zijn als het MTC Valburg er niet komt.

Werkwijze milieu-onderzoeken
De werkwijze die is gevolgd voor de vier milieu-onderzoeken, wordt weergegeven in hoofdstuk 5, en is samengevat als volgt:
1. Voor het MTC Valburg zijn vijf verschillende 'positieve lijsten' opgesteld, waarin de bedrijfstypen zijn opgenomen, die kunnen worden toegelaten op het MTC Valburg. 'Kunnen' omdat behalve de positieve lijsten nog twee voorwaarden gelden, die te maken hebben met de gebruikte wijzen van transport, en de beoogde segmentering op het MTC Valburg (zie voorontwerp-bestemmingsplan MTC Valburg).
2. Op basis van de verwachte kavelgrootte per bedrijfssegment, die een deellocatie toegewezen hebben gekregen (zie voorontwerp-bestemmingsplan MTC Valburg), is een indicatieve verkaveling geschetst.
3. De bedrijfstypen van de positieve lijsten zijn vervolgens verdeeld over de indicatieve kavels, waarbij voor het aspect 'geluid' een optimalisatie heeft plaatsgevonden ('interne zonering').
4. Op basis van de VNG-lijsten zijn vervolgens voor het BCV de afstanden bepaald, die vanaf de kavels gelden, als minimummaat tot aan woonbebouwing. Dit is steeds voor de situatie 2010, en situatie 2020 gedaan.
5. De verdeling van bedrijfstypen is vervolgens voor alle vier milieu-aspecten doorgerekend danwel onderzocht. Daarbij is voor geluid uitgegaan van een evenredige vertegenwoordiging van de bedrijven per type (dus als één keer een bedrijf met veel geluid voorkomt, en drie met minder, is die verdeling aangehouden), terwijl voor de overige aspecten de 'worst case'-situatie is aangehouden (dus in dit geval dan vier keer de, voor het betreffende milieu-aspect, het meest hinderlijke bedrijf).
6. Voor de twee aspecten 'geluid' en 'externe veiligheid' zijn vervolgens in concept zogenaamde 'Zonekaarten' opgesteld, die uiteindelijk een juridisch bindenden status krijgen in het bestemmingsplan MTC Valburg. In dit voorontwerp-bestemmingsplan echter hebben ze nog niet die juridische status, maar moeten ze worden beschouwd als resultaat van de onderzoeken tot nu toe. In de komende periode zal worden gewerkt, in het kader van het milieubeleidskader, aan verfijning, en waar mogelijk verkleining, van deze zones. Voor geluid zal in het bestemmingsplan uiteindelijke een zonekaart worden opgenomen. Of dit ook voor externe veiligheid gebeurt, wordt tevens onderzocht.
7. Tot slot is een integratie gemaakt van de verschillende onderzoeksresultaten. Daarbij zijn weer de situaties 2010 en 2020 in beeld gebracht, en weer voor alleen het MTC Valburg, en voor het MTC Valburg plus de overige aspecten. De bijbehorende kaarten hebben een toelichtend karakter, en geven slechts globaal de benodigde milieuruimte weer.

Voor meer informatie over dit onderwerp:
- *Eindrapport Project Stolpbenadering (maart 2000, Consulmij).*

12.4 Geluid

Mitigerende en compenserende maatregel::
6 Geluid en trillingen:
c. Het opstellen van een geluidszone in het voorkeursalternatief. Deze zone geeft aan tot waar de geluidscontouren van het MTC Valburg mogen lopen;
d. Bronmaatregelen, zoals geluiddempers om het bronvermogen te reduceren;
e. Overdrachtsmaatregelen, zoals geluidsschermen en geluidswallen;
f. Maatregelen bij de ontvanger, zoals woningisolatie om het geluidsniveau in de woning te reduceren.
Extra in MMA:
g. Een zodanige combinatie van alternatieven A en B uit het MER kiezen, dat in het MMA de effecten zoveel mogelijk worden beperkt, en maatregelen zo goed mogelijk zijn in te passen;
h. In een uitwerking van het MMA zal een geluidszone van 50 dB(A) worden opgenomen die als grenswaarde zal fungeren.

Conclusie akoestisch onderzoek
De wettelijke grens van 50 dB(A) wordt op een aantal plaatsen in de omgeving van het MTC Valburg overschreden. Het betreft vooral woningen van:
- Eimeren in z'n geheel;
- Reeth grofweg tot aan de hoogspanningslijn;
- vrijstaande bebouwing ten noorden van Oosterhout (maar niet Oosterhout zelf);
- een groot deel van Slijk-Ewijk (ten oosten van de Dorpsstraat geheel, én de westelijke helft van Slijk-Ewijk deels).

Dit geldt zowel in de situatie 2010, als de eindsituatie van 2020.
De getoonde contouren zijn het resultaat van de nu uitgevoerde onderzoeken, met de daarbij behorende uitgangspunten (zie Milieuonderzoeken MTC Valburg). In de komende periode zal worden gewerkt, in het kader van het milieubeleidskader, aan verfijning, en waar mogelijk verkleining, van deze zones.

ALARA
Anticiperend op toekomstige technische ontwikkelingen zal het ALARA-beginsel voor fase II in vergelijking met fase I voor dezelfde geluidbronnen leiden tot enigszins lagere bronsterkten. Dit is tot uitdrukking gebracht in reducties van de bronsterkten met 2 dB(A).

Geluidwallen
De ligging van de 50 dB(A)-contour verbetert op een aantal plaatsen enigszins door het aanbrengen van geluidwallen. Daarom zijn de volgende wallen gepland:
- een wal tussen de noordrand van het MTC Valburg en Eimeren. De hoogte hiervan is 3 meter in het westen, oplopend tot 10 meter in het midden, weer aflopend tot 0 meter in het oosten;
- een wal van 10 meter hoogte aan de westzijde van het BSC, tussen het haventerrein en Slijk-Ewijk.

Concept-Zonekaart
Op de zogenaamde 'concept-zonekaart geluid' is de zone aangegeven, waar het MTC Valburg meer dan 50 dB(A) veroorzaakt, voor de situatie 2010, als uitkomst van het nu uitgevoerde milieu-onderzoek. In de voorgaande tekst is al aangegeven dat de komende periode in het kader van het milieubeleidskader zal worden gewerkt aan de definitieve zonekaart, die dan ook in het bestemmingsplan zal worden opgenomen, en daarmee een juridische verankering krijgt.
Voor de woningen die zich in binnen de 50 dB(A)-contour bevinden moet, mits ze worden gehandhaafd, de procedure 'hogeregrenswaarde' worden doorlopen.

'Hogerewaarde-procedure'
Indien de verwachte geluidbelasting op de gevel van de woningen hoger zal zijn dan 50 dB(A), kunnen Gedeputeerde Staten in bepaalde gevallen ontheffing verlenen. Hiervoor dient een zogenaamde 'hogerewaarde-procedure' gevolgd te worden, waarbij wordt gemotiveerd waarom en hoeveel wordt afgeweken van de gestelde waarde van 50 dB(A). Gedeputeerde Staten zijn gebonden aan een grenswaarde van ten hoogste 55 tot 60 dB(A). Deze grenswaarde wordt bepaald door de fase van realisering van de woningen op het moment van de eerste zonevaststelling, zie navolgende tabel.

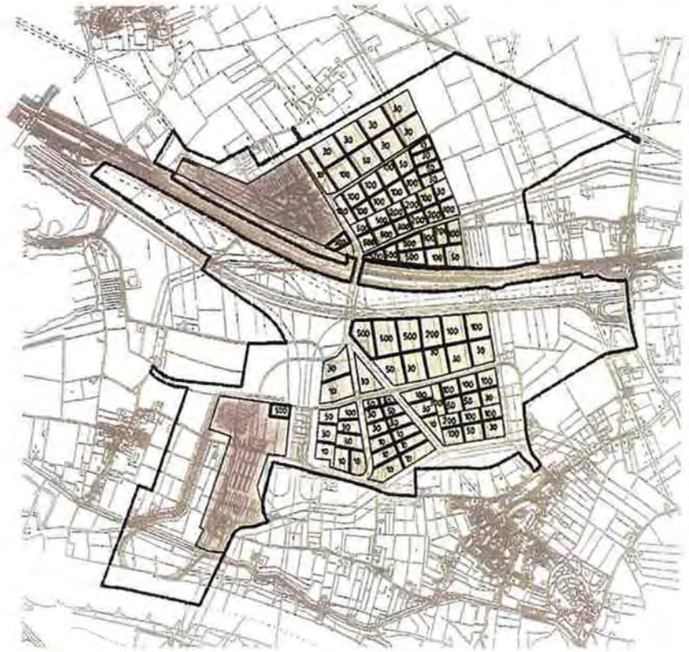
Schema grenswaarden industrielawaai in nieuwe situaties

Situatie woning op moment zonevaststelling	Grenswaarde:	Ten hoogste toelaatbare gevelbelasting met ontheffing:	Ten hoogste toelaatbaar binnenniveau:
Geprojecteerd of nieuw te projecteren:	50 dB(A)	55 dB(A)	35 dB(A)
In aanbouw of aanwezig:	50 dB(A)	60 dB(A)	35 dB(A)

Toelichting:
- Geprojecteerde woning: een nog niet aanwezige woning, waarvoor het geldende bestemmingsplan verlening van de bouwvergunning toelaat, maar deze nog niet is afgegeven;
- Nieuw te projecteren woning: een nog niet aanwezige woning ten behoeve waarvan het geldende bestemmingsplan moet worden gewijzigd;
- Woning in aanbouw: een nog niet aanwezige woning waarvoor een bouwvergunning is afgegeven.

Wanneer een hogere waarde wordt vastgesteld, mag de geluidbelasting binnen de woningen niet hoger zijn dan 35 dB(A) etmaalwaarde. Nieuwe woningen moeten afdoende geïsoleerd worden, anders worden de bouwplannen niet goedgekeurd. Voor bestaande woningen zal de gemeente de noodzakelijke geluidisolerende voorzieningen moeten aanbieden en bekostigen.

MKM-waarde
Behalve de wettelijk te bepalen geluidhinder is ook de zogenaamde MKM-waarde (milieukwaliteitmaat-waarde) voor geluid bepaald. Daarbij worden enkele verschillende 'soorten' en bronnen van geluid bij elkaar opgeteld (volgens de methode 'Miedema'). Zowel de aspecten van het MTC Valburg, als de aspecten van de overige onderdelen zijn daarbij betrokken (behalve de scheepvaart op de Waal, zoals gebruikelijk is bij de genoemde methode). De MKM-waarden geven een meer realistisch beeld van de akoestische kwaliteit van de omgeving van het MTC Valburg.



LEGENDA

- Bestemmingsplangebied
- MTC, fase I
- 100 SBI-afstand m.b.t. geluid (VNG)
- Indicatieve verkaveling

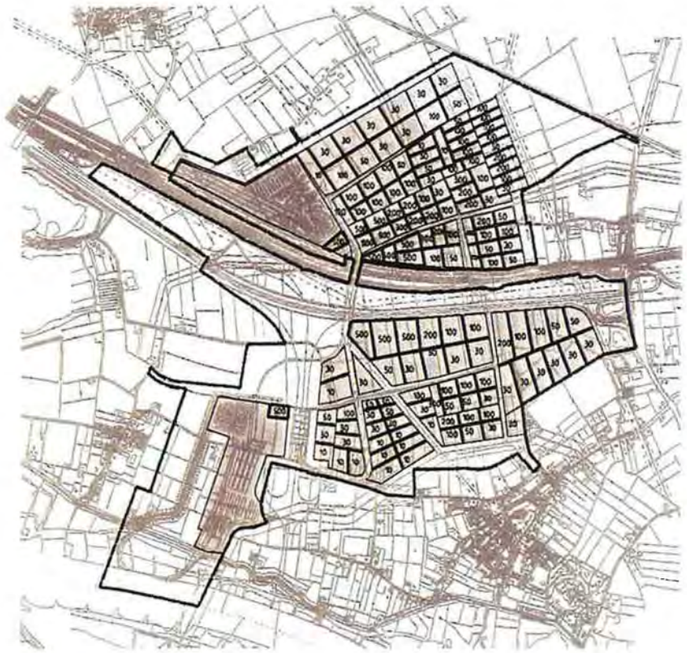
MTC VALBURG K1972.A0

Geluid

SBI-afstanden (VNG), situatie 2010

3 maart 2011

HASKONING



LEGENDA

- Bestemmingsplangebied
- MTC, fase I en II
- MTC, reserve-locatie
- 100 SBI-afstand m.b.t. geluid (VNG)
- Indicatieve verkaveling

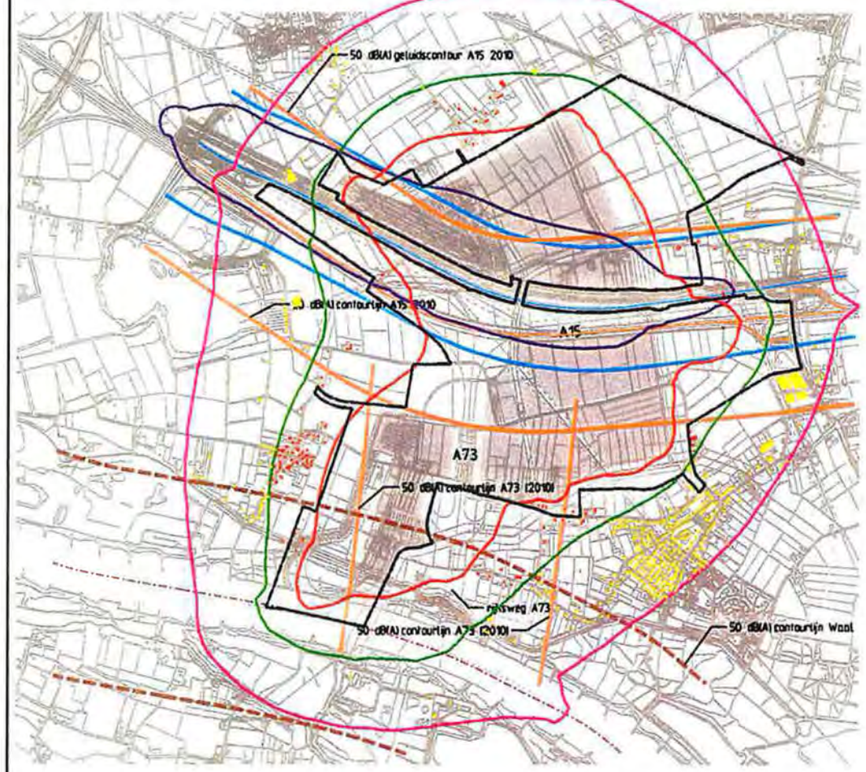
MTC VALBURG K1972.A0

Geluid

SBI-afstanden (VNG), situatie 2020

3 maart 2011

HASKONING



LEGENDA

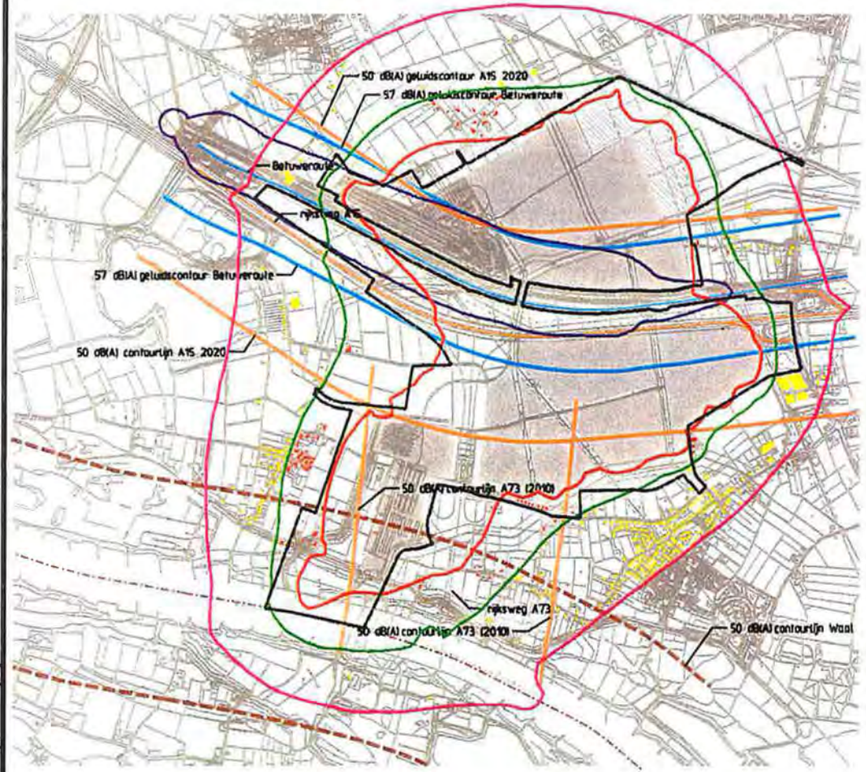
- Bestemmingsplangebied
- MTC, fase I
- Contourlijn geluid, Snelwegen
- Contourlijn geluid, Betuweroute
- Contourlijn geluid, Waal
- Contourlijn geluid, Cup
- 45 dB(A) Contourlijn geluid, MTC fase 1
- 50 dB(A) Contourlijn geluid, MTC fase 1
- 55 dB(A) Contourlijn geluid, MTC fase 1
- Woningen binnen 50 dB(A) contour
- Woningen tussen 50 dB(A) en 45 dB(A) contouren

MTC VALBURG K1972.A0

Ligging geluidscontouren vanwege MTC, A15, A73, Waal en Betuweroute afzonderlijk 2010 zonder wallen

3 maart 2011

HASKONING



LEGENDA

- Bestemmingsplangebied
- MTC, fase I en II
- MTC, reserve-locatie
- Contourlijn geluid, Snelwegen Opmerking: A73: situatie 2010
- Contourlijn geluid, Betuweroute
- Contourlijn geluid, Waal
- Contourlijn geluid, Cup
- 45 dB(A) Contourlijn geluid, MTC fase 1
- 50 dB(A) Contourlijn geluid, MTC fase 1
- 55 dB(A) Contourlijn geluid, MTC fase 1
- Woningen binnen 50 dB(A) contour
- Woningen tussen 50 dB(A) en 45 dB(A) contouren

MTC VALBURG K1972.A0

Ligging geluidscontouren vanwege MTC, A15, A73, Waal en Betuweroute afzonderlijk 2020 zonder wallen

3 maart 2011

HASKONING

12.5 Externe veiligheid

Mitigerende en compenserende maatregel::
8 Externe veiligheid
a. Het minimaliseren van het aantal huizen binnen de 10^{-6}-contour die rond de haven ligt, door binnen de mogelijkheden te schuiven met de locatie van de haven;
c. Inwaartse zonering op het BCV zodat in het gunstigste geval de 10^{-6}-contour op de grens van het BCV komt te liggen;
d. Verlaging van het risico door het aantal handelingen per container (specifiek voor gevaarlijke stoffen) verder te verminderen;
Extra in MMA:
g. Een verschuiving van de haven 100 meter in oostwaartse richting ten opzichte van alternatief A van het MER, zorgt dat er minder huizen binnen de 10^{-6}-contour van het BSC over Slijk-Ewijk komen te liggen;
i. Bij de inwaartse zonering op het BCV wordt uitgegaan van een 10^{-6}-contour die op de grens van het terrein ligt.

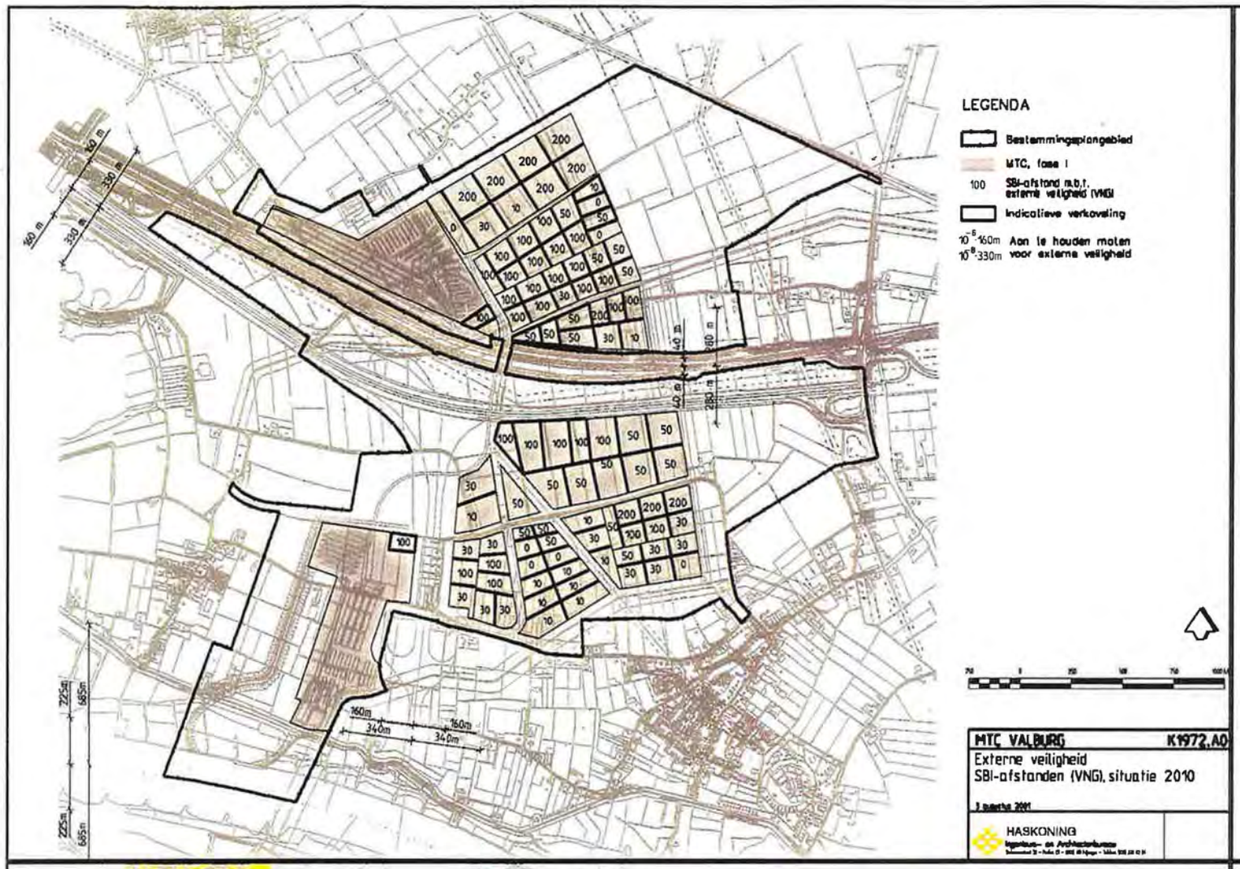
Conclusie onderzoek externe veiligheid
Voor de externe veiligheid wordt het wettelijke kader bepaald door de 10^{-6}-contour van individueel risico (IR). Het 'individueel risico' is gedefinieerd als de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval.
Deze contour is voor alle onderdelen van het MTC Valburg bepaald, en voor de overige onderzochte onderdelen.
Zowel in de situatie 2010 als in de situatie 2020 valt een aantal woningen binnen de 10^{-6}-contour. Het betreft woningen:
- bij Eimeren (3 stuks);
- bij Reeth;
- ten noorden van Oosterhout (maar niet Oosterhout zelf).

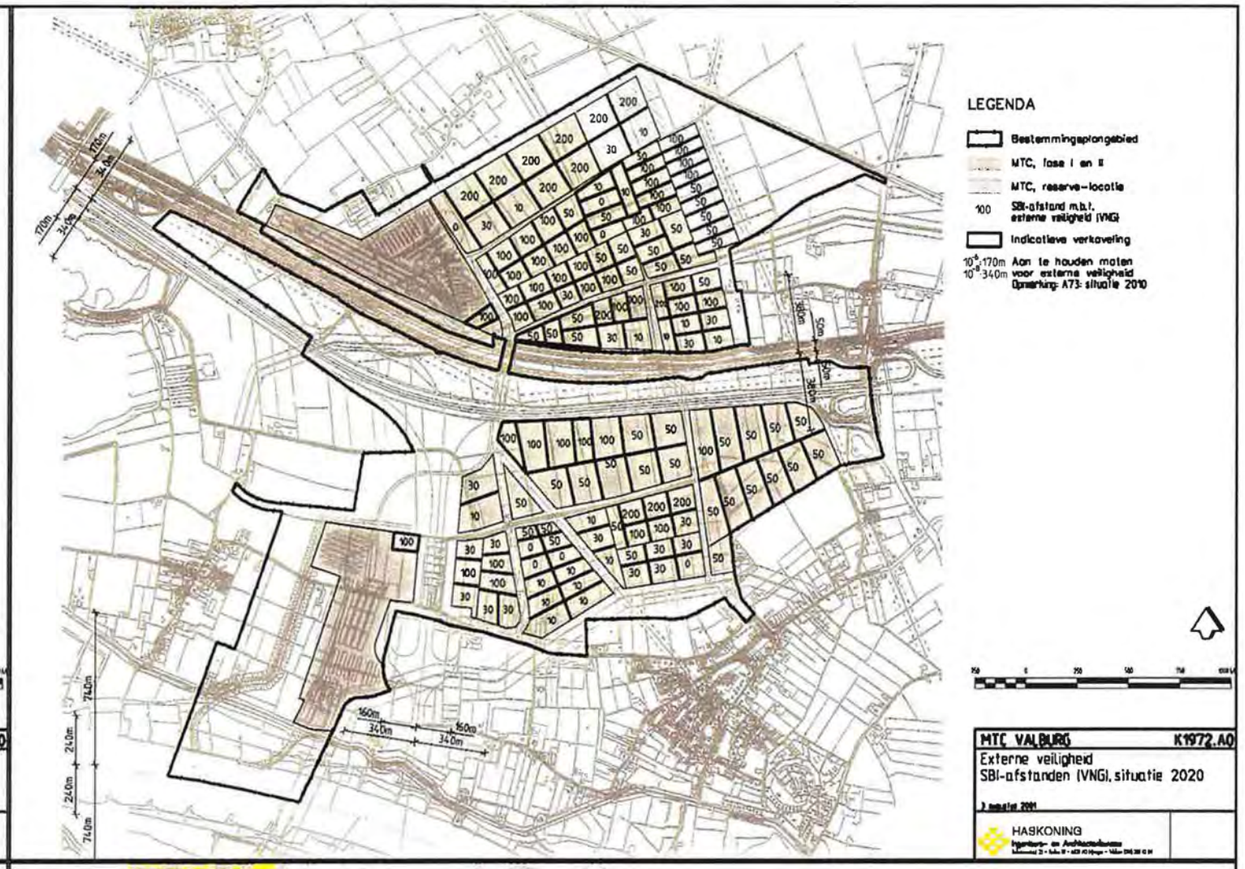
De conclusies die hieraan verbonden kunnen worden, zijn:
- de 10^{-6}-contour moet worden teruggedrongen, zodat de woningen kunnen worden gehandhaafd. Dit betekent dat aan de bedrijfsvoeringskant nadere eisen ten aanzien van de contour van externe veiligheid zullen worden gesteld.
- de woningen moeten worden gesloopt, danwel aan de woonfunctie worden onttrokken.

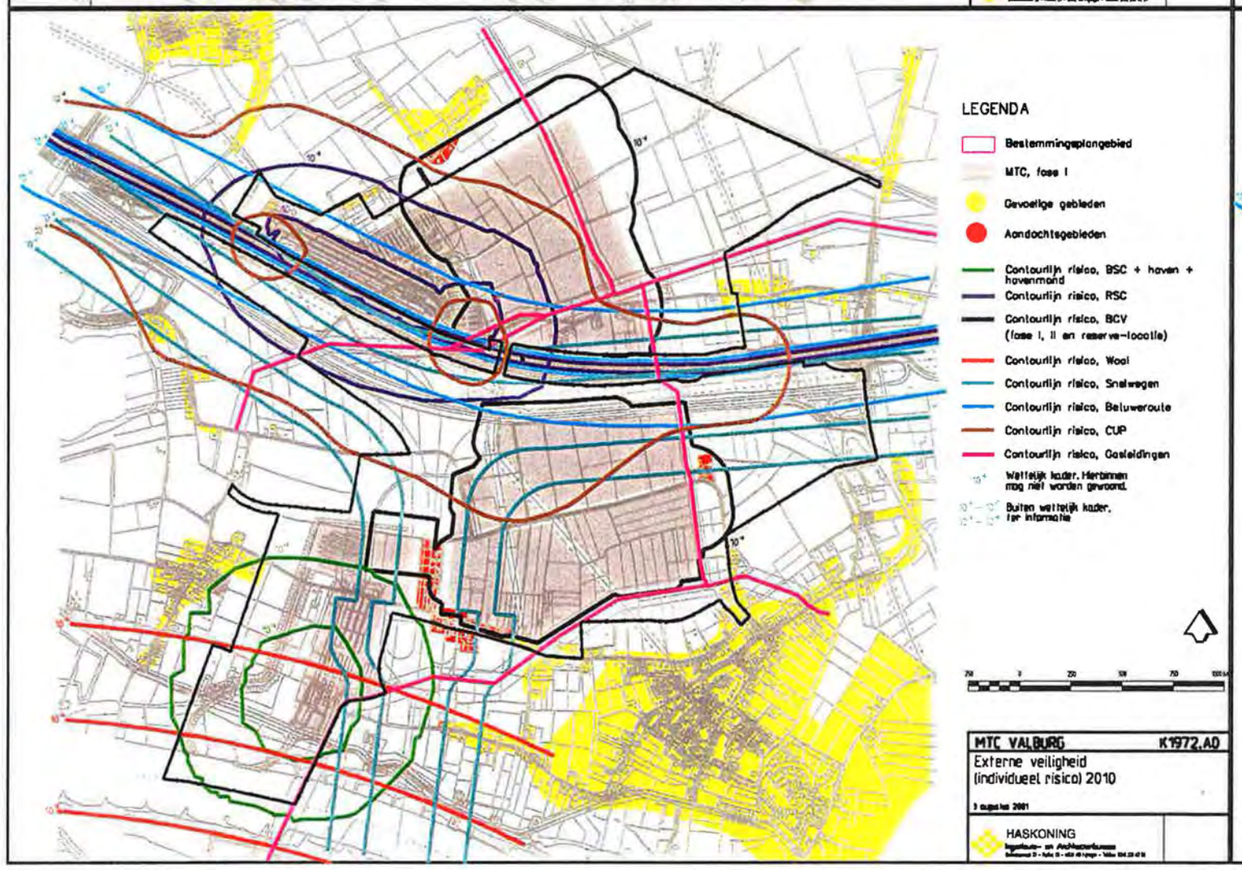
Hoe de 10^{-6}-contour voor het individueel risico uiteindelijk zal lopen, is op dit moment nog niet aan te geven. Daarvoor is nader onderzoek in het kader van het milieubeleidskader nodig.

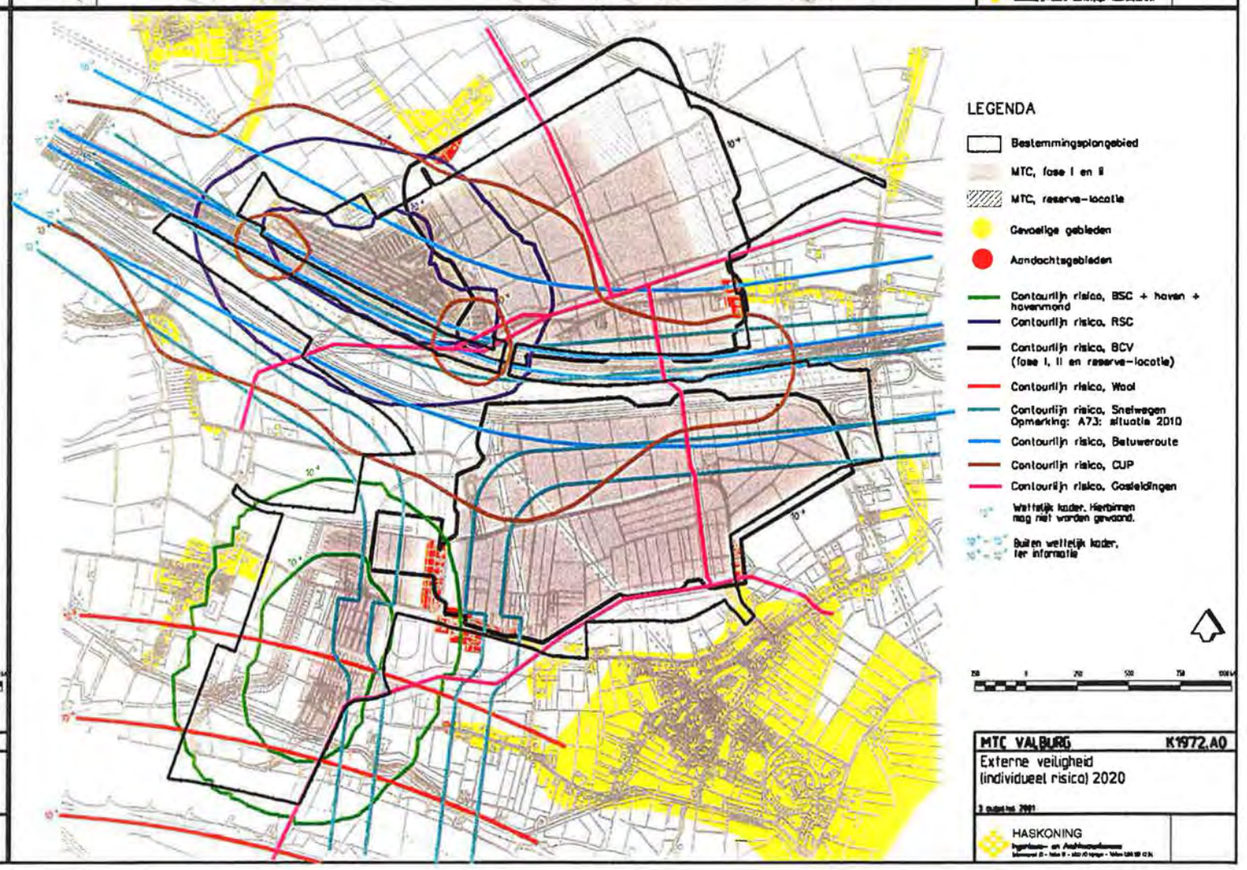
Zonekaart
Daarbij zal tevens worden besloten of voor 'externe veiligheid' een zonekaart zal worden opgenomen in het bestemmingsplan (zoals voor geluid), of dat dit niet gebeurt.

Groepsrisico
Behalve het IR is ook het GR (groepsrisico) bepaald. Het 'groepsrisico' wordt gedefinieerd als de kans per jaar dat in één keer een bepaalde groep personen dodelijk getroffen wordt door een ongeval. Hoe meer mensen in de buurt van een bepaalde risicodragende activiteit wonen of aanwezig zijn, hoe groter het GR. Het GR omschrijft een ambitie, in plaats van een (wettelijke) norm, en kan verder worden uitgewerkt in het milieubeleidskader. De overheid voert een beleid dat als er meer dan 50 mensen in een gebied bij elkaar zijn, dat de risico's nader moeten worden bekeken.
In het geval van het MTC Valburg doet deze situatie zich, op korte afstand van het MTC Valburg, niet voor.


LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I
100 SBI-afstand m.b.t. externe veiligheid (VNG)
Indicatieve verkaveling
10^{-6} 160m Aan te houden maten
10^{-8} 330m voor externe veiligheid
MTC VALBURG K1972.A0
Externe veiligheid
SBI-afstanden (VNG), situatie 2010
3 augustus 2001
HASKONING


LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I en II
MTC, reserve-locatie
100 SBI-afstand m.b.t. externe veiligheid (VNG)
Indicatieve verkaveling
10^{-6} 170m Aan te houden maten
10^{-8} 340m voor externe veiligheid
Opmerking: A73: situatie 2010
MTC VALBURG K1972.A0
Externe veiligheid
SBI-afstanden (VNG), situatie 2020
3 augustus 2001
HASKONING


LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I
Gevoelige gebieden
Aandachtsgebieden
Contourlijn risico, BSC + haven + havenmond
Contourlijn risico, RSC
Contourlijn risico, BCV (fase I, II en reserve-locatie)
Contourlijn risico, Wool
Contourlijn risico, Snelwegen
Contourlijn risico, Betuweroute
Contourlijn risico, CUP
Contourlijn risico, Gasleidingen
Wettelijk kader. Herbinnen mag niet worden gewoond.
Buiten wettelijk kader, ter informatie
MTC VALBURG K1972.A0
Externe veiligheid
(individueel risico) 2010
3 augustus 2001
HASKONING


LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I en II
MTC, reserve-locatie
Gevoelige gebieden
Aandachtsgebieden
Contourlijn risico, BSC + haven + havenmond
Contourlijn risico, RSC
Contourlijn risico, BCV (fase I, II en reserve-locatie)
Contourlijn risico, Wool
Contourlijn risico, Snelwegen
Opmerking: A73: situatie 2010
Contourlijn risico, Betuweroute
Contourlijn risico, CUP
Contourlijn risico, Gasleidingen
Wettelijk kader. Herbinnen mag niet worden gewoond.
Buiten wettelijk kader, ter informatie
MTC VALBURG K1972.A0
Externe veiligheid
(individueel risico) 2020
3 augustus 2001
HASKONING

12.6 Geur en stof

Conclusie onderzoek geur en stof
Voor de aspecten 'geur' en 'stof' is, eveneens op basis van de VNG-afstanden, een contour op kaart gezet, waarbinnen aangenomen kan worden, dat hinder ontstaat voor het aspecten geur danwel stof. Omdat, net als voor het BCV bij het onderzoek externe veiligheid, gewerkt is met grove 'worst case'-informatie, kan op dit moment geen verdere conclusie hieraan worden gekoppeld. Wanneer meer over de zich te vestigen bedrijven bekend is, kan meer precies de ligging van de hindercontour worden bepaald, en kan worden bepaald of de beoogde vestigingsplaats voor een bepaald bedrijf ook binnen de wettelijke kaders voor deze twee aspecten gerealiseerd kan worden. En welke aanvullende maatregelen getroffen kunnen danwel moeten worden voordat vestiging een feit kan worden.
De locaties die binnen de contourlijnen vallen, zowel in 2010 als 2020, zijn:
- situatie 2010: enkele woningen in de zuidoosthoek geplande-A73 / entrée MTC Valburg (als gevolg van de A73);
- situatie 2020:
  -het westelijk deel van Reeth (als gevolg van het BCV);
  -verspreid gelegen bebouwing ten noorden van het dorp Oosterhout (als gevolg van het BCV);
  -weer enkele woningen in de zuidoosthoek geplande-A73 / entrée MTC Valburg (als gevolg van de A73).

12.7 Milieu-integratie

Behalve de hiervoor beschreven onderzoeken per milieu-aspect, is ook een 'integratie' gemaakt van de verschillende milieu-aspecten. Daartoe zijn de bepalende kaarten per milieu-aspecten, per situatie (2010 of 2020, en alleen MTC Valburg of MTC Valburg inclusies de overige onderdelen) 'over elkaar heen gelegd'. Op de vier 'integrale kaarten' die zo ontstaan, wordt enigszins zichtbaar hoe de omgeving van het MTC Valburg door de aanleg ervan wordt beïnvloed. Hierbij wordt verder gegaan dan in de wet is verankerd.
Een groot aantal woningen in de omgeving van het MTC Valburg valt binnen de invloedsfeer van meer dan één van de milieu-aspecten. Gezien de status van deze kaart (toelichtend, en in de nabije toekomst voor het milieubeleidskader nog te verfijnen en definitief te maken, worden hieraan nog geen conclusies verbonden.

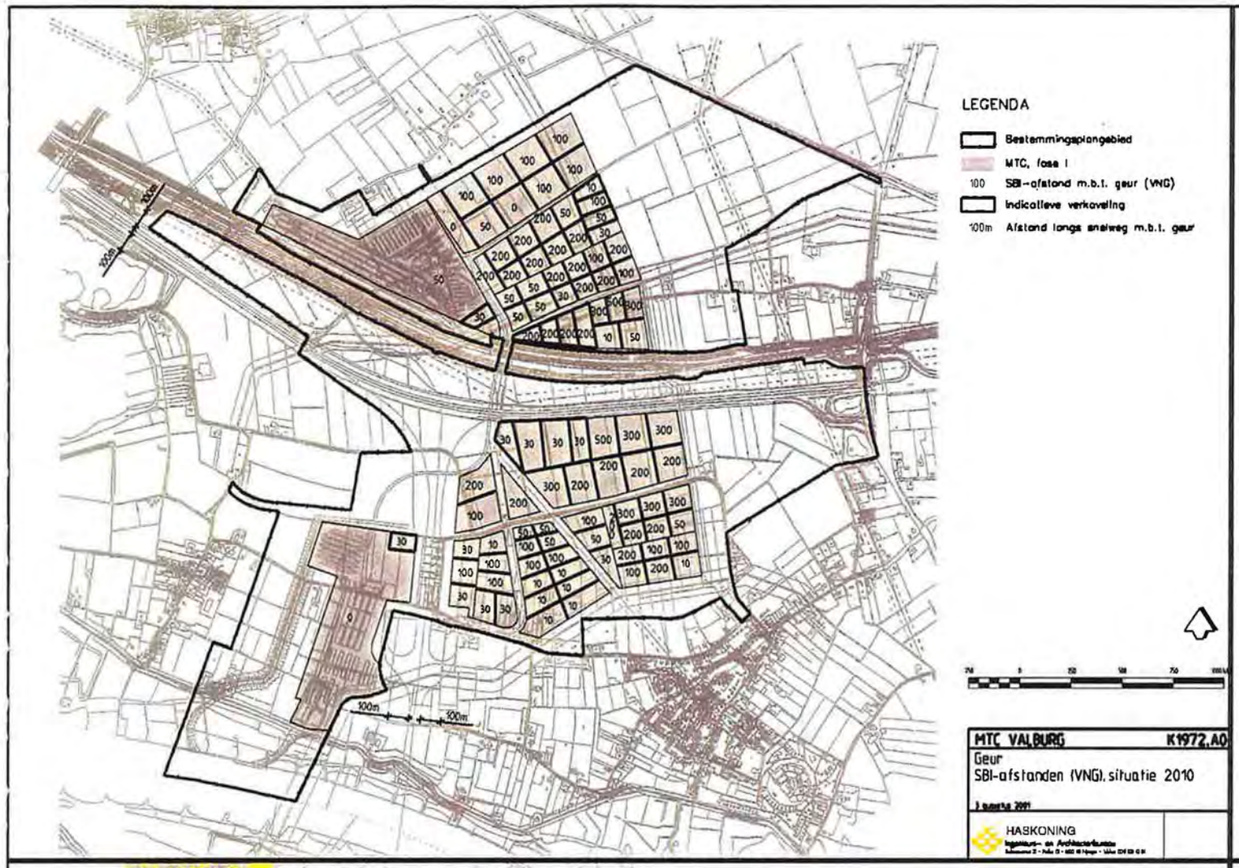
12.8 Licht

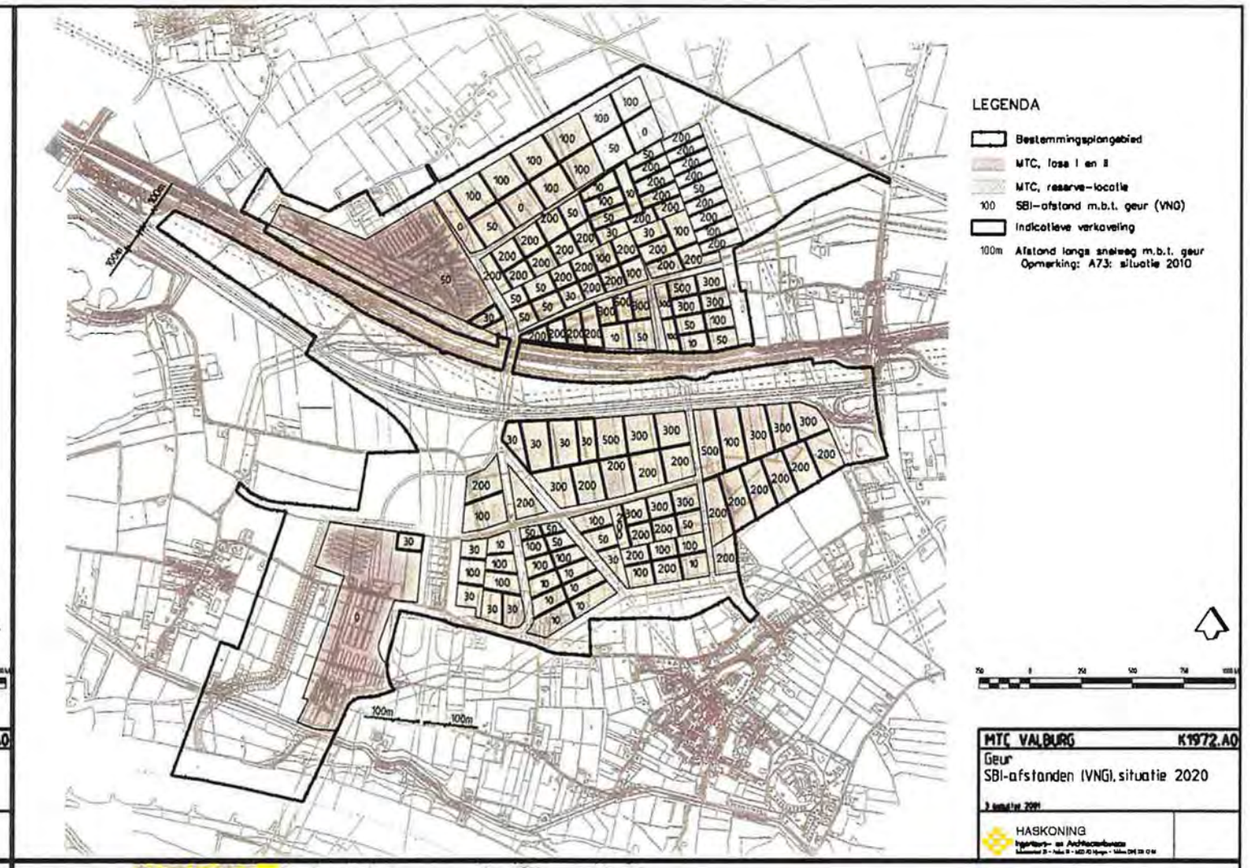
Mitigerende en compenserende maatregel::
9 Lichthinder (zie §12.7)
a. Bronmaatregelen door het gebruik van verlichting die meer gefocust is op het terrein, en afgeschermd is naar de omgeving;
b. Goede afstemming van het gebruik van verlichting op de behoefte en de omstandigheden.

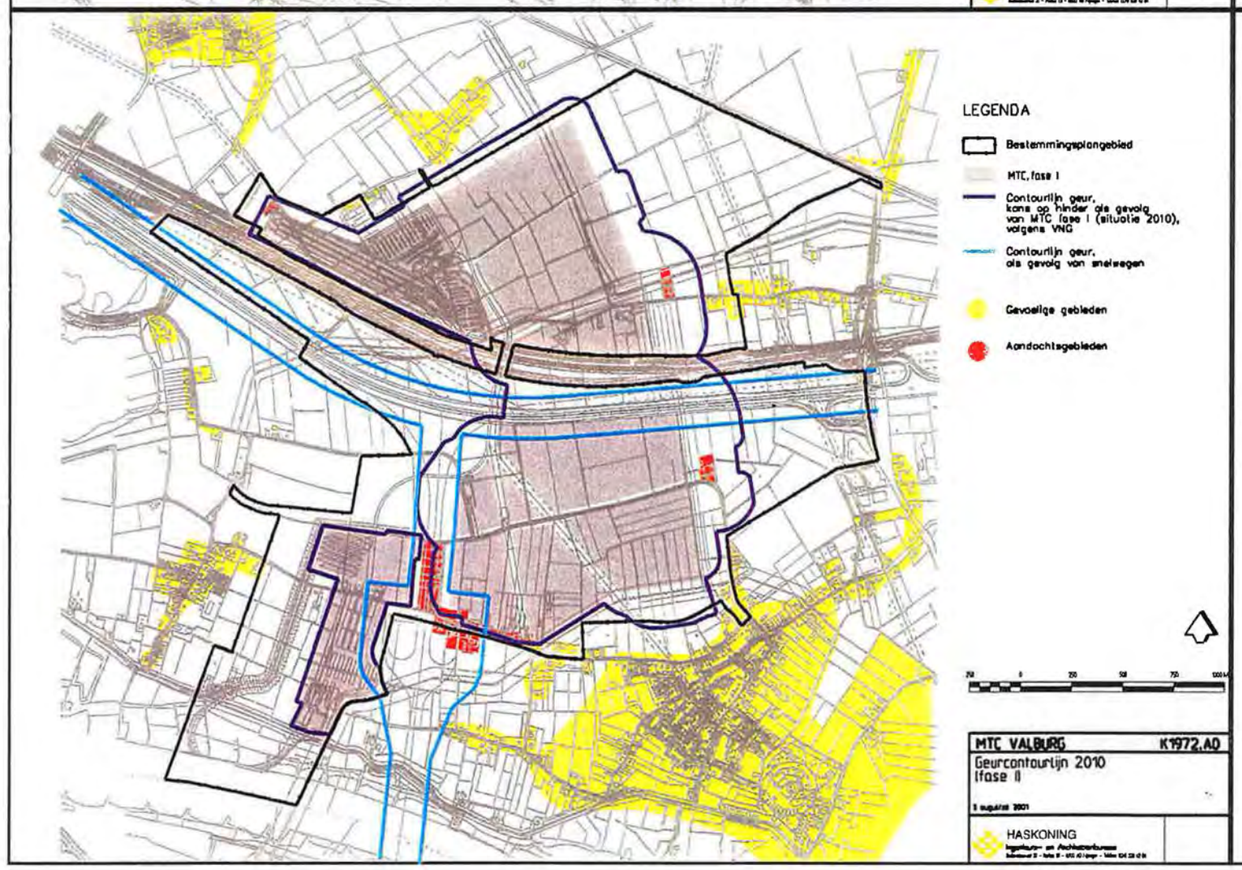
Lichthinder moeilijk concretiseerbaar
Het aspect 'licht' is nog moeilijker te vertalen naar een kaart. Bij de lichthinder voor de omgeving van het MTC Valburg gaat het om twee aspecten:
1. de directe lichthinder;
2. de indirecte lichthinder.

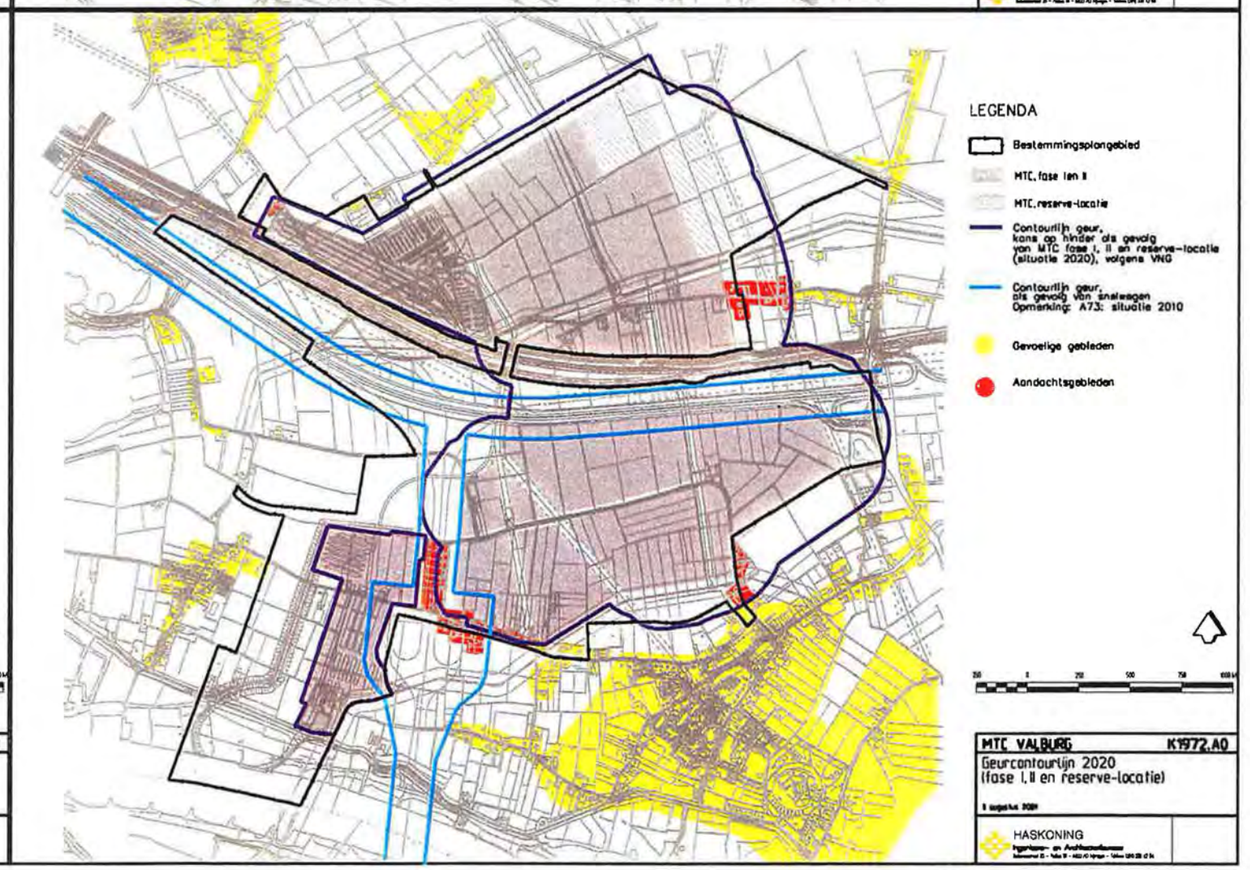
Directe lichthinder
Directe lichthinder kan worden veroorzaakt doordat lichtbronnen rechtstreeks in de woningen vallen. De lichtmasten op de beide terminalterreinen zijn zo'n 30 meter hoog. Deze hoogte is nodig om het grondoppervlak en werkterrein goed te kunnen verlichten, 24 uur per dag indien nodig. Aan de armaturen van deze masten zullen echter, in het kader van de milieuvergunningverlening en het milieubeleidskader, eisen worden gesteld wat richting en uitstraling / verstrooiing van het licht betreft. Ook de kleur van het licht kan daarbij worden betrokken. Het gaat hier in ieder geval om bronmaatregelen.

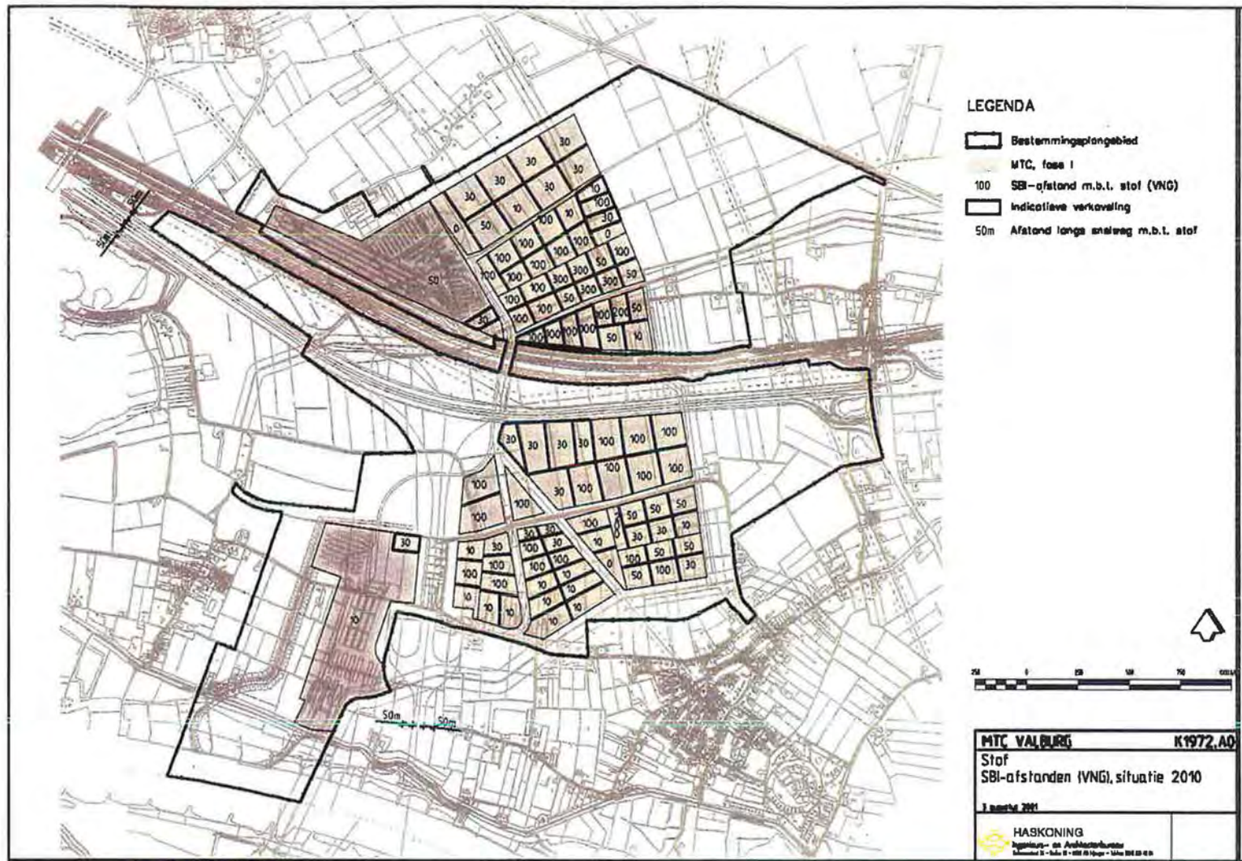
Indirecte lichthinder
De indirecte lichthinder bestaat vooral uit de 'lichtkoepel' boven het terrein. Doordat delen van het MTC Valburg 24 uur per dag functioneren, zal op veel terreinen 's avonds en 's nachts worden bijgeschenen. Net als bij glastuinbouwgebieden kan dat resulteren in een oranje gloed aan de hemel (indien oranje licht wordt gebruikt).

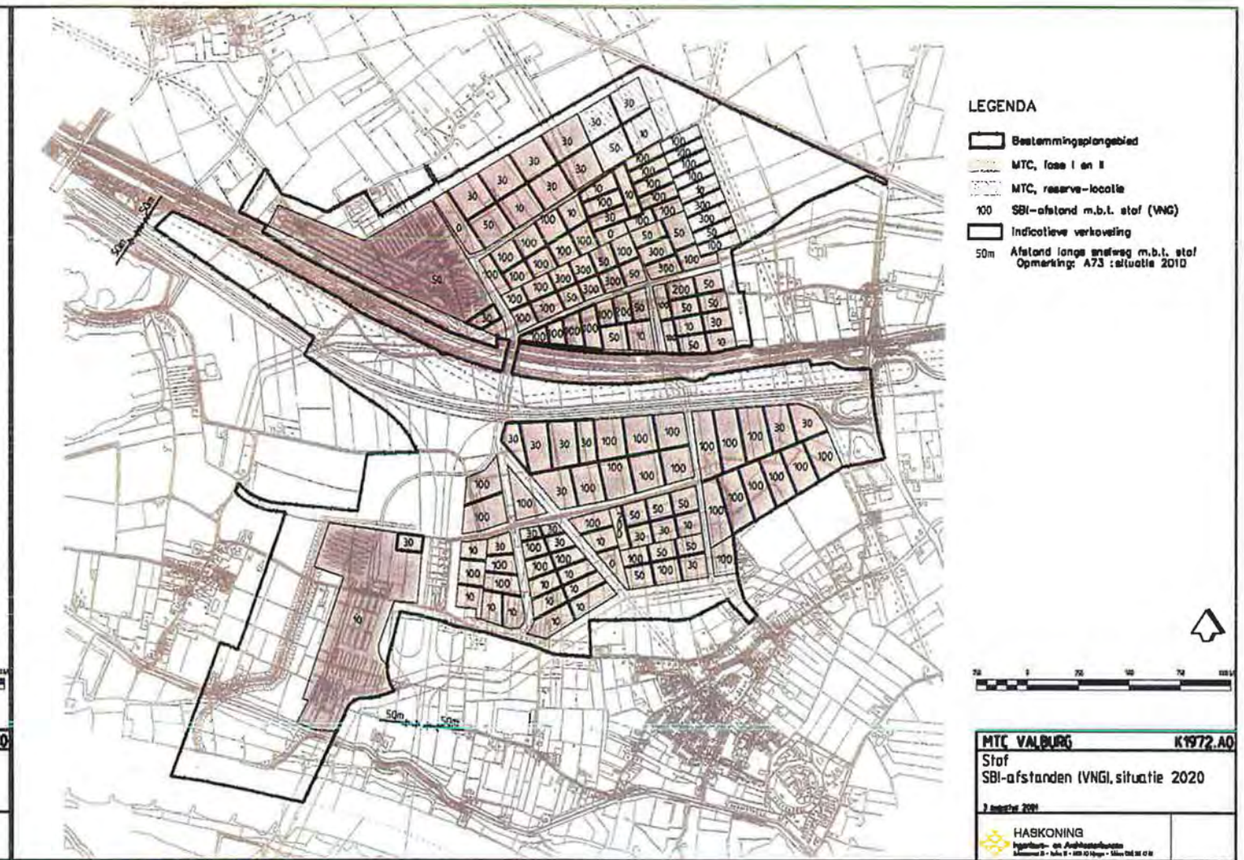

LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I
100 SBI-afstand m.b.t. geur (VNG)
Indicatieve verkaveling
100m Afstand langs snelweg m.b.t. geur
100m
100m
MTC VALBURG K1972.A0
Geur
SBI-afstanden (VNG), situatie 2010
HASKONING

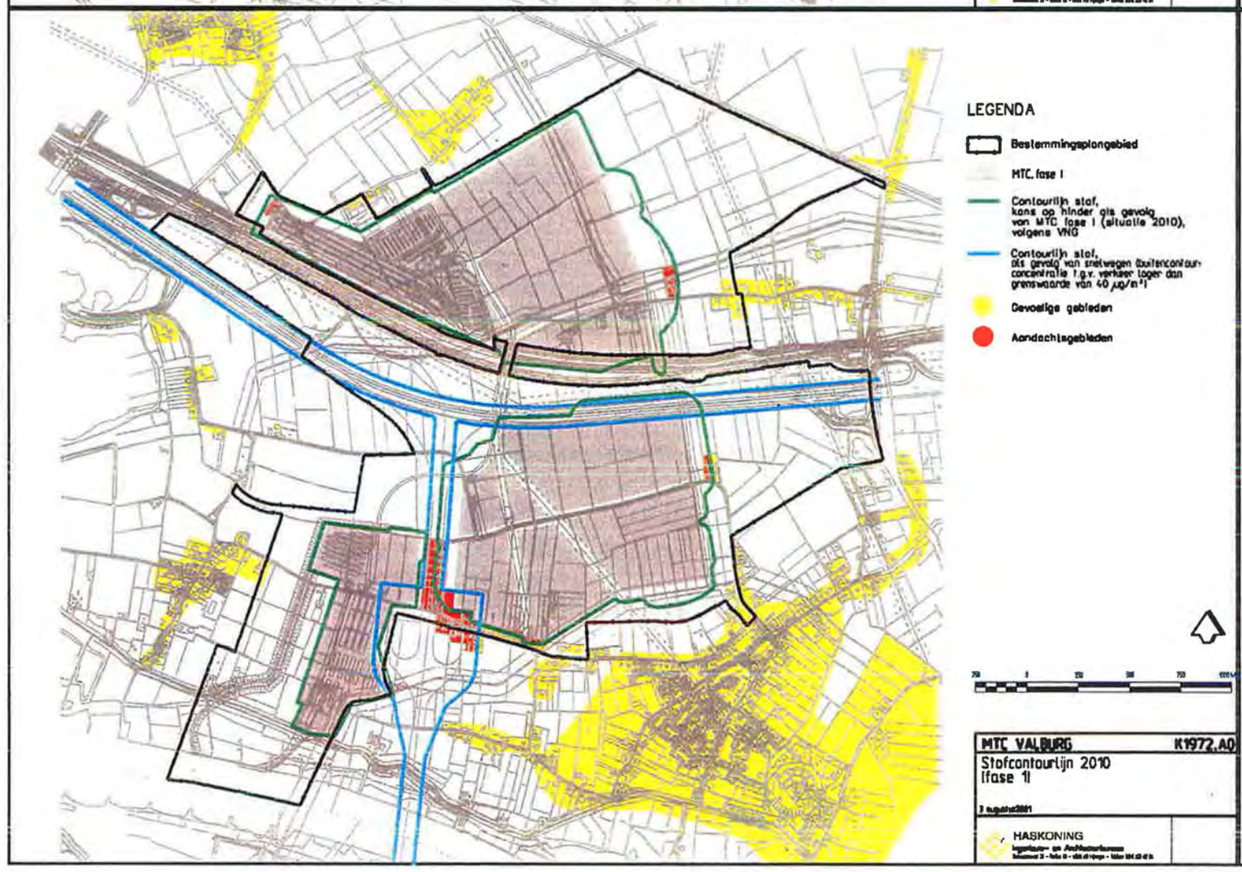

LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I en II
MTC, reserve-locatie
100 SBI-afstand m.b.t. geur (VNG)
Indicatieve verkaveling
100m Afstand langs snelweg m.b.t. geur
Opmerking: A73: situatie 2010
100m
100m
MTC VALBURG K1972.A0
Geur
SBI-afstanden (VNG), situatie 2020
HASKONING

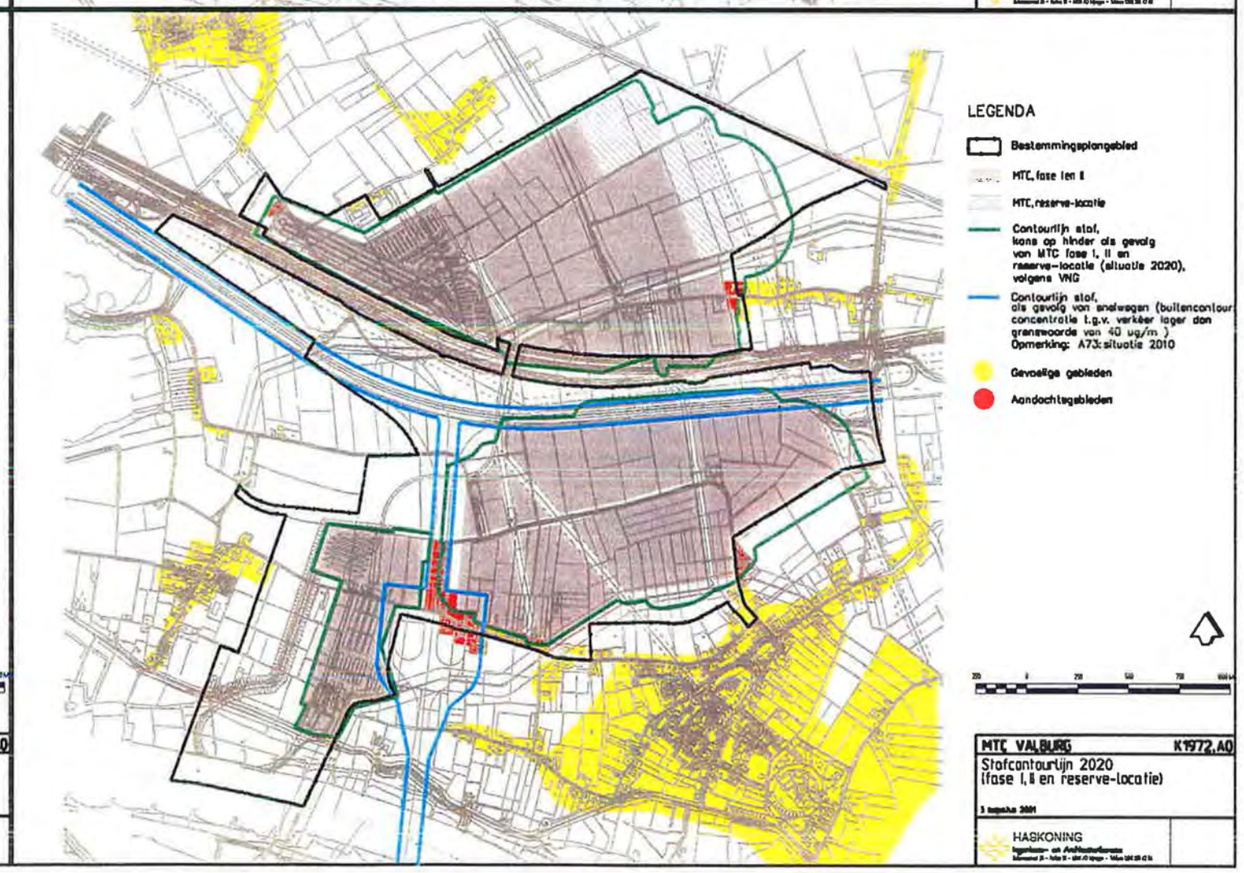

LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I
Contourlijn geur,
kans op hinder als gevolg
van MTC fase I (situatie 2010),
volgens VNG
Contourlijn geur,
als gevolg van snelwegen
Gevoelige gebieden
Aandachtsgebieden
MTC VALBURG K1972.A0
Geurcontourlijn 2010
(fase I)
HASKONING

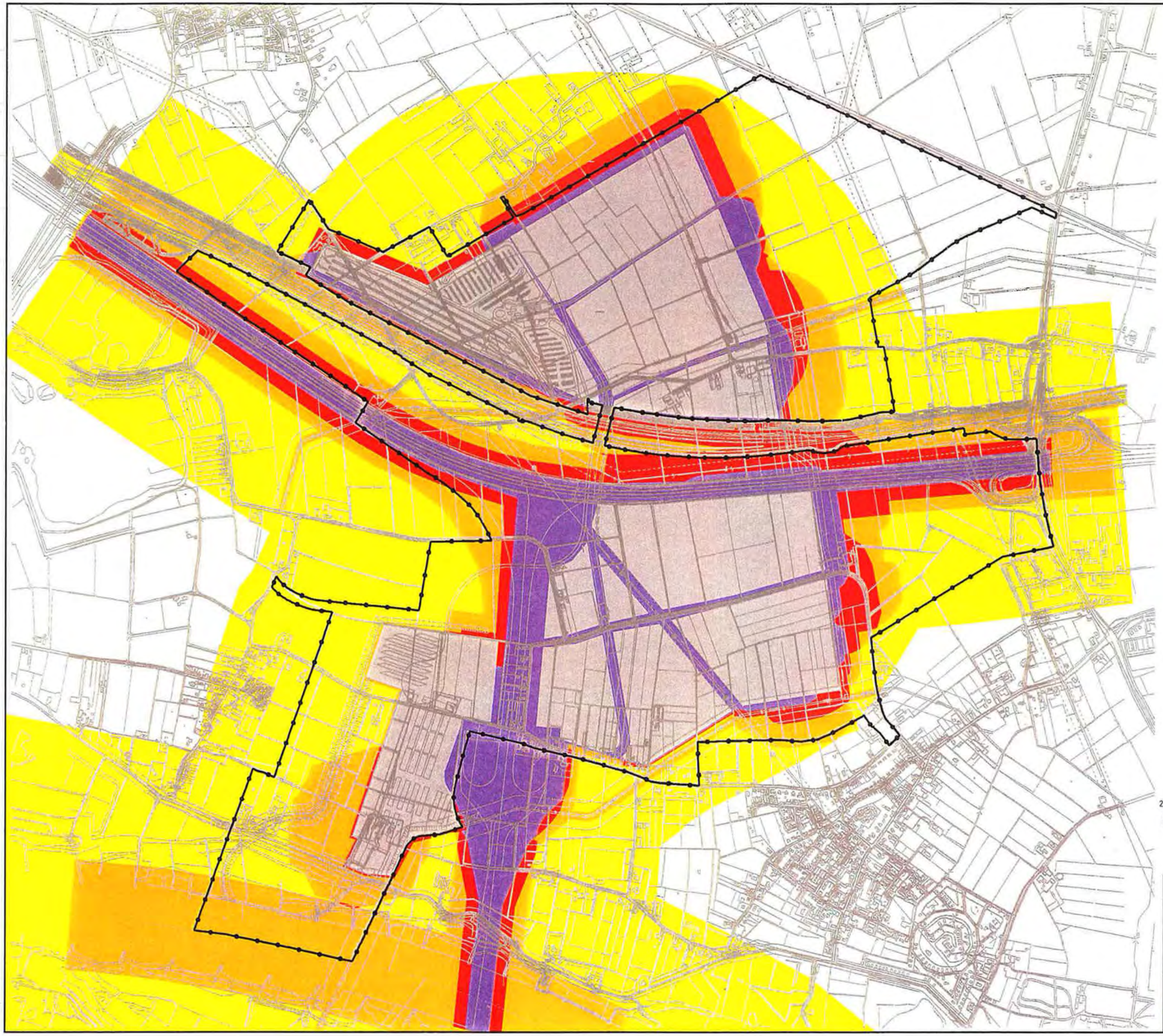

LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I en II
MTC, reserve-locatie
Contourlijn geur,
kans op hinder als gevolg
van MTC fase I, II en reserve-locatie
(situatie 2020), volgens VNG
Contourlijn geur,
als gevolg van snelwegen
Opmerking: A73: situatie 2010
Gevoelige gebieden
Aandachtsgebieden
MTC VALBURG K1972.A0
Geurcontourlijn 2020
(fase I,II en reserve-locatie)
HASKONING


LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I
100 SBI-afstand m.b.t. stof (VNG)
Indicatieve verkaveling
50m Afstand langs snelweg m.b.t. stof
MTC VALBURG K1972.A0
Stof
SBI-afstanden (VNG), situatie 2010
3 augustus 2001
HASKONING


LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I en II
MTC, reserve-locatie
100 SBI-afstand m.b.t. stof (VNG)
Indicatieve verkaveling
50m Afstand langs snelweg m.b.t. stof
Opmerking: A73 : situatie 2010
MTC VALBURG K1972.A0
Stof
SBI-afstanden (VNG), situatie 2020
3 augustus 2001
HASKONING


LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I
Contourlijn stof,
kans op hinder als gevolg
van MTC fase I (situatie 2010),
volgens VNG
Contourlijn stof,
als gevolg van snelwegen (buitencontour-
concentratie t.g.v. verkeer lager dan
grenswaarde van 40 µg/m³)
Gevoelige gebieden
Aandachtsgebieden
MTC VALBURG K1972.A0
Stofcontourlijn 2010
(fase I)
3 augustus 2001
HASKONING


LEGENDA
Bestemmingsplangebied
MTC, fase I en II
MTC, reserve-locatie
Contourlijn stof,
kans op hinder als gevolg
van MTC fase I, II en
reserve-locatie (situatie 2020),
volgens VNG
Contourlijn stof,
als gevolg van snelwegen (buitencontour-
concentratie t.g.v. verkeer lager dan
grenswaarde van 40 µg/m³)
Opmerking: A73: situatie 2010
Gevoelige gebieden
Aandachtsgebieden
MTC VALBURG K1972.A0
Stofcontourlijn 2020
(fase I, II en reserve-locatie)
3 augustus 2001
HASKONING



LEGENDA

Bestemmingsplangebied

MTC, fase I

In de kaart gebrachte milieuaspecten:
- geluid
- externe veiligheid
- geur
- stof

Slechte score op 1 aspect

Slechte score op 2 aspecten

Slechte score op 3 aspecten

Slechte score op 4 aspecten

250 0 250 500 750 1000 M

MTC VALBURG K1972.A0

Integrale milieukaart 2
2010, MTC + overige onderdelen

3 augustus 2001

HASKONING
Ingenieurs- en Architectenbureau
Barbarossaweg 35 - Postbus 151 - 6500 AD Nijmegen - Telefoon (024) 328 42 84

12.9 Bodem

Voor het MTC Valburg is een historisch (bodem-)onderzoek uitgevoerd door Bureau Register. Het onderzoek is verricht in de periode eind december 2000 - eind april 2001, en is uitgevoerd conform de richtlijn voor de nieuwe vorm van het vooronderzoek (NVN 5725).

Voor de opzet van het onderzoek zijn de volgende vragen gesteld:
- Welke potentieel bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden?
- Welke activiteiten zijn in het verleden uitgevoerd?
- Welke bodemonderzoeken zijn reeds beschikbaar?
- Is op de locatie mogelijk sprake van bodemverontreiniging?

Voor de uitvoering van het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:
- Luchtfoto's Topografische dienst;
- Archiefonderzoek gemeente Overbetuwe;
- Archief provincie Gelderland;
- Kwaliteitsgegevens Zuiveringsschap Rivierenland;
- Provinciaal rijksarchief Arnhem;
- Informatie kennisdatabank Register/Arcadis.

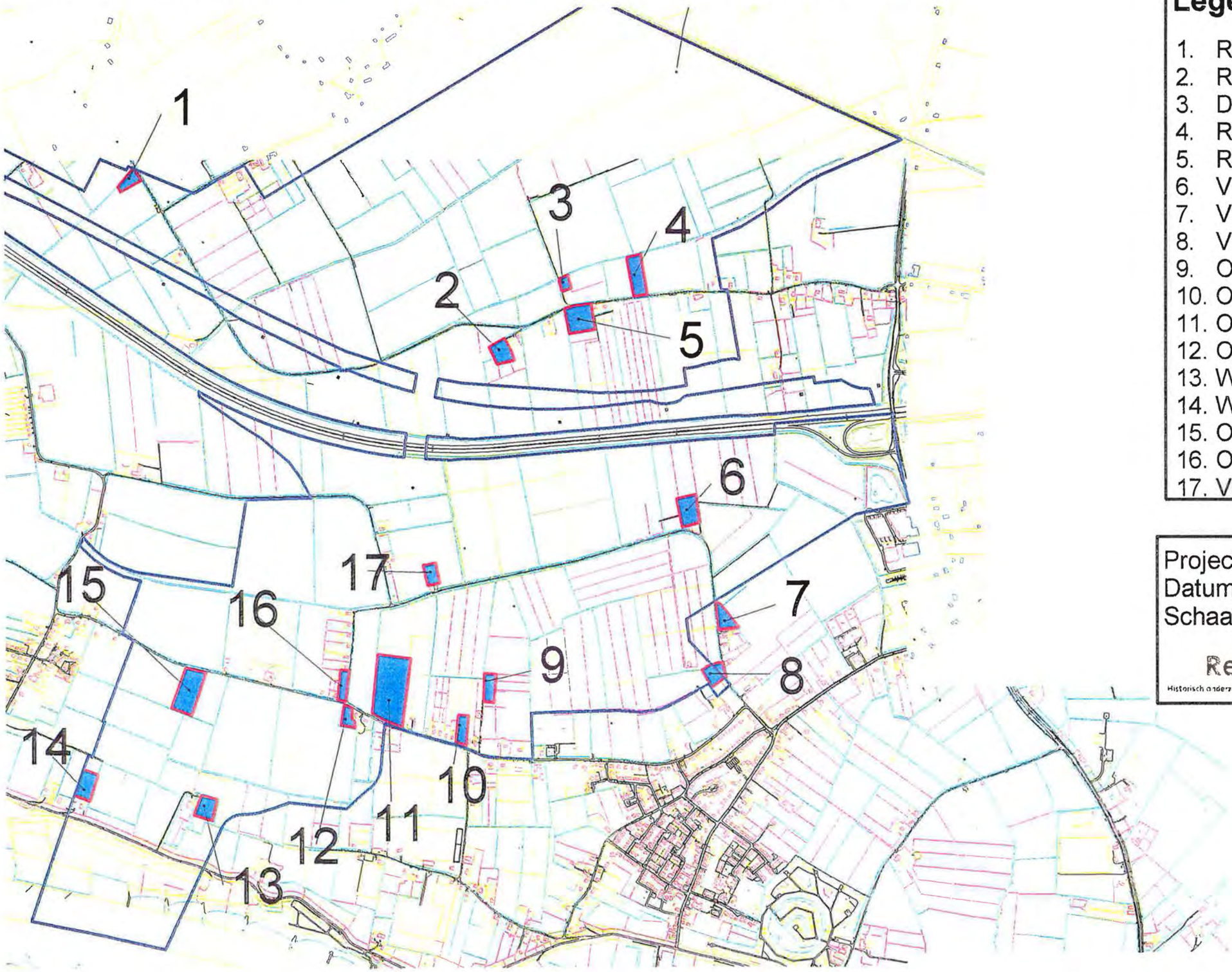
In totaal zijn 61 locaties gevonden waar potentieel verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden of nog plaatsvinden. Het betreft:
- 17 locaties waarbij een (vervallen) hinderwetvergunning, een milieuvergunning of een melding AMvB Wet Milieubeheer van bekend is. Bij 1 van deze 17 gevallen (locatie De Dries) is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging (Wbb geval);
- 45 gedempte watergangen;
- 1 brandplek.

Het vooronderzoek biedt voldoende basis voor het doen van verkennende bodemonderzoeken, en heeft naar voren gebracht dat slechts in beperkte mate sprake is van industriële en daarmee gepaard gaande mogelijke gevallen van bodemverontreiniging. Tot nu toe is er slechts 1 ernstig geval aanwezig. Het betreft een grondwaterverontreiniging met minerale olie. Hiervoor kunnen op korte termijn voorzieningen getroffen, worden die de verontreiniging wegnemen.
Aangezien in de praktijk blijkt dat slechts bij een beperkt aantal van de 61 potentieel verdachte locaties ook daadwerkelijk iets aan de hand is, worden er geen onoverkomelijke problemen verwacht voor de aspecten financiën en planning, als gevolg van het voorkomen van bodemverontreiniging.

Voordat met de realisatie van het MTC Valburg kan worden gestart, wordt ook een fysiek bodemonderzoek uitgevoerd.

Voor meer informatie over de milieu-onderwerpen:
- *Milieu-onderzoeken MTC Valburg (K1972.M0/R001/MAR/SME Haskoning, augustus 2001).*

Overzicht onderzoekslocaties



Legenda

1. Reethsestraat 31
2. Reethsestraat 23
3. De Dries ong.
4. Reethsestraat 10
5. Reethsestraat 19
6. Van Balverenlaan 14
7. Van Balverenlaan 12
8. Van Balverenlaan 2
9. Oosterhoutsestraat 40
10. Oosterhoutsestraat 48
11. Oosterhoutsestraat 64
12. Oosterhoutsestraat 101
13. Waaldijk 34
14. Waaldijk 35a
15. Oosterhoutsestraat 6
16. Oosterhoutsestraat 11
17. Van Balverenlaan 16

Project 0052 MTC Valburg
Datum 14 maart 2001
Schaal 1:15.000

N

ReGister
Historisch onderzoeksbureau bv

Overzicht onderzoekslocaties bodemonderzoek MTC Valburg

13. PARKMANAGEMENT

Reden 'Parkmanagement'
Voor het MTC Valburg zal worden gewerkt met een zogenaamd 'Parkmanagement'. Parkmanagement is één van de instrumenten die markt en overheid gezamenlijk of afzonderlijk kunnen inzetten, om het kwaliteitsniveau en de vastgoedwaarde van een locatie op de lange termijn te behouden en te verbeteren. Parkmanagement wordt op het MTC Valburg ingezet om op alle gebieden een 'beter' bedrijventerrein te kunnen maken èn handhaven.

Bewaking MTC-concept milieuruimte
Zaken die in ieder geval door het 'Parkmanagement' moeten worden gecoördineerd, zijn:
1. bewaking van het MTC-concept, bestaand uit:
   - de segmentering (zie § 11.8);
   - het verplichte veelvuldige gebruik van de terminals door te vestigen bedrijven (zie § 11.6);
   - voorkomen op de relevante positieve lijst.
2. een verantwoorde uitgifte van kavels ten opzichte van de beschikbare milieuruimte (milieumanagement binnen de Stolp-gedachte) (zie § 11.6).

Deze zaken kunnen namelijk niet allemaal worden geregeld in de voorschriften van dit bestemmingsplan, of in het traject van milieu-vergunning-verlening. Het Parkmanagement dient hierin een coördinerende taak te vervullen.

Wat regelt het Parkmanagement nog meer?
Andere voorbeelden van zaken die binnen het parkmanagement geregeld dan wel gecoördineerd kunnen worden, zijn:
- verlichting op de terreinen en de kans op overlast voor omwonenden;
- beheer en exploitatie van de ITS;
- goede ruimtelijke kwaliteit (via het zogenaamde 'Beeldkwaliteitsplan')
- stimulering meervoudig ruimtegebruik;
- vermindering mobiliteit en afvalstromen;
- vervoersmanagement;
- energie- opwekking en -distributie;
- beveiliging en bewaking;
- beheer van wegen, verlichting, groen, en onderhoud water;
- PR, acquisitie;
- reklame-uitingen en bewegwijzering;
- telecom- en ICT-voorzieningen;
- kinderopvang;
- duurzaam bouwen;
- beheer en onderhoud van gebouwen.

Wanneer is het Parkmanagement van belang?
Parkmanagement is van belang tijdens:
- de initiatieffase van het MTC Valburg;
- de fase van planvorming;
- de fase van realisatie;
- de exploitatie- en beheersfase.

Parkmanagement is een groeimodel met wijziging wat betreft doel en functionaliteit. Iedere fase vraagt om een specifieke organisatorische invulling. Het parkmanagement is een private organisatie. Globaal is het de bedoeling dat de inbreng van de overheden afneemt, naarmate meer fasen doorlopen zijn.

Verplichte deelname parkmanagement
Het is de bedoeling dat bedrijven die zich willen vestigen op het MTC Valburg, al bij de grondaankoop verplicht lid worden van een 'vereniging van eigenaren'. De bedrijven leveren een financiële bijdrage bijvoorbeeld:
- eenmalig, bij aankoop van de grond;
- jaarlijkse;
- of op basis van concreet geleverde diensten door het parkmanagement.

Het te storten bedrag kan afhankelijk worden gesteld van bijvoorbeeld de kavelgrootte.

Vormen van parkmanagement
Afhankelijk van de mate van risico-acceptatie, de wens om invloed uit te oefenen, en de flexibiliteitseisen die aan het parkmanagement gesteld worden, kunnen de management- en uitvoerende activiteiten als volgt worden vormgegeven:
- in een zelf in te richten en te bemensen organisatie;
- via één of verschillende contracten aan derden worden uitbesteed;
- via concessie door een marktpartij worden uitgevoerd, onder marktconforme principes.

Op dit moment is nog niet aan te geven wie precies het parkmanagement op zich neemt. Momenteel wordt onderzocht wat hiervoor voor het MTC Valburg de meest ideale opzet is.

14. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

14.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de onderstaande onderwerpen aan de orde:
- financiële paragraaf;
- kostenverhaalbesluit;
- onteigening;
- planschade
- WvG.

14.2 Financiële paragraaf

Inleiding

Het MTC Valburg bestaat uit:
1. het BCV (Bedrijven Centrum Valburg);
2. het BSC (Binnenvaart Service Centrum);
3. het RSC (Rail Service centrum);
4. de Telematicaterminal Onderdeel van het FC).

Alleen de onderdelen 1,2 en 3 hebben een rechtstreekse betrekking op de financiële paragraaf in relatie tot de bestemming. De uitgifte van de gronden voor het telematicacentrum zijn in de 'opbrengsten bedrijfsterrein' verdisconteerd.

Financiën MTC Valburg

MTC Valburg:
- Kosten (RSC, BSC, BCV, infra + indirecte kosten): ƒ 843.539.708 ,–
- Opbrengsten RSC, BSC, BCV): ƒ 798.676.955 ,–
- Financieringsbehoefte: p.m.

De kosten en opbrengsten zijn inclusief inflatie en rente.
De financieringsbehoefte wordt bepaald door de cash-flow van kosten en opbrengsten gedurende de gehele looptijd van het MTC Valburg (tot 2020) en het moment waarop subsidies beschikbaar komen.

Indirecte kosten
De kosten zijn inclusief de kosten voor:
- de landschappelijke inpassing binnen de grenzen van het MTC Valburg (algemeen);
- een bijdrage aan de landschappelijke inpassing buiten de grenzen van het MTC Valburg via een omslagstelsel (algemeen);
- voor compensatie van de strang (BSC);
- archeologisch onderzoek (algemeen);
- bodemonderzoek (algemeen);
- planschade (algemeen);
- herstel verbinding Eimeren – Valburg (RSC);
- herstel verbinding Oosterhout – Slijk-Ewijk (BCV en BSC);
- de aanleg van de buffer en retentiebekkens (algemeen).

Aansluiting MTC op A15.
Voor het MTC Valburg wordt uitgegaan van krijgt een hoofdaansluiting op de geplande doortrekking A73.
In afwachting van de daarvoor noodzakelijke MER-tracéstudie, in samenhang met het MER voor de verbeteringswerkzaamheden voor de A50, wordt uitgegaan van een tijdelijke aansluiting op de A15 via het tracé van de A73, danwel een rechtstreekse aansluiting van de back-bone op de A15.
In afwachting van de besluitvorming over de doortrekking A73, en de inspraak van het voorontwerp-bestemmingsplan, zal een keuze worden gemaakt voor de tijdelijke ontsluiting.
Over de vorm, de kosten en de financiering vindt overleg plaats tussen de betrokken overheden.

Conclusies

Voor de onrendabele top van het BSC en het RSC wordt uitgegaan van een subsidie uit het MIT. Deze bijdrage is opgenomen in de meerjarenplanning van de Minister van Verkeer en Waterstaat.
Met het Rijk zullen nadere afspraken worden gemaakt inzake eventuele terugbetaling van subsidie (Benefit Sharing).
De exploitatie van het MTC Valburg is per saldo kostendekkend waardoor de realisatie gegarandeerd kan worden.

14.3 Kostenverhaalbesluit

Een passend kostenverhaalbesluit wordt op het moment voorbereid.

14.4 Verwerving / Onteigening

Gebied in eigendom
Voordat in het MTC-gebied kan worden gestart met uitvoerende werkzaamheden, moet men het gebied in eigendom hebben. Op dit moment zijn er nog diverse grondeigenaren, waarvan men de grond in bezit moet krijgen. Ten behoeve van het in eigendom krijgen van deze grond zijn er twee trajecten, namelijk:
- minnelijke verwerving;
- onteigening.

Minnelijke verwerving
Minnelijke verwerving is een traject waarbij men zonder juridische procedures, maar zuiver door middel van onderhandelingen percelen probeert te verwerven. Als men niet tot overeenstemming kan komen door onderhandelingen of als een grondeigenaar aangeeft dat hij niet wenst te verkopen, moet men overgaan tot onteigening.
Met betrekking tot minnelijke verwerving kan men in principe geen termijnen aangeven.
In de planning gaan we er nu vanuit dat de percelen die nodig zijn voor de eerste stappen van de uitvoering verworven kunnen worden via de minnelijke weg. De bestemmingsplanprocedure is dan leidend.

Onteigening
Voor de onteigeningsprocedure zijn wel termijnen aan te geven. Het onteigeningstraject valt uiteen in twee delen, namelijk:
1. een administratieve procedure;
2. een juridische procedure.

Ad 1: Onteigening Administratieve Procedure
Met behulp van de administratieve procedure kan toestemming verkrijgen om de juridische procedure te starten. Dit deel van het onteigeningstraject kan doorlopen worden voordat het nieuwe bestemmingsplan rechtskracht heeft. Het doorlopen van de administratieve procedure moet leiden tot een uitspraak van de Raad van State en het officiële besluit moet gepubliceerd worden in de Staatscourant. Men moet rekening houden met een doorlooptijd van circa 18 maanden.

Ad 2: Onteigening Juridische Procedure
Zodra het nieuwe bestemmingsplan rechtskracht heeft, kan men de juridische procedure starten. In deze procedure wordt een grondeigenaar door middel van een rechtszaak gedwongen tot verkoop van de grond. De doorloop van deze procedure is circa 1 jaar. (Het betreft hier dus losse procedures, die gericht zijn op een perceel/eigenaar.)

Geen art.19 procedure
Indien men voor een bepaald deel van het gebied inderdaad tot onteigening moet overgaan, dan heeft het geen zin om te proberen de uitvoering te versnellen door het starten van een art.19 procedure.

14.5 Planschade

Mitigerende en compenserende maatregel:
10 Wonen, werken en ruimtegebruik:
a. Schadeloosstelling van eigenaren van bebouwing die moeten worden gesloopt door de komst van het MTC Valburg;

b. Schadeloosstelling voor de economische activiteiten die moeten verdwijnen voor de komst van het MTC Valburg.

Eventuele planschade zal door het Ontwikkelingsbedrijf Valburg worden vergoed, via de gemeenten. Dit zal geschieden op basis van advies door de planschadeverordeningen van de gemeenten Overbetuwe en Nijmegen.

14.6 Wvg

Eerdere besluitvorming
Door de raden van de voormalige gemeenten Elst en Valburg is op 23 februari 1999 respectievelijk 16 maart 1999 ten behoeve van de toekomstige vestiging van het Multimodaal Transport Centrum (hierna: het MTC Valburg) een voorkeursrecht zoals bedoeld in de Wet voorkeursrecht gemeenten (hierna: Wvg), gevestigd. Deze besluiten zijn in werking getreden op 25 februari 1999 respectievelijk 18 maart 1999.

Planologische en wettelijke grondslag vestigingsbesluiten
De eerder door de beide gemeenteraden genomen besluiten zijn beide gebaseerd op artikel 8 van de Wvg. Ingevolge dit artikel kan de gemeenteraad een voorkeursrecht vestigen ten aanzien van gronden die nog niet zijn opgenomen in een ter inzage gelegd ontwerp van een structuur- of bestemmingsplan. Tot een 'structuurplan' wordt ook een regionaal structuurplan zoals bedoeld in artikel 36c van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, gerekend.

De in de besluiten vermelde toegedachte bestemming is omschreven als 'Bedrijvigheid / infrastructurele werken / landschapsinrichting / (MTC Valburg)'. Het in het voorkeursrecht begrepen gebied omvat globaal het gebied waarbinnen de vestiging van het MTC Valburg is voorzien alsmede het direct daar omheen liggende gebied, waarbinnen de zone is voorzien waarbinnen de landschappelijke inpassing van het MTC Valburg dient plaats te vinden.

De beide raadsbesluiten kennen een werkingsduur van ten hoogste twee jaren. Een raadsbesluit dient echter eerder vervallen te worden verklaard, indien een ontwerp van een (regionaal) structuurplan waarin aanwijzingen voor de bestemming zijn opgenomen, of van een bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Op dat moment vervalt weliswaar het aanwijzingsbesluit van de gemeenteraad, doch de voorkeursrechtwerking kan worden behouden indien tijdig een vervolgbesluit tot vestiging van voorkeursrecht wordt genomen. Dit 'opvolgende' besluit is dan gebaseerd op een ontwerp van een (regionaal) structuurplan of een ontwerpbestemmingsplan en kent een maximale werkingsduur van vijf maanden. De basis voor dit opvolgende besluit ligt in artikel 6 Wvg. Binnen deze termijn van vijf maanden dient vervolgens het (regionaal) structuurplan of het bestemmingsplan te worden vastgesteld. In dat geval vervalt op zijn beurt het voorkeursrechtbesluit zoals dat is gebaseerd op het ontwerpplan, maar wordt wederom het voorkeursrecht bestendigd door een nieuw voorkeursrechtbesluit, gebaseerd op het alsdan vastgestelde (regionale) structuurplan of bestemmingsplan. De wettelijke basis voor dit laatste besluit ligt in artikel 2 Wvg.
Geschiedt het hiervoor genoemde opvolgende voorkeursrechtbesluit op basis van een vastgesteld (regionaal) structuurplan, dan kent dit besluit een maximale werkingsduur van twee jaren, eenmalig te verlengen met één jaar. Daarna vervalt het voorkeursrecht, tenzij tijdig — (dat wil zeggen binnen de genoemde termijn van 2 (+1) jaar — een ontwerpbestemmingsplan ter visie is gelegd.

Schematisch kan dit als volgt worden weergegeven:

Aard voorkeursrecht	*Bevoegdheid*	*Aanvang*	*Werkingsduur*	*Artikel*
Voorbescherming I	B en W	na dagtekening besluit	max. 8 weken	8a Wvg
Vervroegde vestiging	Raad	voor einde besluit 1	max. 2 jaar	8 Wvg
Voorbescherming II	B en W	bij tervisielegging ontwerp-regionaal structuurplan	max. 5 maanden	6 Wvg
Vestiging op grond van regionaal structuurplan	Raad	Bij vaststelling regionaal structuurplan	max. 2 jaren	2 Wvg
Verlenging besluit 4	Raad	binnen 2 jaar	max. 1 jaar	2 Wvg
Voorbescherming III	B en W	bij ontwerp-bp	max. 5 maanden	6 Wvg
Reguliere vestiging	Raad	bij vaststelling bp	Onbepaalde tijd	2 Wvg

Overwegingen
De motieven voor de gemeenten om over te gaan tot vestiging van het voorkeursrecht op percelen grond in het MTC-gebied, waren de volgende:
1. Het voorkeursrecht kan als een passief verwervingsinstrument de gemeente ondersteuning bieden bij het voeren van haar verwervingsbeleid. Door de vestiging van het voorkeursrecht wordt de positie van de gemeente op de vastgoedmarkt sterker. Het voorkeursrecht werkt dan als strategisch instrument;
2. Daarnaast wordt de gemeente door de vestiging van het voorkeursrecht in staat gesteld ongewenste transacties te voorkomen. Door de vestiging van het voorkeursrecht kan worden voorkomen dat derden de gronden in het MTC-gebied kopen. Op deze manier werkt het voorkeursrecht als beschermingsinstrument.
3. Vestiging van het voorkeursrecht kan prijsopdrijving van tegen elkaar opbiedende marktpartijen voorkomen. Een prijsopdrijving die wellicht een nadelige invloed zou kunnen hebben op de financiële en economische haalbaarheid van de ontwikkeling van het MTC-gebied wordt tegengegaan. Door het vestigen van het voorkeursrecht kan sprake zijn van een prijsbeheersingeffect;
4. Met de vestiging van het voorkeursrecht wordt de regiefunctie van de gemeente Overbetuwe bij de realisatie van het toekomstig bestemmingsplan voor het MTC-gebied verbeterd.

15. JURIDISCHE OPZET VAN HET BESTEMMINGSPLAN

15.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de onderstaande onderwerpen aan de orde:
- de opzet van het bestemmingsplan;
- elementen van het bestemmingsplan;
- de plankaart;
- toelichting op de voorschriften;
- gemeente Overbetuwe / gemeente Nijmegen;
- beeldkwaliteitsplan / parkmanagement.

15.2 Opzet van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan van het MTC Valburg is opgezet als een zogenaamd mengkraanmodel. Er wordt daarbij gebruik gemaakt van:
1. gedetailleerde bestemmingen;
2. globale bestemmingen;
3. bestemmingen met uitwerkingsplicht.

1. Gedetailleerde bestemmingen
Sommige delen van het plan vragen om gedetailleerde vastlegging in voorschriften en op plankaart. Voorbeeld hiervan zijn de waterlopen. Deze worden gedetailleerd op de plankaart aangegeven, zodat ligging en omvang (eveneens aan de hand van profielen) gegarandeerd is.

2. Globale bestemmingen
Voor deze vorm is gekozen voor bijvoorbeeld de terminalterreinen van het BSC en het RSC. In de 'Doeleindenomschrijving' wordt duidelijk gemaakt welke functies hier een plaats moeten krijgen.

3. Bestemmingen met uitwerkingsplicht
De gebieden die zijn bedoeld voor het BCV en het FC zijn bestemd als 'Uit te werken bedrijfsdoeleinden'. Dit geldt ook voor een deel van het verkeer, namelijk de aansluiting MTC Valburg –A15.
Door het BCV en FC zodanig te bestemmen, kan optimaal worden ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen. Zo wordt (bijvoorbeeld in de milieu-onderzoeken) momenteel uitgegaan van een gemiddelde kavelsgrootte van 1,2 of 2,5 ha., maar het is zeker niet uitgesloten dat zich een bedrijf gaat vestigen dat een kavel van 15 ha. nodig heeft. Als het bedrijf toch voldoet aan de 'toelatingseisen', moet dat bedrijf kunnen worden ingepast. Een vooraf vastgelegde ontsluitingsstructuur zou een optimale inrichting van het BCV dan kunnen frustreren.

Voor de aansluiting op de A15 geldt dat ruimte wordt gereserveerd voor de volledige doortrekking A73. Het is echter nog niet zeker of en hoe deze zal worden aangelegd. Door de gronden met uitwerkingsplicht te bestemmen, kunnen de eventueel resterende gronden, die niet nodig zijn bij een aansluiting, puur voor het MTC Valburg op de A15, alsnog worden uitgegeven als bedrijventerrein. En op deze manier kan ook de eventuele tijdelijke aansluiting Back-bone – A15 worden gerealiseerd.

15.3 Elementen bestemmingsplan

Het bestemmingsplan MTC Valburg bestaat uit de volgende onderdelen:
1. Toelichting (tekst, illustraties, en toelichtende profielen);
2. Voorschriften (voorschriften met 5 positieve lijsten);
3. Plankaart;
4. Profielblad (met 9 profielen, gekoppeld aan de plankaart);
5. Bijlagen (de 5 postitieve lijsten).

15.4 Plankaart

Bestemmingen
Op de plankaart (tekening K1972.A0/1280-102, d.d. 3 augustus 2001), gevoegd bij de voorschriften van dit bestemmingsplan, zijn de bestemmingen met doeleindenomschrijving vastgelegd. Dit leidt tot een eenvoudig kaartbeeld, met (over het algemeen) grote bestemmingsvlakken. De bestemmingen hebben betrekking op:
4. BSC: Haven
5. BSC: Haventerminal (met ODC)
6. RSC
7. Uit te werken bedrijfsdoeleinden 1, BCV
8. Uit te werken bedrijfsdoeleinden 2, FC
9. Uit te werken bedrijfsdoeleinden 3, BCV met FC
10. –vervallen-
11. Agrarische doeleinden
12. Verkeersdoeleinden
13. Uit te werken verkeersdoeleinden
14. Groen
15. Water
16. Agrarisch gebied / Uiterwaarden / waterberging
17. Waterstaatdoeleinden

Dubbelbestemming
Voor de onderstaande functies zijn zogenaamde 'dubbelbestemmingen' opgenomen:
18. Primaire waterkering
19. Hoogspanningslijn (bovengronds)
20. Hoogspanningskabel (ondergronds)
21. Gastransportleiding
Deze bestemmingen overlappen alle met een andere bestemming. De hiervoor genoemde dubbelbestemmingen kunnen gevolgen hebben voor de inrichting van het gebied waarvoor ze gelden.

Aanduidingen
Op de plankaart is bovendien een aantal aanduidingen opgenomen:
- gemeentegrens;
- plangrens;
- bestemmingsgrens;
- bouwgrens;
- onderverdeling bestemming ivm bouwbouwhoogte;
- aanduidingen over het maximale verhardingspercentage, maximale bebouwingspercentage; minimale bouwhoogte, maximale bouwhoogte;
- archeologische vindplaats;
- ligging van de aan de 9 aan de plankaart gekoppelde profielen.

Dit betreft geen bestemmingen, maar aanduidingen die aandacht vragen bij nadere invulling van het plangebied. Voor de aangeduide gebieden kunnen gebruiksbeperkingen gelden, of is nader onderzoek noodzakelijk, voordat gebouwd kan worden.

15.5 Toelichting op de voorschriften

In deze paragraaf worden de belangrijkste voorschriften (artikel 3 t/m 21) van dit bestemmingsplan kort toegelicht.

Beschrijving in hoofdlijnen

3. Beschrijving in hoofdlijnen ten behoeve van alle bestemmingen
De essentie van het plan MTC Valburg, voor zover juridisch vastgelegd in dit bestemmingsplan, wordt in dit artikel beschreven.

Bestemmingsvoorschriften

4. BSC: Haven
Dit artikel heeft betrekking op het havenbekken, inclusief de havenmond en de bijbehorende waterstaatswerken. Het is de bedoeling de haven in twee, ongeveer evengrote fasen (van zuid naar noord) aan te leggen.

5. BSC: Haventerminal (met ODC)
De haventerminal zelf, inclusief het Ondergrond Distribtie Centrum, worden mogelijk gemaakt binnen deze bestemming. Als bijzonderheden voor deze bestemming, geldt dat:

- de wegen, containersopslag en gebouwen en dergelijke geen aparte aanduiding hebben, maar alle overal zijn toegestaan;
- langs de rand van het terminalterrein op 10 meter afstand van de buitenrand een bouwgrens is aangegeven;
- het maximale verhardingspercentage voor het terminalterrein 100% bedraagt;
- het mixamale bebouwingspercentage 80% bedraagt, hetgeen erg hoog lijkt voor een terminal. Wellicht wordt het echter ooit wenselijk om veel activiteiten overdekt te laten plaatsvinden;
- de minimale bouwhoogte voor gebouwen op het gehele terminalterrein 6 meter bedraagt;
- de maximale bouwhoogte lager is langs de rand aan de zijde van Slijk-Ewijk (18 meter), en hoog (48 meter) langs de infrastructuur van de A73 (die hier op circa 6 meter boven maaiveld wordt gepland).

Op deze bestemming zijn zowel de Positieve lijst 4 (BSC) als de Positieve lijst 5 (ODC) van toepassing. Lijst 4 geldt alleen voor het bovengrondse deel van de terminal, lijst 5 alleen voor het ondergrondse.

6. RSC
Het terminalterrein Rail Service Center (RSC) wordt geregeld in dit artikel. De bijzonderheden voor deze bestemming zijn wat opzet betreft gelijk aan die van de haventerminal (artikel 5).
Op deze bestemming is de Positieve lijst 3 (RSC) van toepassing.

7. Uit te werken bedrijfsdoeleinden 1, BCV
Binnen deze bestemming is het Bedrijven Complex Valburg gepland. Alleen de zogenaamde 'fase I' (circa 130 hectare netto bedrijventerrein) wordt hierbinnen mogelijk gemaakt.
Waar de interne ontsluiting precies komt te liggen, welke kavelindeling voor de bedrijven het gustigst is, is in dit bestemmingsplan niet vastgelegd. Pas bij de uitwerking worden dit soort zaken bepaald. In het artikel zijn uitwerkingsregels opgesteld.
In verband met de mogelijheid dat de hoofdentree (in ieder geval tijdelijk) direct aan de A15 wordt gerealiseerd, is binnen deze bestemming ook 'verkeer' specifiek in de doeleindenomschrijving opgenomen.
Op deze bestemming is de Positieve lijst 1 (BCV) van toepassing.

8. Uit te werken bedrijfsdoeleinden 2, FC
Net als bij de vorige bestemming is ook de besteming voor het Facility Center (FC) als een uit te werken bestemming opgezet. De ligging van deze bestemming is bewust dichtbij de hoofdentree van het MTC Valburg, en aan de hoofdas van de interne ontsluiting.
Op deze bestemming is de Positieve lijst 2 (FC) van toepassing.

9. Uit te werken bedrijfsdoeleinden 3, BCV met FC
Een combinatie van het BCV met het FC is mogelijk binnen deze bestemming. Afhankelijk van waar het meest behoefte aan bestaat, kan meer of minder voor het BCV danwel het FC worden gekozen.
Voor de rest gelden voor deze bestemming dezelfde bijzonderheden als voor artikel 7.
Op deze bestemming zijn de zowel de Positieve lijst 1 (BCV) als de Positieve lijst 2 (FC) van toepassing.

10. –vervallen-

11. Agrarische doeleinden
Een groot deel van wat 'fase II', danwel de 'reserve-locatie' van het MTC Valburg moet gaan worden, hetgeen buiten de 10-jaars-planning van dit bestemmingsplan valt, heeft de bestemming 'Agrarische doeleinden'. Het bestaand agrarisch gebruik kan hierbinnen worden voortgezet, tot nader orde.
Groenaanplanten water in het kader van de landschappelijke inpassing van het MTC valburg, zoals omschreven in het Landschapsplan Overbetuwe Zuid, behoort eveneens tot de mogelijkheden van deze bestemming. Op welke locatie dit exact zal moeten plaatsvinden, zal nader worden bepaald ten tijde van de realisatie van het MTC Valburg, en in overleg met de gebruikers danwel eigenaren van de grond.
De woningen binnen dit gebied worden, op twee nabij Reeth na, wegbestemd. Voor deze twee woningen zijn, inclusief het bestaande bijgebouw, op de plankaart bouwvlakken aangegeven.

12. Verkeersdoeleinden
Deze bestemming is gekozen voor die wegen, waarvan nu reeds bekend is:
- waar ze komen te liggen;
- hoe het dwarsprofiel er in principe uit ziet.

13. Uit te werken verkeersdoeleinden, haventerminal, bedrijfsdoeleinden en groen
Wanneer nog niet precies bekend is waar een weg komt, is gekozen voor de deze bestemming. Dit geldt voor:
- het mogelijke tracé van de doortrekking A73;
- de mogelijke aansluiting van die A73 op de A15;
- de mogelijke (tijdelijke) aansluiting van de back-bone op de A15.

Juist omdat niet bekend is waar de weg komt, is ook niet aan te geven waar de rand van de weg ligt, oftewel, waar de andere bestemmingen weer kunnen beginnen. Daarom is in deze bestemming geregeld dat de gronden die niet nodig blijken voor de wegen, aan de aangrenzende bestemmingen kunnen worden toegevoegd.

14. Groen
De zones rondom het MTC Valburg, die een belangrijke rol spelen bij de landschappelijke inpassing van het MTC, hebben deze bestemming. De wijze waarop deze gebieden precies ingericht moeten gaan worden, moet nog worden bepaald. Het groen (bomen en struiken) dat op de (toelichtende) profielen is aangegeven, is daarvoor slechts indicatief en niet leidend.
Het buffergebied tussen de A15 en de Betuweroute valt eveneens binnen deze bestemming. Hierbinnen wordt een relatief groot oppervlak oppervlaktewater gepland. De ligging daarvan ligt echter nog niet vast, zodat daarvoor voor de bestemming 'Groen' is gekozen, en niet voor 'Water'.

15. Water
De watergangen en de wadi's zijn essentieel voor de bedrijfsvoering van het MTC Valburg. Zij zorgen er immers vooral voor dat het terrein droog blijft bij regenbuien, en zij zorgen mede voor die nodige ruimtelijke kwaliteit op het bedrijventerrein.
Binnen deze bestemming vallen:
- de watergangen zelf;
- de groentaluds erlangs;
- eventuele fiets-, wandel- en schouwpaden erlangs;
- de wadi's.

16. Agrarisch gebied / Uiterwaarden / waterberging
Het gebied van de uiterwaarden dat wel binnen het plangebied valt, maar niet in havenmond wordt omgezet, valt binnen deze bestemming. Het gebied is bedoeld voor:
- agrarisch gebruik;
- behoud van landschaps- en natuurwaarden (voor de strang);
- de afvoer van hoog oppervlaktewater, ijs en sediment;
- beheer en onderhoud van de rivier en haar waterkering.

17. Rivier
Het stuk rivier dat tot aan de gemeentegrens loopt valt binnen deze bestemming.

18. Primaire waterkering
De primaire waterkering is een dubbelbestemming die overlapt met:
- groen (tussen het BSC en Slijk-Ewijk);
- de haventerminal.

Op deze gronden gelden gebruiksbeperkingen, die ervoor moeten zorgen dat de waterkerende functie niet wordt verminderd, en beheer en onderhoud van de waterkering mogelijk maken.

19. Hoogspanningslijn (bovengronds)
20. Hoogspanningskabel (ondergronds)
21. Gastransportleiding

In het gebied rondom deze nutsinfrastructuur gelden gebruiksbeperkingen, die van belang zijn bij de herinrichting van het terrein.

15.6 Gemeente Overbetuwe / gemeente Nijmegen;

Het overgrote deel van het bestemmingsplangebied valt binnen de gemeente Overbetuwe. Een klein deel echter valt binnen het grondgebied van de gemeente Nijmegen. Dit is globaal het deel ter hoogte van en in de omgeving van de calamiteitenaansluiting op de Griftdijk.
Op het Nijmeegse deel van het bestemmingsplan zijn alle voorschriften van dit bestemmingsplan van kracht, voor zover ze voorkomen binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Nijmegen (zie plankaart met nummer K1972.A0/1280-102 d.d. 3 augustus 2001). Het betreft de voorschriften voor:
- Wa: Water (artikel 10);
- V: verkeersdoeleinden (artikel 11);
- A: Agrarische doeleinden (artikel 14).

De voorzitters en secretarissen van de beide raden van de twee gemeenten zullen het bestemmingsplan ondertekenen, en zijn daarbij alleen verantwoordelijk voor die bestemmingen die binnen de betreffende gemeente vallen.

15.7 Parkmanagement / beeldkwaliteitsplan

Onderdeel van dit bestemmingsplan zal ook het zogenaamde 'Beeldkwaliteitsplan' worden (zie §5.5). Door het parkmanagement (zie hoofdstuk 13), en door de gemeenten zullen, onder andere aan de hand van dit beeldkwaliteitsplan, de in te dienen bouwplannen voor het MTC Valburg worden getoetst. Maar ook bij het onderhoud en dergelijke van het terrein speelt dit instrument een belangrijke rol.
Het beeldkwaliteitsplan zal bij het ontwerpbestemmingsplan ter visie worden gelegd.

16. COMMUNICATIE

16.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komt de wijze van communicatie omtrent het MTC Valburg aan de orde. Dit wordt gedaan aan de hand van de onderstaande onderwerpen:
- informeel vooroverleg;
- inspraak;
- artikel-10-overleg;
- planning van het bestemmingsplan.

16.2 Informeel vooroverleg

Klankbordgroep / Landschapsplan
Bij de totstandkoming van het Landschapsplan voor de omgeving van het MTC Valburg, is overleg gevoerd met de zogenaamde 'klankbordgroep'. Aan de klankbordgroep is tevens de voortgang van het bestemmingsplan toegelicht. In de klankbordgroep hebben de onderstaande partijen geparticipeerd:
- Dorpsraden en wijkplatforms uit de gemeente Overbetuwe;
- Ondernemersplatform Oosterhout / Lent;
- Stichting Overbetuwe Natuurlijk;
- GLTO;
- Historische Kring Marithaime;
- Kopersverenigingen Woonpark Oosterhout.

Informatie-avond
Op 22 mei 2001 is een bijeenkomst gehouden, waarbij alle binnen het plangebied betrokken inwoners en ondernemers waren uitgenodigd. De aanwezigen zijn daar geïnformeerd over het concept-voorontwerp-bestemmingsplan MTC Valburg.

16.3 Vooroverleg (artikel 10 Besluit Ruimtelijke Ordening)

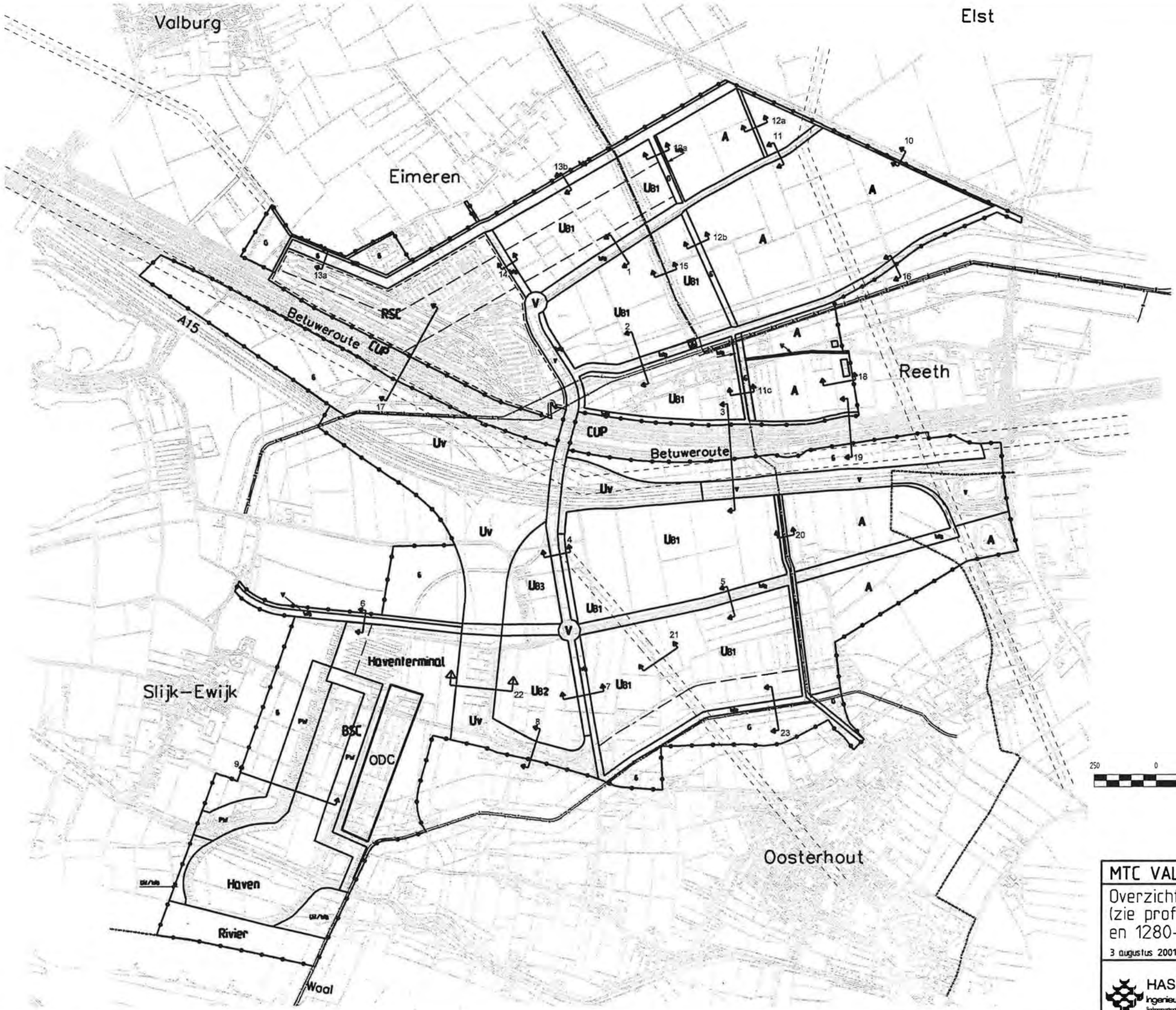
In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO), is het voorontwerp-bestemmingsplan MTC Valburg toegezonden aan de onderstaande instanties:
1. de inspectie ruimtelijke ordening in de provincies Overijssel en Gelderland;
2. Het Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen;
3. Het Polderdistrict 'Betuwe';
4. Het Zuiveringsschap Rivierenland;
5. Rijkswaterstaat, Directie Oost-Nederland;
6. Inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiene van het milieu voor Gelderland;
7. Gasmij Gelders Rivierengebied;
8. N.V. Nederlandse Gasunie;
9. Ministerie voor Economische Zaken, Regio Oost;
10. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg;
11. Het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Oost;
12. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden-Gelderland;
13. NS Railinfrabeheer BV, Grondverwerving en Juridische Zaken, Bureau Planologie;
14. PTT-Telecom Netwerkdiensten, Afdeling Straalverbindingen;
15. De Rijksdienst voor oudheidkundig Bodemonderzoek;
16. Het Waterbedrijf Gelderland, sector E&L, afdeling Planning Infra;
17. De Nuon;
18. NS Railinfrabeheer, Managementgroep Betuweroute;
19. College van Bestuur KAN;
20. Dienst Brandweer en Volksgezondheid;
21. Provincie Gelderland, dienst REW, afdeling RO/GP;
22. Waterschap van de Linge;
23. Inspectie Volkshuisvesting;
24. Gemeente Beuningen.

De reacties van deze instanties, en de wijze waarop deze zijn verwerkt, zullen worden opgenomen in de volgende versie, het ontwerp-bestemmingsplan MTC Valburg.

16.4 Planning van het bestemmingsplan

De gemeente is het bevoegd gezag ten aanzien van het bestemmingsplan. Het MTC-gebied ligt op het grondgebied van twee gemeenten. Er lopen dus twee bestemmingsplanprocedures. De duur van een bestemmingsplanprocedure vanaf de start van de inspraak, bedraagt circa 15 maanden. Bij deze duur is er vanuit gegaan dat er geen Raad van State-procedure volgt. Is dat wel het geval, dan wordt de duur al snel 1 jaar langer.
Bij de procedure ten behoeve van het bestemmingsplan moet ook terdege rekening gehouden worden met de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen en de maatregelen die men neemt om deze te ontzien of te onderzoeken.

De planning van het bestemmingsplan ziet er in grote lijnen als volgt uit:
- 22 augustus 2001: vrijgave voor inspraak van:
  - voorontwerp bestemmingsplan MTC Valburg;
  - MER MTC Valburg 2001;
  - Landschapsplan Overbetuwe Zuid;
- 23 augustus 2001: start ter inzagelegging en publicaties in kranten van:
  - voorontwerp bestemmingsplan MTC Valburg;
  - MER MTC Valburg;
  - Landschapsplan Overbetuwe Zuid;
- 30 augustus 2001: Inspraakavond voorontwerp bestemmingsplan en hoorzitting MER;
- 28 september 2001: einde inspraak;
- verwerking inspraakreacties: oktober 2001;
- besluit B&W ter-visie-legging: begin november 2001;
- bestemmingsplan ligt ter visie: november 2001;
- zienswijzenprocedure en hoorzitting: december 2001;
- besluit B&W: begin februari 2002;
- behandeling in raadscommissie: half februari 2002;
- vaststelling gemeenteraad: begin maart 2002;
- goedkeuring gedeputeerde staten: begin juni 2002;
- wachttijd bezwarenprocedures: eind augustus 2002.



MTC VALBURG K1972.A0

Overzicht ligging profielen
(zie profielbladen 1280-112
en 1280-113

3 augustus 2001

HASKONING
Ingenieurs- en Architectenbureau
Barbarossastraat 35 – Postbus 151 – 6500 AD Nijmegen – Telefoon (024) 328 42 84

.../overzicht profielen a3.dgn 08/07/01 12:00:30 PM INFRASTRUCTURE

VOORSCHRIFTEN

INHOUDSOPGAVE

		blz.
1.	INLEIDENDE BEPALINGEN	4
	Artikel 1 Begripsbepalingen	4
	Artikel 2 Wijze van meten	4
BESCHRIJVING IN HOOFDLIJNEN		5
	Artikel 3 Beschrijving in hoofdlijnen ten behoeve van alle bestemmingen	5
2.	BESTEMMINGSVOORSCHRIFTEN	6
	Artikel 4 Binnenvaart Service Center (Haven)	6
	Artikel 5 Binnenvaart Service Center (Haventerminal)	6
	Artikel 6 Rail Service Center (Railterminal)	6
	Artikel 7 Uit te werken bedrijfsdoeleinden 1 (UB1) (BCV)	6
	Artikel 8 Uit te werken bedrijfsdoeleinden (UB2) (FC)	7
	Artikel 9 Uit te werken bedrijfsdoeleinden (UB3)	7
	Artikel 10 -vervallen-	7
	Artikel 11 Agrarische doeleinden	7
	Artikel 12 Verkeersdoeleinden	7
	Artikel 13 Uit te werken verkeersdoeleinden, haventerminal, bedrijfsdoeleinden en groen	8
	Artikel 14 Groen	8
	Artikel 15 Water	8
	Artikel16 Agrarisch gebied / Uiterwaarden/ waterberging	8
	Artikel 17 Waterstaatsdoeleinden	9
	Artikel 18 Primaire waterkering	9
	Artikel 19 Hoogspanningslijn (bovengronds)	9
	Artikel 20 Hoogspanningskabel (ondergronds)	9
	Artikel 21 Gastransportleiding	9
3.	ALGEMENE VOORSCHRIFTEN	11
	Artikel 22 Gebruiksbepaling	11
	Artikel 23 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening	11
	Artikel 24 Algemene vrijstellingsbepaling	11
	Artikel 25 Anti-dubbeltelbepaling	11
	Artikel 26 Overgangsbepaling omtrent het gebruik	12
	Artikel 27 Overgangsbepaling omtrent bouwen	12
	Artikel 28 Herbouw na calamiteit	12
	Artikel 29 Wijzigingsbevoegdheid (ingevolge art. 11 WRO)	12
	Artikel 30 Procedureregels	12
	Artikel 31 Strafrechtelijke bepaling	12
	Artikel 32 Slotbepaling	12

Opgesteld: drs R.M. van Mastrigt
Goedgekeurd: ir. Mariska Ruiter Paraaf:

1. INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsbepalingen

Het plan	het bestemmingsplan MTC Valburg van de gemeente Overbetuwe /de gemeente Nijmegen, bestaande uit deze voorschriften;
De kaart	de plankaart met bijbehorende verklaring, tekeningnummer K1972.A0/1280-102 d.d. 3 augustus 2001, waarop de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden zijn aangewezen;
Dwarsprofielen	de op de bij deze voorschriften behorende op de tekening nummer K1972.A0/1280/112 d.d. 3 augustus 2001, aangegeven dwarsprofielen;
Bestaande bebouwing	bebouwing die bestond of in uitvoering was op het tijdstip van het in ontwerp ter inzage leggen van dit plan dan wel gebouwd is of kan worden krachtens een verleende of op grond van het geldende plan nog te verlenen bouwvergunning;
Bebouwingspercentage	een in de voorschriften aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van een terrein aangeeft dat maximaal mag worden gebouwd;
Bestaand gebruik	gebruik bestaand ten tijde van het van kracht worden van het betreffende gebruiksverbod;
Bouwen	het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;
Bouwwerken	elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
Gebouw	elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijk, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
hoofdgebouw	een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste gebouw valt aan te merken;
bijgebouw	een gebouw, dat in bouwkundig opzicht ondergeschikt is aan een op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw;
aanbouw	een aan een gebouw aanwezig bouwwerk, dat niet rechtstreeks vanuit dat gebouw toegankelijk is;
uitbouw	een aan een gebouw aanwezig bouwwerk, dat rechtstreeks vanuit dat gebouw toegankelijk is;
bestemmingsgrens	een op de kaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bestemmingsvlak;
bestemmingsvlak	een op de kaart aangegeven vlak met een zelfde bestemming;
bouwgrens	een op de kaart aangegeven lijn die niet door een gebouw mag worden overschreden, behoudens krachtens deze voorschriften toegelaten afwijkingen;
kap	een gesloten en (gedeeltelijk) hellende bovenbeeindiging van een bouwwerk;
dakopbouw	het gedeelte van een gebouw dat boven de maximale goothoogte mag worden gerealiseerd en waarvan de wanden terugliggend (achter de maximale dakhelling) ten opzichte van de onderliggende gevelwand zijn uitgevoerd, op een zodanige wijze dat voor het aanzien sprake is van een bijzondere c.q. afwijkende vorm in vergelijking met de onderliggende bouwlaag;
woning	een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld als huisvesting van een of meer personen;
Bedrijfswoning/ dienstwoning	een woning in of bij een gebouw of op een terrein, kennelijk slechts bedoeld voor (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is;
detailhandel	het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, gebruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;
kantoor	ruimten bedoeld voor administratieve doeleinden en de daarmee samenhangende zakelijke dienstverlening;
woonschip	a. elk vaar- of drijftuig, dat uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebezigd als, of te oordelen naar zijn constructie en/of inrichting uitsluitend of in hoofdzaak is bestemd tot woonverblijf voor een of meer personen; b. een vaar- of drijftuig, als bedoeling onder a. in aanbouw; c. een casco, dat tot vaar- of drijftuig als bedoeld onder a. kan worden opgebouwd; d. een vaar- of drijftuig als bedoeld onder a. tot en met c., dat is ingegraven, aangeaard, op de wal getrokken of door andere oorzaak niet onmiddellijk kan varen of drijven; e. de overblijfselen van een vaar- of drijftuig als bedoeld onder a. tot en met d;
ligplaats	de ruimte die voor een woonschip is bestemd;
seksinrichting	een gebouw of een gedeelte van een gebouw waarin handelingen en/of vertoningen plaatsvinden van erotische en/of pornografische aard;
prostitutie	het aanbieden van seksuele diensten tegen een materiële vergoeding.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

Het oppervlak van een bouwwerk	tussen (de buitenste verticale projecties van) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van scheidsmuren);
De goothoogte van een gebouw	van de horizontale snijlijn van elk dakvlak, met uitzondering van het dakvlak van ondergeschikte dakopbouw, zoals centrale verwarmingsinstallaties en liftopbouwen, met elk daaronder gelegen buitenwerks verticaal;
De (nok)hoogte van een bouwwerk	vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het bouwwerk; voor wat betreft gebouwen worden antennes, schoorstenen, liftopbouwen, centrale verwarmingsinstallaties en andere soortgelijke ondergeschikte dakopbouwen hierbij niet meegerekend;
Peil	de gemiddelde hoogte van het aansluitend afgewerkt maaiveld.

BESCHRIJVING IN HOOFDLIJNEN

Artikel 3 Beschrijving in hoofdlijnen ten behoeve van alle bestemmingen

De aan de gronden toegekende doeleinden zullen met het plan worden nagestreefd op de wijze zoals hierna in hoofdlijnen is beschreven.

Algemeen

1. Voor het te voeren beleid voor het onderhavige plangebied geldt als hoofddoelstelling het ontwikkelen van de locatie Valburg tot een Multimodaal Transportcentrum. Het soort activiteiten dat zich op het MTC Valburg moet gaan vestigen behoort tot transport en distributie. De voorkeur gaat daarbij uit naar een combinatie van productie- en vervoersactiviteiten.

   Het terrein zal bestaan uit vier onderdelen:
   - het Bedrijven Complex Valburg (BCV),
   - het Rail Service Center (RSC),
   - het Binnenvaart Service Center (BSC);
   - het Facility Center (FC).

   De locatie zal in twee fasen worden gerealiseerd. De eerste fase zal in 2010 zijn afgerond, met de tweede fase zal in 2010 worden begonnen. De voor de tweede fase gereserveerde gronden, aan de oostzijde van het gebied, vormen - hoewel in het plangebied opgenomen- geen onderdeel van het ontwikkelingskader van dit bestemmingsplan en zijn daarom overeenkomstig het huidige, agrarische gebruik bestemd, met dien verstande dat reeds is voorzien in infrastructurele elementen en groengebieden, die een relatie met de eerste fase hebben.

   De bebouwing op het terrein zal zodanig worden ingericht, dat de bebouwingshoogte in het centrum het grootst is en naar buiten toe lager zal aflopen. Daartoe is op de kaart en in de voorschriften een gedifferentieerde bebouwingsregeling opgenomen, waarbij zowel een minimum (in verband met het streven naar intensief ruimtegebruik) als een maximum (in verband met visuele hinder en ruimtelijke kwaliteit) staat aangegeven.
   Een optimale inrichting en verschijningsvorm van de bebouwing wordt verder nagestreefd door middel van het beeldkwaliteitsplan MTC Valburg.

   Ook met betrekking tot milieu wordt in het midden van het MTC Valburg het meest qua bedrijvigheid toegestaan. Uitgangspunt is dat de zwaarste bedrijven in het midden van het gebied zijn toegestaan en dat naar de randen toe de milieuhinder afneemt. Dit uitgangspunt is verwerkt in een vijftal zogenaamde 'positieve lijsten'. Op deze lijsten wordt, per deelgebied, aangegeven welke bedrijvigheid waar is toegestaan.
   De lijsten gelden voor:
   - lijst 1:het BCV;
   - lijst 2: het FC;
   - lijst 3: het RSC;
   - lijst 4: het BSC (op maaiveld);
   - lijst 5: het BSC (ondergrond).

   Naast deze 'positieve lijsten' zullen diverse, niet direct in dit bestemmingsplan geregelde onderwerpen door middel van parkmanagement worden geregeld dan wel gecoördineerd. Het betreft onder andere:
   1. de segmentering;
   2. het multimodale karakter;
   3. beheer en exploitatie;
   4. een verantwoorde uitgifte van kavels ten opzichte van de beschikbare milieuruimte;
   5. stimulering meervoudig ruimtegebruik;
   6. vervoersmanagement;
   7. beheer van wegen, verlichting, groen en water;
   8. duurzaam bouwen;
   9. beheer en onderhoud van gebouwen.

   De landschappelijke inpassing van het MTC-terrein zal door middel van de aanleg van groenvoorzieningen met beplantingen van uiteenlopende aard gestalte krijgen.

Zone industrielawaai

2. Het terrein zal worden gezoneerd overeenkomstig artikel 41 van de Wet geluidhinder. Daartoe wordt op de kaart de zone aangegeven waarbuiten de geluidbelasting vanwege industrielawaai niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). Dit zal in het (ontwerp-)bestemmingsplan gebeuren.

Dwarsprofielen

3. Het inrichten van de gronden en het oprichten van bebouwing dient te geschieden in overeenstemming met de op de kaart aangegeven dwarsprofielen.

Intern Transport Systeem

4. Ten behoeve van het intern transport tussen de onderlinge bestemmingen in het plangebied, is de aanleg en het gebruik van railsverbindingen en overige af- aan- en doorvoerroutes toegestaan.

2. BESTEMMINGSVOORSCHRIFTEN

Artikel 4 Binnenvaart Service Center (Haven)

Doeleindenomschrijving

1. Deze gronden zijn bestemd voor waterwegen en havens met de daarbij behorende waterstaatswerken en andere voorzieningen voor het beheer, onderhoud en herstel van het havenbedrijf, de waterhuishouding en de waterkering.

Bebouwingsvoorschriften

2. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 30 m, met uitzondering van reclamemasten, waarvan de hoogte niet meer dan 15 m mag bedragen;

Verboden gebruik

3. Als een verboden gebruik als bedoeld in artikel 22 lid 1 wordt in ieder geval beschouwd het gebruik als ligplaats van woonschepen.

Artikel 5 Binnenvaart Service Center (Haventerminal)

Doeleindenomschrijving

1. Deze gronden zijn bestemd voor:
   a. een haventerminal ten behoeve van de overslag, opslag en het vervoer van te ontschepen en te verschepen goederen. Bedrijvigheid op dit terrein moet passen binnen 'positieve lijst 4' (BSC, maaiveld);
   b. in het op de kaart als 'ODC' (Ondergronds Distributie Centrum) aangegeven gebied, voor ondergrondse overslag, opslag en vervoer van goederen ten behoeve van het spoorwegvervoer. Bedrijvigheid op dit terrein moet passen binnen 'positieve lijst 5' (BSC, ondergronds);
   c. nutsvoorzieningen;

   met de daarbij behorende bouwwerken, uitgezonderd bedrijfswoningen, en terreinen, ontsluitingswegen, parkeerplaatsen, groenvoorzieningen en water.

Bebouwingsvoorschriften

2. Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:
   a. het bebouwingspercentage mag niet meer bedragen dan 80%;
   b. de goot- en nokhoogte van de gebouwen mogen niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven;
   c. in afwijking van het bepaalde onder b. mag de nokhoogte van een gebouw ten behoeve van nutsvoorzieningen niet meer dan 5 meter bedragen en de oppervlakte niet meer dan 25 m²;
   d. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 30 meter bedragen, met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen, waarvan de hoogte niet meer dan 4 m mag bedragen, en reclamemasten, waarvan de hoogte niet meer dan 15 m mag bedragen.

Verboden gebruik

3. Als een verboden gebruik als bedoeld in artikel 22 lid 1 wordt in ieder geval beschouwd:
   a. gestapelde opslag met een hoogte van meer dan 15 m;
   b. het gebruik als ligplaats van woonschepen.

Artikel 6 Rail Service Center (Railterminal)

Doeleindenomschrijving

1. Deze gronden zijn bestemd voor:
   a. een railterminal ten behoeve van de overslag, opslag en het vervoer van goederen ten dienste van het spoorwegvervoer. Bedrijvigheid op dit terrein moet passen binnen 'positieve lijst 3' (RSC);
   b. nutsvoorzieningen;

   met de daarbij behorende bouwwerken, uitgezonderd bedrijfswoningen, en terreinen, ontsluitingswegen, parkeerplaatsen, groenvoorzieningen en water.

Bebouwingsvoorschriften

2. Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:
   a. gebouwen dienen achter de op de kaart aangegeven bouwgrens worden gebouwd;
   b. het bebouwingspercentage mag niet meer bedragen dan 80%;
   c. de goot- en nokhoogte van de gebouwen mogen niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven;
   d. in afwijking van het bepaalde onder b. mag de nokhoogte van een gebouw ten behoeve van nutsvoorzieningen niet meer dan 5 meter bedragen en de oppervlakte niet meer dan 25 m²;
   e. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 30 meter bedragen, met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen, waarvan de hoogte niet meer dan 4 m mag bedragen, en reclamemasten, waarvan de hoogte niet meer dan 15 m mag bedragen.

Verboden gebruik

3. Als een verboden gebruik als bedoeld in artikel 22 lid 1 wordt in ieder geval beschouwd het gebruik van de gronden gelegen tussen de bouwgrens en de weg ten behoeve van opslag of parkeren.

Artikel 7 Uit te werken bedrijfsdoeleinden 1 (UB1) (BCV)

Doeleindenomschrijving

1. Deze gronden zijn bestemd voor:
   a. bedrijfsactiviteiten, die voorkomen op de 'positieve lijst (1) (BCV)';
   b. wegen;
   c. nutsvoorzieningen;

   met de daarbij behorende bouwwerken, uitgezonderd bedrijfswo-ningen, en terreinen, parkeerplaatsen, groenvoorzieningen en water.

Uitwerkingsregels

2. Burgemeester en Wethouders werken de bestemming van de in lid 1 bedoelde gronden overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening uit met inachtneming van het bepaalde in artikel 3 en van de volgende regels:
   a. het verhardingspercentage mag niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven;
   b. het bebouwingspercentage mag niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven;
   c. de hoogte van gebouwen mag niet minder respectievelijk niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven;
   d. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 30 m;
   e. op de uitwerkingsprocedure is het bepaalde in artikel 30 van toepassing.

Voorlopig bouwverbod

3. Zolang en voorzover de in lid 2 bedoelde uitwerking niet onherroepelijk is, mogen bouwwerken slechts worden gebouwd, mits:
   a. het bouwplan in overeenstemming is met het ontwerp-uitwerkingsplan;
   b. van Gedeputeerde Staten vooraf een verklaring van geen bezwaar ter zake is ontvangen, tenzij:
      1. Gedeputeerde Staten hebben verklaard dat de uitwerking geen goedkeuring behoeft en gedurende de termijn van terinzagelegging geen bedenkingen tegen het ontwerp-uitwerkingsplan zijn ingebracht, dan wel:
      2. het betreft bouwwerken, waarvoor ingevolge artikel 42 van de Woningwet geen bouwvergunning is vereist.

Artikel 8 Uit te werken bedrijfsdoeleinden (UB2) (FC)

Doeleindenomschrijving
1. Deze gronden zijn bestemd voor:
   a. bedrijfsactiviteiten, die voorkomen op de 'positieve lijst (2) (FC)';
   b. nutsvoorzieningen;

met de daarbij behorende bouwwerken, uitgezonderd bedrijfswoningen, en terreinen, ontsluitingswegen, parkeerplaatsen, groenvoorzieningen en water.

Uitwerkingsregels
2. Burgemeester en Wethouders werken de bestemming van de in lid 1 bedoelde gronden overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening uit met inachtneming van het bepaalde in artikel 3 en van de volgende regels:
   a. het verhardingspercentage mag niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven;
   b. het bebouwingspercentage mag niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven;
   c. de hoogte van gebouwen mag niet minder respectievelijk niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven;
   d. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 30 m;
   e. ten hoogste 1 verkooppunt voor motorbrandstoffen is toegestaan, zulks middels een specifiek aan te brengen aanduiding op de kaart van het uitwerkingsplan;
   f. binnen een zone van 80 m rondom een verkooppunt voor motorbrandstoffen zijn geen hindergevoelige functies toegestaan;
   g. op de uitwerkingsprocedure is het bepaalde in artikel 30 van toepassing.

Voorlopig bouwverbod
3. Zolang en voorzover de in lid 2 bedoelde uitwerking niet onherroepelijk is, mogen bouwwerken slechts worden gebouwd, mits:
   a. het bouwplan in overeenstemming is met het ontwerp-uitwerkingsplan;
   b. van Gedeputeerde Staten vooraf een verklaring van geen bezwaar ter zake is ontvangen, tenzij:
      1. Gedeputeerde Staten hebben verklaard dat de uitwerking geen goedkeuring behoeft en gedurende de termijn van terinzagelegging geen bedenkingen tegen het ontwerp-uitwerkingsplan zijn ingebracht, dan wel:
      2. het betreft bouwwerken, waarvoor ingevolge artikel 42 van de Woningwet geen bouwvergunning is vereist.

Artikel 9 Uit te werken bedrijfsdoeleinden (UB3)

Doeleindenomschrijving
1. Deze gronden zijn bestemd voor:
   a. bedrijfsactiviteiten, die voorkomen op de 'positieve lijst (1) (BCV)' en 'positieve lijst (2) (FC)';
   b. wegen;
   c. nutsvoorzieningen;

met de daarbij behorende bouwwerken, uitgezonderd bedrijfswoningen, en terreinen, parkeerplaatsen, groenvoorzieningen en water.

Uitwerkingsregels
2. Burgemeester en Wethouders werken de bestemming van de in lid 1 bedoelde gronden overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening uit met inachtneming van het bepaalde in artikel 3 en van de volgende regels:
   a. het verhardingspercentage mag niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven;
   b. het bebouwingspercentage mag niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven;
   c. de hoogte van gebouwen mag niet minder respectievelijk niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven;
   d. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 30 m;
   e. ten hoogste 1 verkooppunt voor motorbrandstoffen is toegestaan, zulks middels een specifiek aan te brengen aanduiding op de kaart van het uitwerkingsplan;
   f. binnen een zone van 80 m rondom een verkooppunt voor motorbrandstoffen zijn geen hindergevoelige functies toegestaan;
   g. op de uitwerkingsprocedure is het bepaalde in artikel 30 van toepassing.

Voorlopig bouwverbod
3. Zolang en voorzover de in lid 2 bedoelde uitwerking niet onherroepelijk is, mogen bouwwerken slechts worden gebouwd, mits:
   c. het bouwplan in overeenstemming is met het ontwerp-uitwerkingsplan;
   d. van Gedeputeerde Staten vooraf een verklaring van geen bezwaar ter zake is ontvangen, tenzij:
      3. Gedeputeerde Staten hebben verklaard dat de uitwerking geen goedkeuring behoeft en gedurende de termijn van terinzagelegging geen bedenkingen tegen het ontwerp-uitwerkingsplan zijn ingebracht, dan wel:
      4. het betreft bouwwerken, waarvoor ingevolge artikel 42 van de Woningwet geen bouwvergunning is vereist.

Artikel 10 -vervallen-

Artikel 11 Agrarische doeleinden

Doeleindenomschrijving
1. Deze gronden zijn bestemd voor:
   a. het gebruik ten behoeve van het agrarisch bedrijf;
   b. groenvoorzieningen;
   c. water.

Bebouwingsvoorschriften
2. Op deze gronden zijn uitsluitend bouwwerken, noodzakelijk voor de uitoefening van een agrarisch bedrijf en kennelijk voor dat doel bestemd, toegestaan onder de volgende voorwaarden:
   a. gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen de op de kaart aangegeven bouwpercelen, met een hoogte van niet meer dan 10 m;
   b. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 2 m.

Vrijstelling
3. Burgemeester en Wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 2 onder a. voor de bouw van melkstallen en schuilgelegenheden, mits:
   1. de inhoud niet meer bedraagt dan 150 m3;
   2. de goothoogte niet meer bedraagt dan 2,8 m;
   3. de afstand van een gebouw tot het hart van elke op de kaart aangegeven weg niet minder bedraagt dan 25 m.

Artikel 12 Verkeersdoeleinden

Doeleindenomschrijving
1. Deze gronden zijn bestemd voor wegen, water en kruisingen met water, voet- en fietspaden en parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende groenvoorzieningen en bouwwerken, zoals straatmeubilair, bruggen, kunstwerken en onderhoudsgebouwen, met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen.

Bebouwingsvoorschriften
2. Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:
   a. de oppervlakte van een gebouw mag niet meer dan 30 m2 bedragen;
   b. de hoogte van een gebouw mag niet meer dan 5 m bedragen;
   c. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3 meter, zulks met uitzondering van openbare verlichting, verkeersregelinstallaties, bewegwijzering, technische installaties en portalen, waarvan de hoogte niet meer dan 10 m mag bedragen.

Artikel 13 Uit te werken verkeersdoeleinden, haventerminal, bedrijfsdoeleinden en groen

Doeleindenomschrijving

1. Deze gronden zijn bestemd voor:
   a. wegen, water en kruisingen met water, voet- en fietspaden en parkeervoorzieningen;
   b. een haventerminal ten behoeve van de overslag, opslag en het vervoer van te ontschepen en te verschepen goederen. Daartoe zijn uitsluitend bedrijfsactiviteiten die voorkomen in de van de van dit bestemmingsplan deel uit makende Staat van Bedrijfsactiviteiten 4 toegestaan;
   c. bedrijfsactiviteiten, die voorkomen in de van dit bestemmingsplan deel uit makende Staat van Bedrijfsactiviteiten 1;
   d. bedrijfsactiviteiten, die voorkomen in de van dit bestemmingsplan deel uit makende Staat van Bedrijfsactiviteiten 2;
   e. groenvoorzieningen, gazons, beplanting, waterpartijen, kaden, fiets- en voetpaden, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
   f. nutsvoorzieningen,

   met de daarbij behorende bouwwerken, zoals straatmeubilair, bruggen, kunstwerken en onderhoudsgebouwen en met uitzondering van bedrijfswoningen en verkooppunten voor motorbrandstoffen, alsmede terreinen, ontsluitingswegen, groenvoorzieningen en water.

Uitwerkingsregels

2. Burgemeester en Wethouders werken de bestemming van de in lid 1 bedoelde gronden overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening uit met inachtneming van het bepaalde in artikel 3 en van de volgende regels:
   a. bij de uitwerking dient de A 73 te worden ingepast overeenkomstig de in lid 1 onder a. genoemde doeleinden;
   b. de gronden die niet benodigd zijn voor de onder a. bedoelde inpassing zullen worden bestemd overeenkomstig de aangrenzende bestemmingen, in welk geval de in lid 1 onder b., c., d. respectievelijk e. genoemde functies aan deze gronden worden toegekend;
   c. de hoogte van bouwwerken ten behoeve van de in lid 1 onder a genoemde functies mag niet meer bedragen dan 10 m;
   d. de hoogte van bouwwerken ten behoeve van de in lid 1 onder b., c., d. en e. genoemde functies dient te worden afgestemd op het bepaalde in respectievelijk de artikelen 5, 7, 8 en 14.
   e. de situering van bedrijfsactiviteiten ten behoeve van de in lid 1 onder b., c. en d. genoemde functies dient te worden afgestemd op het bepaalde ten aanzien van de milieuzonering in respectievelijk de artikelen 5, 7 en 8;
   f. op de uitwerkingsprocedure is het bepaalde in artikel 30 van toepassing.

Voorlopig bouwverbod

3. Zolang en voorzover de in lid 2 bedoelde uitwerking niet onherroepelijk is, mogen bouwwerken slechts worden gebouwd, mits:
   a. het bouwplan in overeenstemming is met het ontwerp-uitwerkingsplan;
   b. van Gedeputeerde Staten vooraf een verklaring van geen bezwaar ter zake is ontvangen, tenzij:
      1. Gedeputeerde Staten hebben verklaard dat de uitwerking geen goedkeuring behoeft en gedurende de termijn van terinzagelegging geen bedenkingen tegen het ontwerp-uitwerkingsplan zijn ingebracht, dan wel:
      2. het betreft bouwwerken, waarvoor ingevolge artikel 42 van de Woningwet geen bouwvergunning is vereist.

Artikel 14 Groen

Doeleindenomschrijving

1. Deze gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, gazons, beplanting, waterpartijen, kaden, wegen, fiets- en voetpaden, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

Bebouwingsvoorschriften

2. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 6 meter, zulks met uitzondering van de hoogte openbare verlichting en bewegwijzering, die niet meer dan 10 m mag bedragen.

Artikel 15 Water

Doeleindenomschrijving

1. Deze gronden zijn bestemd voor water met de voor de waterhuishouding en het verkeer in en over het water noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde, alsmede voor fietspaden.

Bebouwingsvoorschriften

2. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 6 m bedragen, met uitzondering van de hoogte van oeververbindingen, welke niet meer dan 6 m mag bedragen.

Verboden gebruik

3. Als een verboden gebruik als bedoeld in artikel 22 lid 1 wordt in ieder geval beschouwd het gebruik als ligplaats van woonschepen.

Artikel 16 Agrarisch gebied/Uiterwaarden/waterberging

Doeleindenomschrijving

1. Deze gronden zijn bestemd voor de volgende doeleinden:
   a. agrarisch gebied met landschaps- en natuurwaarden;
   b. de afvoer van hoog oppervlaktewater, ijs en sediment;
   c. beheer en onderhoud van de rivier en haar waterkering;

Bouwvoorschriften

2. Op of in de in lid 1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de in lid 1 onder a en b bedoelde functies, met dien verstande dat:
   a. de hoogte van vaarwegmarkeringen niet meer dan 8,00 m mag bedragen;
   b. de hoogte van overige bouwwerken niet meer dan 2,00 m mag bedragen.

Aanlegvergunning

c. Het is verboden, zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning), op of in de in lid 1 bedoelde gronden de volgende werken, niet zijnde bouwwerken en - werkzaamheden, uit te voeren:
   a. het aanleggen en verharden van wegen en paden en het aanleggen of aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
   b. het verlagen van de bodem en afgraven, ophogen en egaliseren van de gronden
   c. het aanleggen en dempen van watergangen, sloten en andere waterpartijen;
   d. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- en telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
   e. het vellen en rooien van bomen, hakhout en andere houtopstanden en het verrichten van handelingen, die de dood of ernstige beschadiging daarvan ten gevolge hebben of kunnen hebben;
   f. werken en werkzaamheden, zoals uitdiepen, draineren en slaan van putten, die wijziging van de waterhuishouding of waterstand beogen of ten gevolge hebben;
   g. het bebossen of anderszins beplanten met houtopstanden, waaronder begrpen het kweken en telen van bomen, struiken en heesters.

d. Het in lid 3 bepaalde verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die het normale onderhoud en be-

heer betreffen of die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het bestemmingsplan.

e. Burgemeester en Wethouders verlenen, gehoord een door hen aan te wijzen deskundige, vergunning ten behoeve van de onder 3 bedoelde werken en werkzaamheden, mits de overige bepalingen van dit plan zich daartegen niet verzetten en indien daardoor de belangen van de leiding niet in onevenredige mate worden of kunnen worden aangetast. Indien Burgemeester en Wethouders afwijken van een advies van de in de vorige zin bedoelde deskundige kan de aanlegvergunning slechte worden verleend, indien vooraf van gedeputeerde staten de verklaring is ontvangen, dat zij tegen het verlenen van de vergunning geen bezwaar hebben.

Artikel 17 Waterstaatsdoeleinden

Doeleindenomschrijving
1. Deze gronden zijn bestemd voor de waterhuishouding en waterbeheersing.
Ten dienste van en in verband met deze bestemming zijn toegelaten:
a. watergangen, waterlopen en waterpartijen;
b. taluds, oevers en onderhoudsstroken;
c. langzaamverkeersverbindingen;
d. kruisingenoverbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden;

Bebouwingsvoorschriften
2. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van deze bestemming met een hoogte van niet meer dan 5 m.

Verboden gebruik
3. Als een verboden gebruik als bedoeld in artikel 22 lid 1 wordt in ieder geval beschouwd het gebruik als ligplaats van woonschepen.

Artikel 18 Primaire waterkering

Doeleindenomschrijving
1. Deze gronden zijn, onverminderd de elders in deze voorschriften gegeven bestemmingen, bestemd voor waterkerende werken, de waterbeheersing, alsmede voor de geleiding van het scheepvaartverkeer.

Bebouwingsvoorschriften
2. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de waterkering waarvan de hoogte niet meer dan 5 m mag bedragen, alsmede ten behoeve van oeververbindingen, waarvan de hoogte niet meer dan 10 m mag bedragen.

Vrijstelling
3. Burgemeester en Wethouders kunnen, gehoord de beheerder van de waterkering, vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 2 ten behoeve van de bouw van krachtens het elders in deze voorschriften bepaalde toegelaten bouwwerken, mits de belangen van de in lid 1 genoemde doeleinden daardoor niet in onevenredige mate worden of kunnen worden geschaad.

Verboden gebruik
4. Als een verboden gebruik als bedoeld in artikel 22 lid 1 wordt in ieder geval beschouwd het gebruik als ligplaats van woonschepen.

Artikel 19 Hoogspanningslijn (bovengronds)

Doeleindenomschrijving
1. Deze gronden zijn, onverminderd de elders in deze voorschriften gegeven bestemmingen, bestemd voor het oprichten en instandhouden van een bovengrondse hoogspanningslijnen met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bebouwingsvoorschriften
2. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van deze bestemming, zoals hoogspanningsmasten, mits de hoogte niet meer dan 50 m bedraagt en de onderlinge afstand van hoogspanningsmasten tenminste 180 m bedraagt.

Vrijstelling
3. Burgemeester en Wethouders kunnen, gehoord de leidingbeheerder, vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 2 ten behoeve van de bouw van krachtens het elders in deze voorschriften bepaalde toegelaten bouwwerken, mits de belangen van de in lid 1 genoemde doeleinden daardoor niet in onevenredige mate worden of kunnen worden geschaad.

Artikel 20 Hoogspanningskabel (ondergronds)

Doeleindenomschrijving
f. Binnen een afstand van 5 m, gemeten uit het hart van de op de plankaart aangeduide ondergrondse hoogspanningskabels zijn deze gronden, onverminderd de elders in deze voorschriften aangewezen bestemmingen, bestemd voor een ondergrondse hoogspanningsleiding.

Bebouwing
g. Op deze gronden mogen geen bouwwerken worden opgericht.

Aanlegvergunning
h. Het is verboden, zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning), binnen een afstand van 5 m, gemeten uit het hart van de in lid 1 bedoelde leiding de volgende werken, niet zijnde bouwwerken en - werkzaamheden, uit te voeren:
h. wijzigen van het maaiveldniveau door ontgrondingen of ophogingen;
i. het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normale spit- of ploegwerkzaamheden;
j. het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
k. het aanbrengen van diepwortelende beplanting;
l. het indrijven van voorwerpen in de grond;
m. het permanent opslaan van goederen.

i. Het in lid 3 bepaalde verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die het normale onderhoud en beheer van de leiding betreffen of die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het bestemmingsplan.

j. Burgemeester en Wethouders verlenen, gehoord de beheerder van de leiding, vergunning ten behoeve van de onder 3 bedoelde werken en werkzaamheden, mits de overige bepalingen van dit plan zich daartegen niet verzetten en indien daardoor de belangen van de leiding niet in onevenredige mate worden of kunnen worden aangetast.

Artikel 21 Gastransportleiding

Doeleindenomschrijving
1. Binnen een afstand van 4 dan wel 5 m (zie plankaart), gemeten uit het hart van de op de plankaart aangeduide gastransportleiding, zijn deze gronden, onverminderd de elders in deze voorschriften aangewezen bestemmingen, bestemd voor een gastransportleiding.

Bebouwing
2. Op deze gronden mogen geen bouwwerken worden opgericht.

Aanlegvergunning
3. Het is verboden, zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning), binnen een afstand van 4 dan wel 5 m, gemeten uit het hart van de in lid 1 bedoelde leiding de volgende werken, niet zijnde bouwwerken en - werkzaamheden, uit te voeren:

a. wijzigen van het maaiveldniveau door ontgrondingen of ophogingen;
b. het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normale spit- of ploegwerkzaamheden;
c. het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
d. het aanbrengen van diepwortelende beplanting;
e. het indrijven van voorwerpen in de grond;
f. het permanent opslaan van goederen.

4. Het in lid 3 bepaalde verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die het normale onderhoud en beheer van de leiding betreffen of die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het bestemmingsplan.

5. Burgemeester en Wethouders verlenen, gehoord de beheerder van de leiding, vergunning ten behoeve van de onder 3 bedoelde werken en werkzaamheden, mits de overige bepalingen van dit plan zich daartegen niet verzetten en indien daardoor de belangen van de leiding niet in onevenredige mate worden of kunnen worden aangetast.

3. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

Artikel 22 Gebruiksbepaling

1. Het is verboden de binnen het plan gelegen gronden of de bouwwerken te gebruiken op een andere wijze of voor een ander doel dan blijkens het plan toelaatbaar is.

2. Als een verboden gebruik als bedoeld in lid 1 wordt in ieder geval beschouwd het gebruik van de binnen het plan gelegen gronden als ligplaats voor woonschepen.

3. Als een verboden gebruik als bedoeld in lid 1 wordt in ieder geval begrepen het gebruik van bouwwerken ten dienste van seksinrichtingen of prostitutie.

4. Burgemeester en Wethouders verlenen van het bepaalde in het eerste lid vrijstelling indien strikte toepassing van dit voorschrift leidt tot een beperking van het meest doelmatig gebruik, die niet door dringende redenen gerechtvaardigd wordt.

Artikel 23 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

De voorschriften van de Bouwverordening gemeente Overbetuwe/gemeente Nijmegen ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9, lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende onderwerpen:
a. invloed van de omgeving op het bouwwerk (artikel 2.5.2);
b. de bereikbaarheid van gebouwen voor het wegverkeer (artikel 2.5.3);
c. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten (artikel 2.5.4);
d. de ruimte tussen bouwwerken (artikel 2.5.17);
e. de parkeergelegenheid (artikel 2.5.30).

Artikel 24 Algemene vrijstellingsbepaling

Burgemeester en Wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde op de kaart en in deze voorschriften voor:

a. het oprichten van bouwwerken ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen en gemalen en andere waterstaatswerken tot een nokhoogte van ten hoogste 5 meter en een oppervlakte van ten hoogste 50 m^2;

b. de bouw van masten ten behoeve van het telecommunicatieverkeer tot een maximale hoogte van 60 meter;

c. de bouw van reclamemasten, bewegwijzering en soortgelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waarvan de hoogte maximaal 30 meter mag zijn;

d. het oprichten van bebouwing ten behoeve van het opwekken van energie en ten behoeve van een afvalverzamelpunt tot een oppervlakte van maximaal 75 m^2 en een hoogte van ten hoogste 5 meter;

e. de bouw van windenergie-installaties met een hoogte van niet meer dan 150 m;

f. de overschrijding van de op de kaart en in de voorschriften aangegeven percentages, maten, oppervlakten en bouw- en bestemmingsgrenzen met niet meer dan 10%, met dien verstande dat de overschrijding van de bouw- en bestemmingsgrenzen niet meer mag bedragen dan 10 m. .

Artikel 25 Anti-dubbeltelbepaling

Gronden welke eenmaal in aanmerking zijn genomen bij het verlenen van een bouwvergunning of het toestaan van een meldingsplichtig bouwwerk waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Positieve lijst Bedrijven Complex Valburg (BCV)
6 augustus 2001

SBI	VOLGNR	Omschrijving	VNG-Brochure GEUR	STOF	GELUID	C	Z	GEVAAR	AFSTAND	CAT	B (=bodemverontreiniging)	D (=divers)	L (=luchtverontreiniging)	gehanteerde afstand Geur	Stof
15	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN													
152		Visverwerking	300	30	200	C		50	300					300	30
153		Groente- en fruitverwerking	300	30	200	C		50	300					300	30
1531		Aardappelprodukten fabrieken	300	30	200	C		50	300	4				300	30
1532, 1533	0	Groente- en fruitconservenfabrieken:													
1532, 1533	1	- jam	50	10	100	C		10	100	3				50	10
1532, 1533	2	- groente algemeen	100	10	100	C		10	100	3				100	10
1532, 1533	3	- met koolsoorten	200	10	100	C		10	200	4				200	10
1532, 1533	4	- met drogerijen	300	10	200	C		30	300	4				300	10
1532, 1533	5	- met uienconservering (zoutinleggerij)	300	10	100	C		10	300	4				300	10
1541	0	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:													
1541	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	30	100	C		30	200	4	B			200	30
1541	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	50	300	C	Z	50	300	4	B			300	50
1542	0	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:													
1542	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	10	100	C		100	200	4	B			200	10
1542	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	10	300	C	Z	200	300	4	B			300	10
1543	0	Margarinefabrieken:													
1543	1	- p.c. < 250.000 t/j	100	10	200	C		30	200	4				100	10
1543	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	10	300	C	Z	50	300	4	B			300	10
1551	0	Zuivelprodukten fabrieken:													
1551	1	- gedroogde produkten, p.c. >= 1,5 t/u	200	100	500	C	Z	50	500	5				200	100
1551	2	- geconcentreerde produkten, verdamp. cap. >=	200	30	500	C	Z	50	500	5				200	30
1551	3	- melkprodukten fabrieken v.c. < 55.000 t/j	50	0	100	C		30	100	3				50	0
1551	4	- melkprodukten fabrieken v.c. >= 55.000 t/j	100	0	300	C	Z	50	300	4				100	0
1551	5	- overige zuivelprodukten fabrieken	50	50	300	C		50	300	4				50	50
1552		Consumptie-ijsfabrieken	50	0	100	C		50	100	3				50	0
1561		Grutterswarenfabrieken	50	100	200	C		50	200	4		D		100	200
1561	0	Meelfabrieken:													
1561	1	- p.c. < 500 t/u	100	50	200	C		50	200	4				100	50
1561	2	- p.c. >= 500 t/u	200	100	300	C	Z	100	300	4				200	100
1562	0	Zetmeelfabrieken:													
1562	1	- p.c. < 10 t/u	200	50	200	C		30	200	4				200	50
1562	2	- p.c. >= 10 t/u	300	100	300	C	Z	50	300	4				300	100
1571	0	Veevoerfabrieken:													
1571	5	- mengvoeder, p.c. < 100 t/u	200	50	200	C		30	200	4				200	50
1571	6	- mengvoeder, p.c. >= 100 t/u	300	100	300	C	Z	50	300	4				300	100
1572		Vervaardiging van voer voor huisdieren	200	100	200	C		30	200	4				200	100
1581	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:													
1581	1	- v.c. < 2500 kg meel/week	30	10	30	C		10	30	2				30	10
1581	2	- Brood- en beschuitfabrieken	100	30	100	C		30	100	3				100	30
1582		Banket, biscuit- en koekfabrieken	100	10	100	C		30	100	3				100	10
1584	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:													
1584	1	- Cacao- en chocoladefabrieken	300	50	100			50	300	4				300	50
1584	2	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden	100	30	50			30	100	3				100	30
1584	3	- Suikerwerkfabrieken met suiker branden	300	30	50			30	300	4				300	30
1585		Deegwarenfabrieken	50	30	10			10	50	3				50	30
1586	0	Koffiebranderijen en theepakkerijen:													
1586	1	- koffiebranderijen	300	30	200	C		10	300	4		D		500	50
1586	2	- theepakkerijen	100	10	30			10	100	3				100	10
1587		Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden	200	30	50			10	200	4				200	30
1589		Vervaardiging van overige voedingsmiddelen	200	30	50			30	200	4		D		300	50
1589.1		Bakkerijgrondstoffenfabrieken	200	50	50			50	200	4				200	50
1589.2		Bakmeel- en puddingpoederfabrieken	200	50	50			30	200	4				200	50
1589.2	0	Soep- en soeparomafabrieken:													
1589.2	1	- zonder poederdrogen	100	10	50			10	100	3				100	10
1589.2	2	- met poederdrogen	300	50	50			50	300	4				300	50
1591		Destilleerderijen en likeurstokerijen	300	30	200	C		30	300	4				300	30
1592	0	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:													
1592	1	- p.c. < 5.000 t/j	200	30	200	C		30	200	4				200	30
1592	2	- p.c. >= 5.000 t/j	300	50	300	C		50	300	4	B			300	50
1593 t/m 1595		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30	C		0	30	2				10	0
1596		Bierbrouwerijen	300	30	100	C		50	300	4				300	30
1597		Mouterijen	300	50	100	C		30	300	4				300	50
1598		Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	10	0	100			10	100	3				10	0
16	-	VERWERKING VAN TABAK													
160		Tabakverwerkende industrie	200	30	50	C		30	200	4				200	30
17	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL													
171		Bewerken en spinnen van textielvezels	10	50	100			30	100	3				10	50
172	0	Weven van textiel:													
172	1	- aantal weefgetouwen < 50	10	10	100			0	100	3				10	10
172	2	- aantal weefgetouwen >= 50	10	30	300		Z	50	300	4				10	30
173		Textielveredelingsbedrijven	50	0	50			10	50	3	B			50	0
174, 175		Vervaardiging van textielwaren	10	0	50			10	50	3				10	0
1751		Tapijt-, kokos- en vloermattenfabrieken	100	30	200			10	200	4	B		L	100	100
176, 177		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	0	10	50			10	50	3					
18	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT													
181		Vervaardiging kleding van leer	30	0	50			0	50	3				30	0
182		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30			30	30	2				10	10
183		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bo	50	10	10			10	50	3	B		L	100	100
19	-	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)													
192		Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	50	10	30			10	50	3		D		100	30
193		Schoenenfabrieken	50	10	50			10	50	3				50	10
20	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.													
2010.1		Houtzagerijen	0	50	100			10	100	3				0	50
2010.2	0	Houtconserveringsbedrijven:													
2010.2	1	- met creosootolie	200	30	50			10	200	4	B		L	200	100
2010.2	2	- met zoutoplossingen	10	30	50			10	50	3	B			10	30
202		Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	100	30	100			10	100	3	B			100	30
203, 204		Timmerwerkfabrieken	0	30	100			0	100	3				0	30
205		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	30	30			0	30	2				10	30
21	-	VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN													
2111		Vervaardiging van pulp	200	100	200	C		50	200	4				200	100
2112	0	Papier- en kartonfabrieken:													
2112	1	- p.c. < 3 t/u	50	50	50	C		30	50	3				50	50
2112	2	- p.c. 3 - 15 t/u	100	50	200	C	Z	50	200	4				100	50
212		Papier- en kartonwarenfabrieken	30	30	100	C		30	100	3				30	30
2121.2	0	Golfkartonfabrieken:													
2121.2	1	- p.c. < 3 t/u	30	30	100	C		30	100	3				30	30
2121.2	2	- p.c. >= 3 t/u	50	30	200	C	Z	30	200	4				50	30
22	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA													
221		Uitgeverijen (kantoren)	0	0	10			0	10	1				0	0
2221		Drukkerijen van dagbladen	30	0	100	C		10	100	3	B		L	100	100
2222		Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	30	0	100			10	100	3	B			30	0
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30			0	30	2	B			10	0
2223	A	Grafische afwerking	10	0	10			0	10	1				10	0
2223	B	Binderijen	30	0	30			0	30	2				30	0
2224		Grafische reproduktie en zetten	30	0	10			10	30	2	B			30	0
2225		Overige grafische aktiviteiten	30	0	30			10	30	2	B	D		50	10
223		Reproduktiebedrijven opgenomen media	10	0	10			0	10	1				10	0
25	-	VERVAARDIGING VAN PRODUKTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF													
2512	0	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:													
2512	1	- vloeropp. < 100 m2	50	10	30			30	50	3				50	10
2512	2	- vloeropp. >= 100 m2	200	50	100			50	200	4	B			200	50
2513		Rubber-artikelenfabrieken	100	10	50			50	100	3		D		200	30
252	0	Kunststofverwerkende bedrijven	200	50	100			100	200	4				200	50
28	-	VERVAARD. VAN PRODUKTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)													
281	0	Constructiewerkplaatsen:													
281	1	- gesloten gebouw	30	30	100			30	100	3	B			30	30
2821	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:													
2821	1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	300			30	300	4	B			30	50

2821	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500	Z	30	500	5	B				50	100	
2822, 2830		Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels	30	30	200		30	200	4	B				30	30	
284	A	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven	10	30	200		30	200	4	B				10	30	
284	B	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	50	30	100		30	100	3	B		D			100	50
2851	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:														
2851	1	- algemeen	50	50	100		50	50	3	B			L		100	100
2851	2	- scoperen (opspuiten van zink)	50	50	100		30	50	3	B		D	L		100	100
2851	3	- thermisch verzinken	100	50	100		50	100	3	B			L		100	100
2851	4	- thermisch vertinnen	100	50	100		50	100	3	B			L		100	100
2851	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	30	50	100		30	50	3	B				30	50	
2851	6	- anodiseren, eloxeren	50	10	100		30	100	3	B				50	10	
2851	7	- chemische oppervlaktebehandeling	50	10	100		30	100	3	B				50	10	
2851	8	- emailleren	100	50	100		50	100	3	B			L		100	100
2851	9	- galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen	30	30	100		50	30	2	B				30	30	
2851	10	- stralen	30	200	200		30	200	4	B		D	L		100	300
2851	11	- metaalharden	30	50	100		50	100	3	B		D			50	100
2851	12	- lakspuiten en moffelen	100	30	100		50	100	3	B		D	L		200	100
287	A0	Grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken:														
287	A1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	200		30	200	4	B				30	50	
287	A2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500	Z	30	500	5	B				50	100	
29	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN														
29	0	Machine- en apparatenfabrieken:														
29	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	100		30	100	3	B		D			50	50
29	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	30	200		30	200	4	B		D			100	50
291		Vervaardiging van machines voor de produktie en toepassing va mechanische energie (excl. motoren voor vliegtuigen, motorvoertuigen en -fietsen)	30	30	100		30	100							50	50
292		Verv. van overige machnies en apparaten voor algemeen gebrui	30	30	100		30	100						30	30	
293		Verv. van landbouwmachines en -werktuigen	30	30	100		30	100						30	30	
295		Verv. van overige mach. en app. voor spec. industiële activiteiten	30	30	100		30	100						30	30	
30	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS														
30	A	Kantoormachines- en computerfabrieken	30	10	50		30	50	3					30	10	
31	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDH.														
311		Elektromotoren- en generatorenfabrieken	200	30	30		50	200	4	B			L		200	100
312		Schakel- en installatiemateriaalfabrieken	200	10	30		50	200	4	B			L		200	100
313		Elektrische draad- en kabelfabrieken	100	10	200		50	200	4			D	L		200	100
314		Accumulatoren- en batterijenfabrieken	100	30	100		50	100	3	B			L		100	100
32	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN -BENODIGDH.														
321 t/m 323		Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d.	30	0	50		30	50	3	B		D			50	10
3210		Fabrieken voor gedrukte bedrading	50	10	50		30	50	3	B				50	10	
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN														
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten	30	0	30		0	30	2					30	0	
35	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)														
354		Rijwiel- en motorrijwielfabrieken	30	10	100		30	100	3	B				30	10	
37	-	VOORBEREIDING TOT RECYCLING														
372	B	Rubberregeneratiebedrijven	300	50	100		50	300	4					300	50	
372	C	Afvalscheidingsinstallaties	200	200	300	C	50	300	4	B				200	200	
40	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER														
40	A5	- warmte-kracht-installaties (gas)	30	30	500	C	Z 100	500	5					30	30	
50		HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS														
5010.1		Import van nieuwe bedrijfsauto's	10	0	30		10	30	2	B				10	0	
5010.2		Import van nieuwe personenauto's	10	0	30		10	30	2	B				10	0	
5010.3	A	Groothandel in bedrijfsauto's (excl. import van nieuwe)	10	0	30		10	30	2	B				10	0	
5010.3	B	Handelsbemiddeling in bedrijfsauto's	10	0	30		10	30	2	B				10	0	
5010.4	A	Groothandel in personenauto's (excl. import van nieuwe)	10	0	30		10	30	2	B				10	0	
5010.4	B	Handelsbemiddeling in personenauto's	10	0	30		10	30	2	B				10	0	
5010.5		Handel in aanhangwagens, opleggers e.d.	10	0	30		10	30	2	B				10	0	
5020.1		Auto-onderdelen servicebedrijven	10	0	30		10	30	2	B				10	0	
5030.1		Groothandel en handelsbemiddeling in auto-ond. en -accessoires	10	0	30		10	30	2	B				10	0	
5030.2		Groothandel en handelsbemiddeling in banden	10	0	30		10	30	2	B				10	0	
5040.1		Groothandel en handelsbem. in motorfietsen en onderd. en acc.	10	0	30		10	30	2	B				10	0	
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING														
511		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10		0	10	1					0	0	
5121		Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders	30	30	30		30	30	2					30	30	
512181		Grth in specerijen (ruw tropisch produkt)	30	30	30		30	30	2					30	30	
512182		Grth in koffie en thee (ruw tropisch produkt)	30	30	30		30	30	2					30	30	
512183		Grth in cacaobonen (ruw tropisch produkt)	30	30	30		30	30	2					30	30	
512184		Grth in ruwe tropische produkten n.e.g.	30	30	30		30	30	2					30	30	
512185		Grth in akkerbouwprodukten n.e.g.	30	30	30		30	30	2					30	30	
5122		Grth in bloemen en planten	10	10	30		0	30	2					10	10	
5123		Grth in levende dieren	50	10	100	C	0	100	3					50	10	
5124		Grth in huiden, vellen en leder	50	0	30		0	50	3					50	0	
5125, 5131		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	30	30	30		30	30	2					30	30	
5132, 5133		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën	10	0	30		30	30	2					10	0	
5134		Grth in dranken	0	0	30		0	30	2					0	0	
5135		Grth in tabaksprodukten	10	0	30		0	30	2					10	0	
5136		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30		0	30	2					10	10	
5137		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30		0	30	2					30	10	
5138, 5139		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30		30	30	2					10	10	
51382		Grth in vis, schaal- en weekdieren	10	10	30		30	30	2					10	10	
514		Grth in overige consumentenartikelen	10	10	30		10	30	2					10	10	
5141		Grth in kledingstoffen en fournituren	10	10	30		10	30						10	10	
5142		Grth in huishoudtextiel (excl. beddengoed)	10	10	30		10	30						10	10	
5143		Grth in elektrische huishoudelijke apparaten, audio- en video-apparaten, beeld- en geluidsdragers en verlichtingsartikelen	10	10	30		10	30						10	10	
5146		Grth in farmaceutische produkten, medische en tandheelkundige instrumenten, verpleegartikelen en laboratoriumbenodigdheden	10	10	30		10	30						10	10	
51477		Grth in fotografische artikelen	10	10	30		10	30						10	10	
51511		Grth in vaste brandstoffen	...											...		
5152.2 /.3		Grth in metalen en -halffabrikaten	0	10	100		10	100	3					0	10	
5153		Grth in hout en bouwmaterialen	0	10	50		10	50	3					0	10	
5154		Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur	0	0	50		10	50	3					0	0	
51542		Grth in verwarmingsapparaten	0	0	50		10	50						0	0	
5155.1		Grth in chemische produkten	50	10	30		100	100	3	B		D			100	30
5156		Grth in overige intermediaire goederen	10	10	30		10	30	2					10	10	
5157.2 /.3		Overige groothandel in afval en schroot	10	30	100		10	100	3	B		D			30	50
5161		Grth in gereedschapswerktuigen	0	0	30		0	30						0	0	
5162		Grth in machines en apparaten voor de bouw	0	0	30		0	30	2			D			10	10
5163		Grth in mach. voor de prduktie van textiel, naai- en breimachines	0	0	30		0	30						0	0	
51641		Grth in computers en -randapparatuur e.d.	0	0	30		0	30						0	0	
51642		Grth in kantoormachines	0	0	30		0	30						0	0	
5165		Grth in overige machines en apparatuur voor industrie en handel	0	0	30		0	30						0	0	
5166		Grth in landbouwmachines, -werktuigen en -tractoren	0	0	30		0	30						0	0	
517		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.	0	0	30		0	30	2					0	0	
60	-	VERVOER OVER LAND														
603		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	50	C	10	50	3	B		D			10	10
63	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER														
631		Laad- los en overslag-bedrijven	30	10	50	C	30	50						30	10	
6312		Veem- en pakhuisbedrijven, koelhuizen	30	10	50	C	30	50	3			D			50	30
6321		Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30	C	0	30	2				L		100	100
632103		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer over land	10	0	30	C	0	30						10	0	
6322, 6323		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10		0	10	1					0	0	
632204		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer over water	0	0	10		0	10						0	0	
634		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	10		0	10	1			D			10	10

Positieve lijst Facility Center, incl. zakelijke diensten (FC)

SBI	VOLGNR	Omschrijving	VNG-Brochure GEUR	STOF	GELUID	C	Z	GEVAAR	AFSTAND	CAT	B (=bodemverontreiniging)	D (=divers)	L (=luchtverontreiniging)	gehanteerde afstand Geur	Stof
50	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS													
501, 502, 504		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30			10	30	2	B			10	0
5020.4	A	Autoplaatwerkerijen	10	30	100			10	100	3				10	30
5020.4	B	Autobeklederijen	10	10	10			10	10	1				10	10
5020.4	C	Autospuitinrichtingen	50	30	30			30	50	3	B		L	100	100
5020.5		Autowasserijen	10	0	30			0	30	2				10	0
503, 504		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30			10	30	2				0	0
505	0	Benzineservisestations:													
505	1	- met LPG	30	0	30			100	100	3	B			30	0
505	2	- zonder LPG	30	0	30			30	30	2	B			30	0
52	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN													
52	A	Detailhandel voor zover n.e.g.	0	0	10			0	10	1				0	0
5211/2,5246/9		Supermarkten, warenhuizen (<400m^2 vvo)	0	0	10			30	30	2				0	0
5222, 5223		Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken	30	0	10			10	30	2				30	0
5224		Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel	30	10	10	C		10	30	2				30	10
5231, 5232		Apotheken en drogisterijen	0	0	0			10	10	1				0	0
55	-	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING													
5511, 5512		Hotels en pensions met keuken	30	0	10			10	30	2				30	0
553		Restaurants, cafetaria's, snackbars, viskramen e.d.	30	0	10	C		10	30	2				30	0
554		Café's, bars, excl. discotheken	0	0	50	C		10	50	3		D		10	10
5551		Kantines	10	0	30	C		10	30	2		D		30	10
5552		Cateringbedrijven	30	0	10	C		10	30	2				30	0
60	-	VERVOER OVER LAND													
6022		Taxibedrijven, taxistandplaatsen	0	0	30	C		0	30	2				0	0
6023		Touringcarbedrijven	10	0	100	C		0	100	3				10	0
6024		Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks)	0	0	100	C		30	100	3				0	0
603		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	50	C		10	50	3	B	D		10	10
61, 62	-	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT													
61, 62	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	10			0	10	1				0	0
63	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER													
6321		Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30	C		0	30	2			L	100	100
6322, 6323		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10			0	10	1				0	0
633		Reisorganisaties	0	0	10			0	10	1				0	0
634		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	10			0	10	1		D		10	10
64	-	POST EN TELECOMMUNICATIE													
641		Post- en koeriersdiensten	0	0	30	C		0	30	2				0	0
642	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C		0	10	1				0	0
65, 66, 67	-	FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN													
65, 66, 67	A	Banken, verzekeringsbedrijven, excl. beurzen	0	0	30	C		0	30	2				0	0
70	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED													
70	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10			0	10	1				0	0
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN													
711		Personenautoverhuurbedrijven	10	0	30			10	30	2				10	0
712		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	10	0	50			10	50	3		D		30	10
713		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	10	0	50			10	50	3	B	D		30	10
714		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30			10	30	2		D		30	30
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE													
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10			0	10	1				0	0
73	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK													
731		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	30	10	30			30	30	2				30	10
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10			0	10	1				0	0
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING													
74	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	10			0	10	1		D		10	10
747		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	50	10	30			50	50	3	B	D		100	30
7481.3		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30	C		10	30	2	B			10	0
91	-	DIVERSE ORGANISATIES													
9111		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	0	0	30			0	30	2				0	0
92	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE													
9262	F	Sportscholen, gymnastiekzalen	0	0	30	C		0	30	2				0	0
9301.1	A	Wasserijen en strijkinrichtingen	30	0	50	C		30	50	3				30	0
9301.2		Chemische wasserijen en excl. ververijen	30	0	30			30	30	2	B		L	100	100
9301.3	A	Wasverzendinrichtingen	0	0	30			0	30	2				0	0
9301.3	B	Wasserettes, wassalons	10	0	10			0	10	1				10	0
9302		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	10			0	10	1				0	0
9305	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	10	C		0	10	1		D		10	10

Positieve lijst Rail Service Center (RSC)

SBI	VOLGNR	Omschrijving	GEUR	STOF	GELUID	C	Z	GEVAAR	AFSTAND	CAT	B (=bodemvervuiling)	D (=divers)	L (=luchtverontreiniging)
35	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)											
352	0	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:											
352	1	- algemeen	50	30	100			30	100	3	B		
352	2	- met proefdraaien van verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300		Z	30	300	4	B		
40	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER											
40	A0	Elektriciteitsproduktiebedrijven (vermogen >= 50 MW)											
40	A5	- warmte-kracht-installaties (gas)	30	30	500	C	Z	100	500	5			
40	B0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:											
40	B1	- < 10 MVA	0	0	30	C		10	30	2	B		
40	B2	- 10 - 100 MVA	0	0	50	C		30	50	3	B		
40	B3	- 100 - 200 MVA	0	0	100	C		50	100	3	B		
40	B4	- 200 - 1000 MVA	0	0	300	C	Z	50	300	4	B		
60	-	VERVOER OVER LAND											
601	0	Spoorwegen:											
601	1	- stations	0	0	100	C		50	100	3		D	
601	2	- rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel)	30	30	300	C		300	300	4		D	
6024		Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks)	0	0	100	C		30	100	3			
63	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER											
634		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	10			0	10	1		D	

Positieve lijst Binnenvaart Service Center, op maaiveld-niveau (BSC)

SBI	VOLGNR	Omschrijving	GEUR	STOF	GELUID	C	Z	GEVAAR	AFSTAND	CAT	B	D	L
40	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER											
40	A0	Elektriciteitsproduktiebedrijven (vermogen >= 50 MW)											
40	A5	- warmte-kracht-installaties (gas)	30	30	500	C	Z	100	500	5			
40	B0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:											
40	B1	- < 10 MVA	0	0	30	C		10	30	2	B		
40	B2	- 10 - 100 MVA	0	0	50	C		30	50	3	B		
40	B3	- 100 - 200 MVA	0	0	100	C		50	100	3	B		
40	B4	- 200 - 1000 MVA	0	0	300	C	Z	50	300	4	B		
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING											
5151.2	0	Grth in vloeibare en gasvormige brandstoffen:											
5151.2	1	- vloeistoffen, o.c. < 100.000 m3	50	0	50			200	200	4	B	D	L
60	-	VERVOER OVER LAND											
601	0	Spoorwegen:											
601	1	- stations	0	0	100	C		50	100	3		D	
601	2	- rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel)	30	30	300	C		300	300	4		D	
6024		Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks)	0	0	100	C		30	100	3			
603		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	50	C		10	50	3	B	D	
63	-	v											
6311.2	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:											
6311.2	1	- containers	0	10	300			50	300	4			
6311.2	2	- stukgoederen	0	10	100			50	100	3	B	D	
6311.2	3	#NAME?	30	200	300			30	300	4	B		
6311.2	5	- granen of meelsoorten , v.c. < 500 t/u	50	300	200			50	300	4			
6311.2	7	- steenkool, opslagopp. < 2.000 m2	50	300	300			50	300	4	B		
6311.2	9	_ olie	100	0	50			300	300	4	B		L
6311.2	10	- tankercleaning	300	10	100			200	300	4	B		
6312		Veem- en pakhuisbedrijven, koelhuizen	30	10	50	C		30	50	3		D	
6321		Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30	C		0	30	2			L
6322, 6323		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10			0	10	1			
634		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	10			0	10	1		D	

Positieve lijst Ondergronds Distributie Center (ODC) van het Binnenvaart Service Center (BSC)

SBI	VOLGNR	Omschrijving	GEUR	STOF	GELUID	C	Z	GEVAAR	AFSTAND	CAT	B	D	L
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING											
511		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10			0	10	1			
5121		Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders	30	30	30			30	30	2			
5122		Grth in bloemen en planten	10	10	30			0	30	2			
5124		Grth in huiden, vellen en leder	50	0	30			0	50	3			
5125, 5131		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	30	30	30			30	30	2			
5132, 5133		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën	10	0	30			30	30	2			
5134		Grth in dranken	0	0	30			0	30	2			
5135		Grth in tabaksprodukten	10	0	30			0	30	2			
5136		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30			0	30	2			
5137		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30			0	30	2			
5138, 5139		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30			30	30	2			
514		Grth in overige consumentenartikelen	10	10	30			10	30	2			
5151.1	0	Grth in vaste brandstoffen:											
5151.1	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	10	100	50			30	100	3			
5151.3		Grth minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)	100	0	30			50	100	3	B		
5152.1	0	Grth in metaalertsen:											
5152.1	1	- opslag opp. < 2.000 m2	30	300	300			10	300	4	B		
5152.2 /.3		Grth in metalen en -halffabrikaten	0	10	100			10	100	3			
5153		Grth in hout en bouwmaterialen	0	10	50			10	50	3			
5154		Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur	0	0	50			10	50	3			
5155.1		Grth in chemische produkten	50	10	30			100	100	3	B	D	
5156		Grth in overige intermediaire goederen	10	10	30			10	30	2			
5157.2 /.3		Overige groothandel in afval en schroot	10	30	100			10	100	3	B	D	
5162		Grth in machines en apparaten	0	0	30			0	30	2		D	
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING											
74	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	10			0	10	1		D	