1185-05

HOOFDRAPPORT 6

MILIEU-EFFECTRAPPORT (MER2001) MTC VALBURG

STUURGROEP MTC

AUGUSTUS 2001

P 1185- 05

Milieu-effectrapport

"MER MTC Valburg 2001"

Stuurgroep MTC Valburg

Augustus 2001

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 3
Voorwoord 7
Samenvatting 9
Hoofdstuk 1 Inleiding 17
1.1 Inhoud MTC-project en besluitvorming daaromtrent 17
1.2 M.e.r.-(beoordelings)plichtige onderdelen MTC-project 18
1.3 MER 1997 ten behoeve van RSP KAN 19
1.4 MER 1997 en een nieuw MER 2001 ten behoeve van het bestemmingsplan MTC 19
1.5 Verlegging deel dijkvak aan de Waal/besluit artikel 7 Wet op de waterkering 20
1.6 Coördinatie m.e.r.-procedure bestemmingsplan MTC en goedkeuringsbesluit ex artikel 7 Wet op de waterkering 21
1.7 Te volgen m.e.r.-procedure in hoofdlijnen 21
Hoofdstuk 2 Probleemstelling en doel 23
2.1 Inleiding 23
2.2 *Probleemstelling MER 1997* 23
2.3 Doel MER 1997 24
2.4 Probleemstelling 2001 24
2.5 Doel MER 2001 25
Hoofdstuk 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven 27
3.1 De voorgenomen activiteit: de hoofdonderdelen van het MTC, overeenkomsten en wijzigingen 27
3.1.1 De hoofdonderdelen
3.1.2 De wijze van aanleg
3.1.3 Ruimtelijke opzet, inpassing in de omgeving en ontsluiting
3.1.4 Hoofdlijnen water-, natuur- en milieubeheer
3.2 Het nulalternatief 31
3.3 Vier alternatieven MTC 32
3.4 Relatie meest milieuvriendelijke alternatief-voorkeursalternatief 32
3.5 Uitgangspunten voor het meest milieuvriendelijk alternatief 32
3.6 Mitigerende en compenserende maatregelen 32
Hoofdstuk 4 Vergelijking van alternatieven, en 33
Hoofdstuk 5 Alternatiefontwikkeling 33
Hoofdstuk 6 Huidige situatie en autonome ontwikkeling 35
6.1 Algemeen 35
6.2 Bodem en water 35
6.2.1 Algemeen
6.2.2 Bestaande situatie
6.2.3 Autonome ontwikkeling
6.3 Landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie 37
6.3.1 Algemeen
6.3.2 Bestaande situatie
6.3.3 Autonome ontwikkeling
6.4 Natuur 39
6.4.1 Algemeen
6.4.2 Bestaande situatie
6.4.3 Autonome ontwikkeling
6.5 Verkeer en vervoer 39
6.5.1 Algemeen
6.5.2 Bestaande situatie
6.5.3 Autonome ontwikkeling
6.6 Geluid en trillingen 40

6.6.1 Algemeen
6.6.2 Bestaande situatie
6.6.3 Autonome ontwikkeling
6.7 Lucht 41
6.7.1 Algemeen
6.7.2 Bestaande situatie
6.7.3 Autonome ontwikkeling
6.8 Externe veiligheid 41
6.8.1 Algemeen
6.8.2 *Bestaande situatie*
6.8.3 Autonome ontwikkelingen
6.9 Lichthinder 42
6.10 Wonen, werken en ruimtegebruik 42
6.10.1 Algemeen
6.10.2 Bestaande situatie
6.10.3 Autonome ontwikkeling
Hoofdstuk 7 Effecten 45
7.1 Algemeen 45
7.2 Bodem en water 45
7.2.1 Algemeen
7.2.2 Waterhuishouding
7.2.3 Bodemkwaliteit
7.2.4 Calamiteiten risico's voor bodem en water
7.2.5 Effecten op rivieren en uiterwaarden
7.3 Landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie 47
7.3.1 Algemeen
7.3.2 Landschap
7.3.3 Geomorfologie
7.3.4 Cultuurhistorie
7.3.5 Archeologie
7.4 Natuur 48
7.4.1 Algemeen
7.4.2 Vegetatie
7.4.3 Fauna
7.4.4 Ecologische relaties
7.5 Verkeer en vervoer 49
7.5.1 Algemeen
7.5.2 Verkeersmobiliteit
7.5.3 Bereikbaarheid
7.5.4 Veiligheid
7.5.5 Effecten buiten het studiegebied
7.6 Geluid en trillingen 51
7.6.1 Algemeen
7.6.2 Geluid
7.6.3 Trillingen
7.7 Lucht 54
7.7.1 Algemeen
7.7.2 Luchtemissies MTC
7.8 Externe veiligheid 55
7.9 Lichthinder 58
7.10 *Wonen, werken en ruimtegebruik* 58
7.10.1 Algemeen
7.10.2 Verlies aan bebouwing
7.10.3 Verlies aan landbouwgrond
7.10.4 Verlies aan recreatieve voorzieningen

7.10.5 Effecten op waterkeringen
7.10.6 Effecten op leidingen
7.10.7 Doorsnijding van locale verbindingswegen
7.10.8 Conclusies: Milieu-integratie MTC
Hoofdstuk 8 Beleidskader en besluitvorming 61
8.1 Beleidskader 61
8.1.1 Verkeer en vervoer
8.1.2 Ruimtelijke ordening
8.1.3 Milieu, natuur en landschap
8.1.4 Water
8.2 Besluitvorming 62
8.2.1 De m.e.r.-plichtige besluiten
8.2.2 Te volgen procedure
8.2.3 Overige te nemen besluiten met betrekking tot de activiteit
Hoofdstuk 9 Leemten in kennis en evaluatieprogramma 67
9.1 Leemten in kennis en informatie 67
9.1.1 Algemeen
9.1.2 Bodem en water
9.1.3 Geluid
9.1.4 Lucht
9.1.5 Externe veiligheid
9.1.6 Ontsluiting
9.2 Aanbevelingen voor de evaluatie achteraf 68
9.2.1 Doel evaluatieprogramma
9.2.2 Aanzet evaluatieprogramma
Hoofdstuk 10 Mitigerende en compenserende maatregelen, adviezen Commissie voor de m.e.r. 71
10.1 Mitigerende en compenserende maatregelen uit het RSP 71
10.1.1 Bodem en water
10.1.2 Landschap
10.1.3 Cultuurhistorie en archeologie
10.1.4 Natuur
10.1.5 Verkeer en vervoer
10.1.6 Geluid en trillingen
10.1.7 Lucht
10.1.8 Externe veiligheid
10.1.9 Lichthinder
10.1.10 Wonen, werken en ruimtegebruik
10.2 Adviezen van de Commissie voor de m.e.r. 79
Bijlagen: Overzicht van hoofdrapporten en bijlagenrapporten 81

Voorwoord

Een milieu-effectrapport (MER) schrijven is moeilijk, maar ook het bestuderen van een MER is beslist geen eenvoudige zaak. Het rapport dat voor u ligt, heeft als nadeel dat u steeds twee rapporten naast elkaar moet lezen: dit rapport en het MER dat in 1997 opgesteld is. Voorts zijn er veel (belangrijke) bijlagenrapporten. Helaas bestond er geen mogelijkheid om het 'anders' aan te pakken. De eisen die aan de inhoud van een MER gesteld worden zijn streng. Het MER heeft een sterk wetenschappelijk karakter. Het wordt nog lastiger de materie te begrijpen als blijkt dat er verschillende activiteiten onder de wettelijke plicht vallen een MER op te stellen, of te laten beoordelen of er een MER nodig is: de 'MER-plicht'. Als schepje daar bovenop spelen ook nog eens verschillende overheden een rol.
Nee, leuk hebben we het niet kunnen maken, we hopen wel zorgvuldig te zijn geweest. De procedure is ingewikkeld en in een MER staan helaas veel moeilijke woorden. We vragen u om begrip en wensen u als lezer veel doorzettingsvermogen toe.
Om de leesbaarheid te vergroten is er aan dit rapport een samenvatting en een apart kaartenboek toegevoegd. De kaarten bieden een goed inzicht in de te verwachten milieueffecten en andere gevolgen van de realisatie van het MTC.

Op deze plaats willen wij met name de medewerkers van Haskoning en de leden van de projectgroep bedanken voor hun inzet en in het bijzonder Marcel Soppe voor de juridische ondersteuning.

Namens de Projectgroep Bestemmingsplan MTC,

Rob Dix en René Duifhuizen (projectleider)

Samenvatting MER MTC Valburg 2001

Wat is het MTC?

Het Multimodaal Transportcentrum Valburg (hierna: MTC) is een zogenaamd 'tweede-lijnsknooppunt'. Dit is een overslagpunt binnen het continentale vervoersnetwerk waar wisseling tussen alle beschikbare vervoerswijzen (modaliteiten) en hergroepering en bewerking van goederenstromen plaatsvindt. Het MTC wordt ontwikkeld in het gebied tussen de A15 en de geplande Betuweroute, gelegen aan de Waal, tussen Oosterhout en Slijk Ewijk in. Het MTC bestaat uit een aantal onderling onlosmakelijk met elkaar samenhangende onderdelen:

- een Binnenvaart Service Center (BSC) voor overslag van schip naar schip en van schip naar weg, met haven, havenmond en haventerrein;
- een Rail Service Center (RSC) voor overslag van spoor naar spoor en van spoor naar weg;
- het Bedrijvencomplex Valburg (BCV) voor logistieke en waarde toevoegende bedrijven;
- het Interne Transport Systeem tussen het BSC en het RSC voor overslag tussen schip en spoor;
- een Telematicaterminal voor ondersteuning van de logistieke processen;
- de (hoofd)infrastructuur voor de ontsluiting van het MTC en zijn onderdelen.

Het achterliggende doel van de ontwikkeling van het MTC is om een verschuiving naar meer goederentransport over water en spoor te bereiken. Het MTC versterkt de nationale en regionale economie en is van betekenis voor de werkgelegenheid. Bij de opzet van het MTC wordt gestreefd *naar een optimale inpassing in de omgeving, met veel aandacht voor omwonenden, natuur en* duurzaamheid.

MER MTC op herhaling

De realisatie van het MTC betreft een ingrijpende ontwikkeling in de Overbetuwe. De wet schrijft voor om bij het nemen van besluiten over belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen een milieu effectrapport (MER) op te stellen. Een MER is dus een wettelijk hulpmiddel om milieubelangen volwaardig te betrekken bij de besluitvorming. Hiermee wordt bereikt dat er voldoende milieu-informatie beschikbaar is, voordat besluiten genomen worden over activiteiten, die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.
In 1997 is reeds een MER voor het MTC opgesteld. Dit is gebeurd in het kader van de zogenaamde 'concrete beleidsbeslissing' over het MTC binnen het Regionaal Structuurplan. In deze beslissing zijn de locatie en omvang van het MTC vastgelegd. De Stuurgroep MTC heeft besloten om op basis van het MER 1997 een nieuw MER 2001 te laten opstellen, waarin zowel de gewijzigde regelgeving als het resultaat van de nadere studies (verdiepingsslag) is verwerkt. De Stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeentebesturen van Overbetuwe en Nijmegen, onder voorzitterschap van het Knooppunt Arnhem Nijmegen. Het MER 1997 wordt gezien als een onderdeel van het MER 2001. Het wordt daarom samen met het MER 2001 gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan *MTC ter inzage gelegd.*
Aangezien het MER 1997 de procedure destijds goed heeft doorlopen, kan nu gebruik worden gemaakt van de verkorte m.e.r.-procedure, dat betekent dat er geen (nieuwe) 'startnotitie' of 'richtlijnen' meer nodig zijn.

Inhoud MER 2001

Het MER 2001 geeft de resultaten weer van studies naar de aanleg, de inrichting en het gebruik van het MTC. Het MER 2001 kan slechts samen met het MER 1997 worden gezien. De hoofdstukindeling van het MER 1997 wordt daarbij gevolgd. In het MER 2001 wordt ingegaan op de volgende punten:

- in hoeverre wordt er nu afgeweken van het oorspronkelijke voornemen uit 1997? (hoofdstuk 3)
- de vergelijking van het Voorkeursalternatief uit het MER 1997 met het huidige voornemen (hoofdstuk 3)
- de beschrijving van de gewijzigde situatie: 1997-2001 (hoofdstuk 6)
- de verwachte milieu effecten die hiermee samenhangen (hoofdstuk 7)
- de beschrijving van het beleidskader (hoofdstuk 8)
- de beschrijving van de leemten in kennis en het evaluatieprogramma (hoofdstuk 9)
- de realisering van mitigerende (schadebeperkende) en compenserende maatregelen uit het MER 1997 (hoofdstuk 10)

Er is sedert 1997 veel nieuwe informatie verzameld en onderzoek gedaan. Er zijn studies verricht naar de nautische veiligheid (veiligheid op het water, de haven), de te verwachten bedrijfsvestigingen in het MTC en de gewenste inrichting van het bedrijventerrein. De milieuonderzoeken naar de effecten zijn geactualiseerd. De actuele voorspellingen van de omvang van het goederenvervoer via RSC en BSC en het marktonderzoek zijn daarbij uitgangspunt geweest. Voorts is daarbij rekening gehouden met gewijzigde wet- en regelgeving.
De in het MER 1997 aangegeven compenserende en mitigerende maatregelen hebben geleid tot het zogenaamde 'Voorkeursalternatief', in dit geval ook het 'meest milieuvriendelijke alternatief'. Op dit alternatief heeft het beleidsvoornemen van het MER 2001 betrekking. De bevindingen van de wettelijke adviseurs, de Commissie voor de m.e.r. en het bevoegd gezag over het MER 1997 zijn puntsgewijs uitgewerkt in het MER 2001.

Voortschrijdend inzicht

Er is in 2001 sprake van een beter inzicht in de ontwikkeling van het MTC. Het MTC bestaat overigens nog steeds uit dezelfde hoofdonderdelen zoals deze in het MER 1997 zijn omschreven: het BSC, het RSC, het BCV, het ITS, de Telematicaterminal en de (hoofd)infrastructuur voor de ontsluiting van het MTC. Ten behoeve van het BSC moet een gedeelte van de Waaldijk (de primaire waterkering) worden verlegd. Voor de hoofdontsluiting zal een nieuw weefvak (in- uitvoegstroken) op de A15 nodig zijn tussen de aansluitpunten voor het MTC en voor Elst. De verlegging van de dijk en de weefvakken zijn MER-(beoordelings)plichtig en lopen daarom nu mee in de procedure.

Conclusies ten aanzien van de voorgenomen activiteit: realisatie van het MTC

Belangrijkste conclusie uit *hoofdstuk 3*: er is feitelijk weinig gewijzigd, vergeleken met het plan uit 1997. De ligging van de haven en de havenmond zijn veranderd. Voor wat betreft de te verwachten bedrijven op het BCV moet worden geconstateerd dat er nu meer duidelijkheid bestaat, dan in 1997. Er zijn voor het bestemmingsplan positieve lijsten opgesteld. Hierin zijn soorten bedrijven genoemd die zich op het MTC mogen vestigen. Belangrijk is daarbij de constatering dat het Ontwikkelingsbedrijf MTC (OMTC) voor wat betreft het milieubeheer uit wil gaan van een zogenaamde 'stolpbenadering'. Met een stolpbenadering wordt bedoeld dat de totale milieuhinder binnen een bepaald gebied aan

duidelijke grenzen gebonden is. Is de grens bereikt, dan zijn er geen nieuwe bedrijven toegestaan of moeten bedrijven hun hinder terugbrengen om zo nieuwe bedrijfsvestigingen mogelijk te maken.
De planning uit 1997 was veel te optimistisch. De werkplanning is nu zo dat fase 1van het MTC in 2010 en fase 2 in 2020 wordt afgerond.

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Belangrijkste conclusie uit *hoofdstuk 6*: in 2001 blijkt dat een aantal ontwikkelingen en plannen uit 1997 inmiddels hun beslag hebben gekregen, of nu in uitvoering zijn: Betuweroute, Waalsprong, de dijkverzwaring etc.

Te verwachten effecten

Het MER 2001 beschrijft de effecten die van belang zijn voor de besluitvorming over het MTC. In *hoofdstuk 7* zijn de effecten van het MTC uitgewerkt, voor zover er sprake is van nieuwe voorspellingen en beschrijvingen. In het MER 1997 zijn vier verschillende plannen voor het MTC ('alternatieven') beschreven. Deze alternatieven worden in het MER 2001 niet meer behandeld. De relatie met het MER 1997 moet goed gelegd kunnen worden, daarom zijn de prognosejaren 2010 en 2020 in het MER 2001 gehandhaafd.
In een eerder stadium zijn het verkeerskundige onderzoeksrapport 'MTC: de hoofdontsluiting' en het *'Waterhuishoudingsplan' opgesteld. Voor wat betreft de 'nautische veiligheid' (de veiligheid op en rond* waterwegen) is uitgebreid onderzoek gedaan en aansluitend hierop vindt nog 'geohydrologisch onderzoek' plaats. Voorts wordt er nog nader archeologisch onderzoek uitgevoerd en is inmiddels het Landschapsplan Overbetuwe Zuid opgesteld. De landschappelijke inpassing vormt een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van het MTC en de mitigerende en compenserende maatregelen. De volgende milieuonderzoeken zijn uitgevoerd: akoestisch onderzoek (geluid), onderzoek naar externe veiligheid met risicoberekeningen en het geur- en stofonderzoek. De resultaten zijn gebundeld in een bijlagenrapport: 'Milieu-onderzoeken MTC' en vormen een belangrijke basis voor het MER 2001. De rapporten bieden meer inzicht in de milieuhygiënische, verkeerstechnische, civieltechnische en financiële aspecten en vormen daarmee belangrijke aanvullingen op het eerder opgestelde MER 1997.

1 Conclusies waterhuishoudingsplan

Er wordt maximaal tegemoet gekomen aan de huidige beleidsdoelstellingen van gemeente, Polderdistrict Betuwe en het Zuiveringsschap. Er zijn geen onoverkomelijke problemen of nadelige effecten uit het onderzoek naar voren gekomen. Daar komt nog bij dat als gevolg van de gewenste vorm van de sloten en de vijvers zoveel grond wordt verzet, dat de behoefte aan ophoging van het bedrijventerrein (in verband met de grondwaterpeilen) vrijwel geheel wordt gedekt. Er komt ongeveer even veel grond vrij als er nodig is: een 'gesloten grondbalans'.
Het aanvullende geohydrologisch onderzoek is nog niet gereed, maar zal later in de verdere planvorming worden meegenomen.

2 Conclusies nautische veiligheidsaspecten haven(mond)

Uitkomst van het onderzoek naar de nautische veiligheidsaspecten is dat de havenmond een andere vorm moet krijgen en in westelijke richting moet worden verbreed. Het onderzoek mondt uit in een voorstel voor een definitief ontwerp
Het effect op de bodemkwaliteit is dat een grotere oppervlakte van de uiterwaard, waarin slib is neergeslagen, wordt afgegraven. Voor het vervoer en opslag en de verwerking van de af te voeren

grond moet apart vergunning verleend worden.
In de havenmond en het havenbekken zal slibvang gaan optreden. Bij het bepalen van de vorm van de havenmond is al rekening gehouden met reductie van de slibvang. De slibvang zelf is onvermijdbaar en zal dus op termijn leiden tot baggeren om de havenmond en het havenbekken op diepte te houden. Er bestaat nog geen inzicht in de omvang van de bagger. De kwaliteit van de bagger wordt bepaald door de reeds lopende inspanningen om de kwaliteit van het water in de Waal te verbeteren.
De 'Vogelrichtlijn' is van toepassing voor de strang in de uiterwaard ter plaatse van het MTC, met uitzondering van dat deel dat in de havenmond valt. Als gevolg van het nautische veiligheidsonderzoek is de vorm van de havenmond echter gewijzigd. Daardoor is een verschuiving en een grotere aantasting opgetreden ten opzichte van de situatie in 1997.
Een ander gevolg van de gewijzigde havenmond is dat een grotere oppervlakte van de uiterwaard en met name van de strang (oude zijtak van de Waal) die daar ter plaatse ligt, moet worden opgeofferd. De omvang van de strang is 2,7 ha, het gedeelte dat binnen de havenmond valt bedraagt 2 ha. Gelet op het verloop van de strang is het uit oogpunt van natuurbouw mogelijk de strang westwaarts te verlengen en in principe dezelfde natuurwaarden te creëren. Deze oplossing betekent dat een deel van de uiterwaard buiten het plangebied veranderd zal worden. Voor het realiseren van genoemde oplossing is nader overleg nodig met het Ministerie, de provincie Gelderland en de betrokken grondeigenaar. Indien dat overleg niet tot het gewenste resultaat leidt, zal moeten bezien op welke andere wijze in de directe omgeving compensatie kan worden geboden.
Ter compensatie van het verlies aan waarden zullen middelen beschikbaar moeten worden gesteld om gelijkwaardige vervangende waarden te creëren. In het algemeen dient de compensatie zo dicht mogelijk bij het gebied waar waarden verloren gaan, te worden gerealiseerd.

3 Conclusies verkeer

Het MTC wordt slechts rechtstreeks via de A15 ontsloten. In eerste instantie zal van een tijdelijke aansluiting sprake zijn, waarvoor twee alternatieven in beeld zijn. Er wordt dus afgezien van een tweede ontsluiting op via de aansluiting Rijksweg Zuid/Griftdijk, zoals deze in 1997 voorzien was.
Door de aanleg van een directe aansluiting op de A15 ontstaat de meest veilige verkeersafwikkeling van verkeer naar en van het MTC. Er zijn dus geen negatieve effecten op het lokale wegennet.

4 Conclusies akoestisch onderzoek (geluidsbelasting)

Vergeleken met de berekende geluidscontouren voor het Voorkeursalternatief uit het MER 1997, is de ligging van de nu berekende geluidscontouren voor de omgeving van het MTC in het algemeen gunstiger geworden. De berekende geluidscontouren liggen namelijk op kortere afstand van de grens van het MTC, dan in 1997.
De wettelijke contour (bovengrens) van 50 dB(A), waaronder geen maatregelen of procedures nodig zijn, wordt op een aantal plaatsen in de omgeving van het MTC overschreden. Dit geldt zowel in de situatie 2010, als de eindsituatie van 2020. Voorts is onderzocht waar de 55dB(A)-contour wordt overschreden. Nagegaan moet worden of een 'hogere grenswaarde' aangevraagd zal worden of dat tot onttrekking aan de woonbestemming wordt overgegaan. Samengevat betreft het vooral bebouwing in:

- Eimeren: 26 woningen, waarvan 6 binnen de 55dB(A)-contour;
- Reeth: 15 woningen, waarvan 8 binnen de 55dB(A)-contour;
- Verspreid gelegen bebouwing ten westen van Oosterhout: 53 woningen, waarvan 27 binnen de 55dB(A)-contour en welke op twee na gesloopt zullen moeten worden vanwege de ligging binnen het MTC:
- een groot deel van Slijk-Ewijk: 108 woningen, waarvan geen binnen de 55dB(A)-contour;
- Camping de Grote Altena gelegen tussen de 50dB(A)-contour en de 54dB(A)-contour.

De ligging van de 50 dB(A)-contour verbetert op een aantal plaatsen enigszins door het aanbrengen van geluidswallen. Gezien de soms grote afstand tussen de geluidsbronnen en de geluidswallen, is

het effect van de geluidswallen gering.

5 Conclusies onderzoek geur en stof

Volgens de recente berekeningen zal zich in 2010 bij één woning in het aandachtsgebied aan de zuidzijde van het BCV geurhinder voordoen ten gevolge van de A73. In 2020 zal zicht naast deze woning bij nog 14 woningen geurhinder voordoen. Het betreft 7 woningen in het aandachtsgebied bij Reeth aan de oostzijde van het BCV en 7 woningen in het aandachtsgebied bij Oosterhout oost aan de zuid-oostzijde van het BCV.
Voor wat betreft hinder van stof valt er in 2010 één woning in het aandachtsgebied aan de zuidzijde van het BCV ten gevolge van de A73. In 2020 zal zicht naast deze woning bij nog 7 woningen stofhinder voordoen. Het betreft 2 woningen in het aandachtsgebied bij Reeth aan de oostzijde van het BCV en 5 woningen in het aandachtsgebied bij Oosterhout oost aan de zuid-oostzijde van het BCV.

6 Conclusies onderzoek externe veiligheid

Bij de vaststelling van het Voorkeursalternatief is in 1997 definitief gekozen voor een open havenmond en een waterkering strak om het havenbekken heen. Door die keuze is de toename van de lengte van de waterkering en dus ook van het risico tot overstromingen beperkt gebleven. Ook het ruimtebeslag is beperkt gebleven.
Naar aanleiding van het nautische veiligheidsonderzoek, waardoor de vorm van de havenmond is gewijzigd, is er ook een kleine wijziging in het beloop van de Waaldijk (primaire waterkering) opgetreden. Het effect van de wijziging op het totaal van de ingreep voor de waterkering is echter minimaal.
Het nautische veiligheidsonderzoek bevat voorts aanbevelingen waarmee bij de technische uitvoering van de waterkering rekening moet worden gehouden in verband met mogelijke beschadiging als gevolg van het manoeuvreren van schepen. Deze aanbevelingen vormen een aanvulling op het programma van eisen van het Polderdistrict Betuwe om zo een veilige waterkering te realiseren.
Voor de externe veiligheid wordt het wettelijke kader bepaald door een grenswaarde (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. Er zijn risicoberekeningen uitgevoerd voor de acht onderdelen die betrekking hebben op het MTC, namelijk: het BCV, het BSC en RSC, de A73 en A15, de Betuweroute, het CUP (Container Uitwissel Punt), de gasleidingen en de Waal.
Zowel in de situatie 2010 als in de situatie 2020 valt een aantal woningen binnen de wettelijke grenswaarde. Het betreft woningen:

- bij Eimeren (3 stuks);
- bij Reeth;
- ten noorden van Oosterhout, maar niet Oosterhout zelf.

Er zijn twee conclusies mogelijk: de wettelijke contour moet worden teruggedrongen, zodat de woningen kunnen worden gehandhaafd. Dit betekent dat aan de ontwikkeling en inrichting van het MTC nadere eisen ten aanzien van de contour van externe veiligheid zullen worden gesteld. Of: de woningen moeten worden gesloopt, dan wel aan de woonfunctie worden onttrokken. Hoe de wettelijke contour voor het individueel risico uiteindelijk zal lopen, is op dit moment nog niet aan te geven. Daarvoor volgt nader onderzoek bij het opstellen van een milieubeleidskader voor het MTC.
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 doet deze situatie zich, op korte afstand van het MTC, niet voor.

Milieu-integratie MTC

Naast de hiervoor beschreven onderzoeken per milieuaspect, is in het rapport over de milieu-onderzoeken een 'integratie' gemaakt van de verschillende milieuaspecten. Daartoe zijn de kaarten per milieuaspect voor de jaren 2010 en 2020 gemaakt. Hierop is aangegeven wat de milieueffecten van het MTC zijn, maar wordt ook duidelijk gemaakt wat de effecten van alle nieuwe en bestaande activiteiten zijn rond het MTC. Met andere woorden: het MTC inclusief de Betuweroute, de A15, de A73, de Waal etc. Deze kaarten zijn 'over elkaar heen gelegd'. Op de vier 'integrale kaarten' die zo ontstaan, wordt enigszins zichtbaar hoe de omgeving van het MTC 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 valt binnen de invloedsfeer van meer dan één van de milieuaspecten. Deze kaart heeft (nog) geen status maar is toelichtend bedoeld. Bij het besluit over het milieubeleidskader worden hieraan verdere conclusies verbonden, de contouren en de consequenties voor de woningen in de omgeving van het MTC worden dan preciezer bepaald.

Beleidskader en besluitvorming

In *hoofdstuk 8* wordt een overzicht gegeven van het relevante beleid op Rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Leemten in kennis en evaluatieprogramma

In *hoofdstuk 9* wordt een overzicht gegeven van de leemten in kennis en informatie in het MER 1997. In algemene zin is door de verdiepingsslag die nu op een aantal punten is gemaakt, de leemte voor een deel opgevuld. Er wordt ingegaan op de wijzigingen ten opzichte van de leemten in het MER 1997.
Tenslotte wordt een aantal aanbevelingen gedaan om te komen tot een evaluatie achteraf. Het evaluatieprogramma heeft een drieledig doel:
Voortgaande studie naar vastgestelde leemten in kennis en informatie.
Toetsing van de voorspelde effecten aan de daadwerkelijk optredende effecten.
Bepaling van de noodzaak tot het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen en de toetsing van deze maatregelen.

Mitigerende en compenserende maatregelen, adviezen Commissie voor de m.e.r.

In het voorontwerp bestemmingsplan wordt in de toelichtende tekst globaal de relatie gelegd tussen de mitigerende (schadebeperkende) en compenserende maatregelen uit het MER 1997 en het huidige plan. Een deel van de mitigerende en compenserende maatregelen kent ook een rechtstreekse vertaling in het bestemmingsplan. Echter, het bestemmingsplan biedt niet het kader voor het ten uitvoer brengen van alle genoemde mitigerende en compenserende maatregelen.Dit gebeurt wel in het milieubeleidskader, de vergunningverlening, de bestek-, bouw- of aanlegfase en het parkmanagement (beheer). Enkele mitigerende en compenserende maatregelen vormen nog onderwerp van nadere studie en uitwerking. In *hoofdstuk 10* wordt de relatie gelegd met (concrete)

maatregelen en voorstellen zoals deze zijn gedaan in de verschillende rapporten. Indien nu nog geen sprake is van een (concrete) maatregel, wordt dit aangegeven.
Hoofdstuk 10 eindigt met een puntsgewijze reactie op de in 1997 door de Commissie voor de m.e.r. uitgebrachte adviezen

Aanvaardbaarheid MER 2001

De Stuurgroep MTC is de initiatiefnemer van het bestemmingsplan MTC en de MER 2001. Het bevoegde gezag voor zowel de vaststelling van het bestemmingsplan MTC als de aanvaardbaarheid van het MER 2001 zijn de gemeenteraden van Nijmegen en Overbetuwe. Het bevoegde gezag voor het onderdeel primaire waterkering in de MER 2001 is het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland. Er is dus sprake van meer dan één bevoegd gezag voor de verschillende m.e.r.-plichtige onderdelen van het MTC. De wet biedt voor deze situatie een coördinatievoorziening en hiervan wordt gebruik gemaakt.

Hoofdstuk 1 Inleiding

Voor U ligt het Milieu-effectrapport (MER) voor het Multimodaal Transportcentrum (MTC) in Valburg, zoals dat in 2001 is opgesteld. In dit MER 2001 zijn de resultaten weergegeven van de milieu-effectrapportagestudie (m.e.r.-studie) naar de aanleg, de inrichting en het gebruik van het MTC.
Dit MER 2001 kan slechts samen met de in 1997 opgestelde MER worden gezien. Deze samenhang zal in dit inleidende hoofdstuk worden toegelicht. Er wordt verantwoording afgelegd voor de keuzes met betrekking tot het opstellen van dit MER 2001.

Om de samenhang te benadrukken en te bewaken, is er voor gekozen om de hoofdstukindeling van het MER 1997 zoveel mogelijk te volgen. De indeling van de hoofdstukken 2, 3, 6 tot en met 9 van het MER 1997 en MER 2001 zijn identiek. Hoofdstukken 4 en 5 uit het MER 1997 komen in het MER 2001 feitelijk te vervallen.

Getracht is om het MER 2001 zo goed mogelijk zelfstandig leesbaar te maken. Het MER 1997 is onlosmakelijk verbonden met het MER 2001 en maakt dus integraal deel uit van het MER 2001. In het MER 2001 zijn de huidige wijzigingen en aanvullingen met betrekking tot de aanleg, inrichting en gebruik van het MTC beschreven. Actuele onderzoeksrapporten completeren het inzicht en geven een goed beeld van de te verwachten milieu-effecten.

Het MER 2001 is opgesteld op initiatief van de Stuurgroep MTC, welke bestaat uit de verantwoordelijke projectwethouders van de gemeenten Overbetuwe en Nijmegen. De Stuurgroep MTC wordt (qualitate qua) voorgezeten door de voorzitter van de KAN-raad. De Stuurgroep MTC is verantwoordelijk gesteld voor het opstellen van het bestemmingsplan voor het MTC en het begeleiden van de overige publieke taken die daarmee samenhangen.

1.1 Inhoud MTC-project en besluitvorming daaromtrent

Reeds aan het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw zijn er initiatieven ontvouwd met betrekking tot de aanleg van het Multimodaal Transportcentrum Valburg (hierna: MTC). Het gaat daarbij om een zogeheten tweede-lijnsknooppunt. Dit is een overslagpunt binnen het continentale vervoersnetwerk waar wisseling van vervoerswijze, hergroepering en bewerking van goederenstromen plaatsvindt. Het MTC-concept bestaat uit een aantal onderling onlosmakelijk met elkaar samenhangende onderdelen. Doel van dit concept is het bieden van multimodaliteit teneinde de gewenste verschuiving in de modal shift naar meer goederentransport over water en spoor te bereiken.
De belangrijkste onderdelen van het concept zijn een Rail Service Centrum (RSC) voor het overslaan van goederen van spoor naar spoor en spoor naar weg, een Binnenvaart Service Centrum (BSC) voor het overslaan van goederen van water naar weg en water naar water, een intern transportsysteem voor het vervoer van containers tussen het Binnenvaart Service Centrum en het Rail Service Centrum, het Bedrijvencomplex Valburg (BCV) dat voorziet in vestiging van (distributie)bedrijven en logistieke dienstverlening die gerelateerd zijn aan de logistieke functies, en ter ondersteuning van de logistieke processen een Telematicaterminal (ITC).
Het totaal van deze onderdelen schept enerzijds waarborgen voor het gebruik van de terminals, anderzijds maakt de aanwezigheid van de terminals het voor de gewenste doelgroep van bedrijven juist aantrekkelijk om voor de aan- en afvoer van hun producten over te schakelen op een andere modaliteit en dat er daarbij keuzemogelijkheden zijn. Derhalve zullen bedrijven die niet in het MTC-concept passen en geen bijdrage leveren aan de doelstelling van het concept, worden uitgesloten van vestiging op het BCV.

In de in 1993 door Provinciale Staten van Gelderland vastgestelde Ontwikkelingsvisie voor het

Knooppunt Arnhem-Nijmegen (hierna: KAN) is in het besluitvormingstraject een eerste aanzet gegeven tot het daadwerkelijk realiseren van het MTC-project. In het in 1996 vastgestelde Streekplan Gelderland wordt uitdrukkelijk gesproken over het MTC-project. Daarbij is de zoekruimte voor de realisering van het project bepaald: op de flanken van van de verstedelijkingsas Arnhem-Nijmegen in de directe omgeving van de hoofdtransportassen Waal, A15 en de vastgestelde Betuweroute met het containeruitwisselingspunt (CUP).

Voor de uitwerking van de zoekruimte in het streekplan is op initiatief van de toenmalige Stuurgroep MTC, waarin de provincie Gelderland, het KAN en het ministerie van Verkeer en Waterstaat participeerden, een milieu-effectrapportage uitgevoerd ten behoeve van het eerste ruimtelijke plan dat in de aanleg van het MTC-project zou voorzien, te weten het Regionaal Structuurplan KAN "1995-2015" (hierna: RSP KAN). Hierop zal onder 1.3 worden ingegaan.
In het RSP KAN is – middels een concrete beleidsbeslissing - de definitieve beslissing genomen tot uitvoering van het MTC-project op de locatie zoals aangegeven op de kaart bij het plan. Het RSP KAN is op 2 april 1998 door de KAN-raad vastgesteld. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: ABRS) heeft inmiddels bevestigd dat het RSP KAN inderdaad een concrete beleidsbeslissing bevat ten aanzien van het MTC-project (ABRS 10 april 2001, nr. E01.98.0527).

In de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020, zoals deze is vastgesteld door de Ministerraad op 15 december 2000, wordt het belang van de aanleg van het MTC-project onderschreven (pagina 215 en pagina 220). Dit is eveneens het geval met het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020, zoals vastgesteld door de Ministerraad (Tweede Kamer, vergaderjaar 2000-2001, 27 455 nr. 5; mei 2001, pagina 9).

Momenteel wordt het bestemmingsplan MTC voorbereid. Doordat het MTC is gesitueerd deels op het grondgebied van de gemeente Overbetuwe en deels op het territoir van de gemeente Nijmegen, dient het bestemmingsplan door de gemeenteraden van beide gemeenten te worden vastgesteld. Nadat het bestemmingsplan "MTC" rechtskracht heeft verkregen, kunnen op basis daarvan bouw- en aanlegvergunningen worden verleend ten behoeve van de feitelijke aanleg van het MTC-project.

1.2 M.e.r.-(beoordelings)plichtige onderdelen MTC-project

Voor de aanleg van de containerhaven alsmede voor de aanleg van het bedrijventerrein dient een milieu-effectrapport (hierna: MER) te worden vervaardigd op basis van het vigerende Besluit milieu-effectrapportage (hierna: het Besluit m.e.r.). [1]
De aanleg van de containerhaven (BSC) impliceert voorts dat een deel van de primaire waterkering langs de Waal moet worden verlegd c.q. gewijzigd. Deze activiteit is m.e.r.-beoordelingsplichtig.[2]
Ten aanzien van m.e.r.-beoordelingsplichtige onderdelen heeft de initiatiefnemer, de Stuurgroep MTC, er vrijwillig voor heeft gekozen om die onderdelen zonder meer aan een m.e.r. te onderwerpen.

Ten aanzien van m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten dient in het concrete geval beoordeeld te worden of er een MER moet worden vervaardigd. De in dat verband te volgen (m.e.r.-beoordelings) procedure staat beschreven in § 7.3 Wet milieubeheer. De initiatiefnemer kan echter ook afzien van het doorlopen van de m.e.r.-beoordelingsprocedure en op voorhand verklaren dat er een MER zal worden vervaardigd. In dat geval is de m.e.r.-beoordelingsplicht van rechtswege omgezet in een (reguliere) m.e.r.-plicht (zie artikel 7.8c lid 1 aanhef en sub b jo. artikel 7.8c lid 2 Wet milieubeheer).

Gelet op vorenstaande wordt in het vervolg uitsluitend gesproken over m.e.r.-plichtige activiteiten en besluiten (en niet tevens over m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en besluiten).

---

[1] Zie bijlage Besluit m.e.r. onderdeel C 4, aanleg van een binnenhaven voor civiel gebruik voor schepen zwaarder dan 1350 ton , en C 11.2, voor een bedrijventerrein met een oppervlakte groter dan 100 ha
2 Zie bijlage Besluit m.e.r. onderdeel D 12.1: aanleg van een primaire waterkering.

1.3 MER 1997 ten behoeve van RSP KAN

Voorafgaande aan en ten behoeve van het RSP KAN is een milieu-effectrapport opgesteld (hierna: MER 1997). Dit MER heeft zich niet beperkt tot de m.e.r.-(beoordelings)plichtige onderdelen, doch daarin is het MTC-project *integraal* beschouwd omdat de verschillende onderdelen en daarmee de te verwachten (milieu)-effecten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Het verleggen van een deel van het dijkvak langs de Waal, is eveneens onderdeel van het MER 1997 geweest.

Met het MER 1997, dat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage "akkoord" is bevonden[3], is nagenoeg volledig voldaan aan de wet- en regelgeving inzake m.e.r. Daarbij is het volgende van belang. Voor de aanleg van de containerhaven (BSC), het Rail Service Centrum en het bedrijventerrein (BCV) is de vaststelling van het ruimtelijk plan waarin als eerste in de mogelijke aanleg wordt voorzien het (enige) m.e.r.- plichtige besluit. Gemakshalve wordt in het navolgende *gesproken over het 'eerste' ruimtelijk plan. Nu in het RSP KAN [3]middels een positieve concrete* beleidsbeslissing is voorzien in het gehele MTC-project, heeft dat plan te gelden als het 'eerste' ruimtelijk plan.

Voor de verlegging van het dijkvakdeel langs de Waal, is de m.e.r.-plicht evenwel gekoppeld aan het besluit van Gedeputeerde Staten van Gelderland aangaande de goedkeuring van een plan als bedoelt in artikel 7 Wet op de waterkering. Dat besluit moet nog genomen worden.

1.4 MER 1997 en een nieuw MER 2001 ten behoeve van het bestemmingsplan MTC

Nu de m.e.r.-plicht van het MTC-project is gekoppeld aan het RSP KAN, bestaat er in beginsel geen m.e.r.-plicht voor het bestemmingsplan "MTC".
In de uitspraak ABRS 23 september 1999 (ontgrondingenvergunning Appeltern) heeft de Afdeling uitgesproken dat wanneer een activiteit onder de werkingssfeer van de Europese m.e.r.-richtlijn valt en er, in overeenstemming met de Nederlandse m.e.r.-regeling, een MER is vervaardigd ten behoeve van een *niet* als vergunning ex artikel 2 lid 1 m.e.r.-richtlijn te kwalificeren besluit, dat MER ook ten grondslag kan worden gelegd aan een in verband met de realisatie van de desbetreffende activiteit te nemen besluit dat wel als een dergelijke vergunning kan worden aangemerkt[4].

Het is echter niet geheel zeker of een (concrete beleidsbeslissing in een) regionaal structuurplan als een vergunning in de zin van de m.e.r.-richtlijn kan worden aangemerkt. Die zekerheid bestaat wel ten aanzien van bestemmingsplannen[5].
Aangezien het MER 1997 qua gedetailleerdheid, zowel wat de beschreven alternatieven als de beschrijving van de milieu-effecten betreft, reeds aansluit op de reikwijdte van het besluitvormingskader van het bestemmingsplan, is er vanuit dat gezichtspunt geen beletsel om het MER 1997 ook ten grondslag te leggen aan het vast te stellen bestemmingsplan. Er zijn evenwel een aantal omstandigheden die hierbij in beschouwing moeten worden genomen. Die omstandigheden zijn:

- Na de voltooiing van het MER 1997 is het oorspronkelijke Besluit m.e.r. 1994 vervangen door het vigerende Besluit m.e.r. 1999. Het Besluit m.e.r. 1994 kende geen m.e.r.-beoordelingsplicht voor het Rail Service Centrum[6] noch voor uitbreiding van het hoofdwegennet met een weefvak tussen twee

---

[3] Zie: Commissie voor de milieu-effectrapportage, Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport Multimodaal Transportcentrum Valburg, februari 1998.
[4] Tijdschrift voor Bouwrecht, jaargang 2000 p. 228.
[5] MTC valburg: een archeologische kartering AAI-1, RAAP Archeologisch Aviesbureau B.V., juni 1999
[6] Zie bijlage Besluit m.e.r. onderdeel D 2: aanleg van een overladingsstation of faciliteiten voor overlading
1

aansluitingen[7] . Puur formeel-juridisch redenerend zou om die reden gesteld kunnen worden dat het bestemmingsplan MTC het eerste ruimtelijke plan is na de wijziging van het Besluit m.e.r. waarin wordt voorzien in het Rail Service Centrum en in een weefvak tussen de aansluiting voor het MTC op de A15 en het aansluitpunt Elst (Griftdijk).

- In het bestemmingsplan MTC zal de ligging van de monding van de containerhaven (BSC) niet volledig overeenstemmen met die welke is voorzien in de concrete beleidsbeslissing in de RSP KAN. De ietwat gewijzigde ligging is het gevolg van de resultaten van het in januari 2001 verschenen nautische veiligheidsonderzoek van het MARIN. Dit onderzoek wordt daarom gelijktijdig met het *MER2001 ter inzage gelegd.*

Vanwege deze omstandigheden heeft de Stuurgroep MTC het wenselijk geacht om op basis van de MER 1997 een nieuw MER 2001 te laten opstellen, waarin zowel de gewijzigde regelgeving als het resultaat van de nadere studies (verdiepingsslag) is verwerkt. Het MER 1997 wordt gezien als een integraal onderdeel van het MER 2001. Het wordt daarom samen met het MER 2001 gelijktijdig met het voorontwerp-bestemmingsplan MTC ter inzage gelegd.

1.5 Verlegging deel dijkvak aan de Waal/besluit artikel 7 Wet op de *waterkering*

De besluitvorming inzake het verleggen van een deel van een dijkvak langs de Waal is gereguleerd in de Wet op de waterkering.
Op basis van artikel 7 lid 1 en artikel 21 lid 1 Wet op de waterkering dient het Polderdistrict Betuwe (de dijkbeheerder van het aan de orde zijnde dijkvak) een dijkverleggingsplan vast te stellen. Vervolgens dient het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland goedkeuring aan dat plan te verlenen.

De m.e.r.-procedure ter zake van de rivierdijkverlegging is verbonden aan het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten. Het feitelijk opstellen van het MER geschiedt in het kader van het door het *Polderdistrict Betuwe vast te stellen dijkverleggingsplan. Aangezien de m.e.r.-plicht is verbonden aan* het goedkeuringsbesluit, zijn evenwel Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag.

In verband met deze procedure en de coördinatiebevoegdheid van Gedeputeerde Staten zijn in dit onderhavige MER de effecten onderzocht van de wijziging van de primaire waterkering als integraal onderdeel van de haven. Dat houdt in dat de effecten niet afzonderlijk en op zich zelf staand zijn te onderzoeken, maar steeds als onlosmakelijk onderdeel van het totaal zijn onderzocht en weergegeven.

Uitgangspunt voor de wijziging van de primaire waterkering is de concrete beleidsbeslissing over het MTC in het Regionaal Structuurplan KAN. In dat besluit is als uitgangspunt bepaald dat de nieuwe waterkering zo strak mogelijk om het havenbekken wordt gelegd. Het tracé van de nieuwe waterkering is aldus weergegeven op de kaart van het voorontwerp bestemmingsplan MTC Valburg. In de Voorschriften van het voorontwerp bestemmingsplan is de bestemmingsregeling van de gronden voor de waterkering opgenomen. De waterkering wordt grotendeels als dijk uitgevoerd en voor een kleiner deel (circa 350 m.) als kademuur. Een dwarsprofiel over de haven met dijk en kademuur is opgenomen op de profielenkaart behorende bij het voorontwerp bestemmingsplan.
Bij besluit van 28 juni 2001 heeft de Dijkstoel van het Polderdistrict Betuwe ingestemd met:
a. het coördinerend initiatiefnemerschap van het Ontwikkelingsbedrijf MTC Valburg in het kader van de m.e.r.-procedure;

---

tussen vervoerswijzen, indien de activiteit een oppervlakte heeft groter dan 25 ha.

[7] Zie bijlage Besluit m.e.r. onderdeel C 1.4: wijziging of uitbreiding van een hoofdweg ingeval de activiteit betrekking heeft op o.a. de verbreding van een weg met één of meer rijstroken en het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluiting met elkaar verbindt.

b. het "Voorontwerp Binnenhaven en Haventerrein MTC Valburg - Basisdocument Programma van Eisen, Randvoorwaarden en Uitgangspunten", versie D4 d.d. 15 juni 2001;
c. het "Voorontwerp Binnenhaven en Haventerrein MTC Valburg - Hoofdrapport", versie D3 d.d. 15 juni 2001.
Genoemde stukken worden geacht deel uit te maken van de procedure overeenkomstig artikel 7 van de Wet op de waterkering.

1.6 *Coördinatie m.e.r.-procedure bestemmingsplan MTC en goedkeuringsbesluit ex artikel 7 Wet op de waterkering*

De Stuurgroep MTC is de initiatiefnemer van het bestemmingsplan MTC en de MER 2001. Het bevoegde gezag voor zowel de vaststelling van het bestemmingsplan MTC als de aanvaardbaarheid van het MER 2001 zijn de gemeenteraden van Nijmegen en Overbetuwe. Het bevoegde gezag voor het onderdeel primaire waterkering in de MER 2001 is het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland. Er is dus sprake van meer dan één bevoegd gezag voor de verschillende m.e.r.-plichtige onderdelen van het MTC. De wet biedt voor deze situatie een coördinatievoorziening.

Artikel 14.5 lid 2 Wet milieubeheer (hierna Wm) biedt de mogelijkheid om ter zake van het bestemmingsplan MTC en het besluit ex artikel 7 Wet op de waterkering, te volstaan met één MER. De Stuurgroep MTC heeft de bevoegde gezagen verzocht om het besluit - ex artikel 14.5 lid 2 jo. artikel 14.5 lid 3 aanhef en sub c Wet milieubeheer - te nemen dat te dezen kan worden volstaan met één MER (te weten het MER MTC).

De bevoegde gezagen zullen in augustus 2001 op dit verzoek reageren, overeenkomstig artikel 14.7 lid 1 Wet milieubeheer.

1.7 Te volgen m.e.r.-procedure in hoofdlijnen

Aangezien het MER 1997 destijds conform de in de Wet milieubeheer neergelegde m.e.r.-procedure tot stand is gekomen, kan gebruik worden gemaakt van de verkorte m.e.r.-procedure (art. 7.16 Wm). Dat betekent dat er geen startnotitie of richtlijnen meer nodig zijn.

De procedure ziet er als volgt uit:

- Het MER 2001, waarvan het MER 1997 een integraal onderdeel uitmaakt, wordt in concept gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan MTC ter inzage gelegd. Voorts wordt het concept-MER tevens ter inzage gelegd ten behoeve van de door Gedeputeerde Staten te verlenen goedkeuring van het door het Polderdistrict Betuwe op te stellen dijkverleggingsplan.

- Gedurende de terinzagetermijn wordt een ieder de mogelijkheid geboden om opmerkingen over het concept-MER 2001 schriftelijk in te brengen. Op een openbare hoorzitting wordt tevens de mogelijkheid geboden om mondeling op het MER te reageren (art. 7.24 Wm en art. 14.10 lid 2 aanhef en sub f Wm).
  Deze hoorzitting zal gelijktijdig worden gehouden met de openbare zitting waarop mondeling gereageerd kan worden op het voorontwerp bestemmingsplan (art. 7.33 Wm).

- Na afloop van de inspraakmogelijkheden zal de Commissie voor de milieu-effectrapportage haar toetsingsadvies uitbrengen. Bij haar advies dient de Commissie onder meer aandacht te schenken aan de inspraakreacties. Het MER wordt tevens om advies gezonden aan de wettelijke adviseurs. (art. 7.20 lid 1 Wm)

- Na het uitbrengen van het toetsingsadvies en de adviezen van de wettelijke adviseurs kunnen de reguliere besluitvormingsprocedures ter zake van het bestemmingsplan MTC en de rivierdijkverlegging een vervolg nemen. Desgewenst kan het MER 2001 daaraan voorafgaand worden aangevuld naar aanleiding van de inspraakreacties of de adviezen.

- Het MER en het toetsingsadvies worden officieel toegezonden aan de gemeenteraden van Nijmegen en Overbetuwe en aan Gedeputeerde Staten (art. 7.17 lid 1 Wm), die een oordeel moeten vellen over de aanvaardbaarheid van het MER MTC. Dat houdt in dat de bevoegde gezagen dienen te beoordelen of het MER MTC geschikt is om ten grondslag te kunnen worden gelegd aan het bestemmingsplan MTC en het dijkverleggingsplan. Als de bevoegde gezagen van mening zijn dat het MER MTC aanvaardbaar is, hoeft daarvan geen afzonderlijke mededeling aan de Stuurgroep te worden gedaan (art. 7.18 Wm).

- Daarna wordt het (eventueel aangepaste) ontwerp-bestemmingsplan MTC ter inzage gelegd. Gedurende een periode van vier weken kunnen schriftelijk opmerkingen worden ingebracht tegen het ontwerp-bestemmingsplan.
  In dat kader dient overigens rekening te worden gehouden met het bepaalde in artikel 24 Wet op de Ruimtelijke Ordening (voorzover het ontwerp-bestemmingsplan MTC zijn grondslag vindt in de in het RSP KAN opgenomen concrete beleidsbeslissing, kunnen daartegen geen zienswijzen worden ingebracht).

Hoofdstuk 2 Probleemstelling en doel

2.1 Inleiding

De Stuurgroep MTC Valburg trad in 1996 -1999 op als initiatiefnemer voor de ontwikkeling van het project MTC. De Stuurgroep MTC Valburg bestond indertijd uit vertegenwoordigers van de Provincie Gelderland (gedeputeerde/voorzitter), het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (HID) en het Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN). De Stuurgroep MTC Valburg heeft op 23 augustus 1997 de milieu-effectrapportage MTC Valburg (MER 1997) vastgesteld en hieraan op 19 november 1997 de Projectnotitie MER MTC Valburg (Projectnotitie) toegevoegd.

In de Projectnotitie is de meest milieuvriendelijke variant (MMA) uitgewerkt, met inachtneming van een aantal mitigerende (overlastbeperkende) en compenserende maatregelen, voor zover deze gevolgen hebben voor de ruimtelijke inpassing van het MTC. De Projectnotitie kende een tweeledig doel: het maakt de realiseerbaarheid van het MTC zichtbaar en het vergroot het inzicht in de te verwachten milieu-effecten voor de aangrenzende woonkernen, met name ten aanzien van het geluid, externe veiligheid en de daarbij te nemen mitigerende en compenserende maatregelen.
De Projectnotitie en het MER 1997 zijn in november 1997 gelijktijdig aangeboden aan het bevoegd gezag, het College van Bestuur van het Regionaal Openbaar Lichaam Knooppunt Arnhem Nijmegen. Beide documenten zijn in onderlinge samenhang en gelijktijdig in het besluitvormingsproces gebracht. Bij die besluitvorming speelde het Regionaal Structuurplan voor het Knooppunt Arnhem Nijmegen (RSP) een grote rol. Het RSP werd gezien als het eerste ruimtelijke besluit waarin de aanleg van het MTC Valburg wordt mogelijk gemaakt. Deze concrete beleidsbeslissing vormt de basis voor het bestemmingsplan. De Raad van State heeft inmiddels een uitspraak gedaan waarin wordt bevestigd dat het inderdaad om een concrete beleidsbeslissing gaat.

Het RSP bevat een plankaart waarop de begrenzing van het MTC, alsmede van de afzonderlijke hoofdonderdelen te weten het Binnenvaart Service Center (BSC), het Rail Service Center (RSC) en het Bedrijven Complex Valburg (BCV), als concrete beleidsbeslissing zijn aangegeven en tevens de ligging van de hoofdontsluiting is aangeduid. In het RSP zijn, als onderdeel van het uitvoeringsprogramma, de mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen als toetsingskader voor bestemmingsplannen.

2.2 Probleemstelling MER 1997

Het MER 1997 beschrijft de te verwachten milieu-effecten als gevolg van de aanleg van het MTC, het meest milieuvriendelijke alternatief en de mitigerende en compenserende maatregelen.
De Projectnotitie geeft een beoordeling van de realiseerbaarheid, geeft inzicht in het MMA aan de hand van een uitgewerkt ruimtelijk ontwerp een geeft een meer gedetailleerd inzicht in milieu-effecten op gebied van geluid en externe veiligheid. Het MMA is dus in de Projectnotitie verder uitgewerkt tot een voorkeursalternatief, dat gunstiger is voor omwonenden, mede door het schuiven met geluidsbronnen en het nemen van mitigerende maatregelen zoals geluidswallen.

In het MER 1997 wordt in paragraaf 2.1 en 2.2 antwoord gegeven op de vragen 'Waarom dit MTC?' en 'Waarom op deze plaats?' De toen gegeven antwoorden zijn nog steeds actueel. De probleemstelling van het MER 1997 luidde als volgt (pagina 26):

"Uitgaande van de locatie van het MTC in het gebied tussen Valburg, Slijk Ewijk, Oosterhout en Elst is er behoefte aan inzicht in de ligging, de omvang de vormgeving en de begrenzing van de hoofdonderdelen van het MTC afzonderlijk en in hun onderlinge samenhang, mede in relatie tot de milieuhygiënische inpassing in het gebied. Daarnaast is onderdeel van de probleemstelling de mate

waarin het MTC een bijdrage levert aan de vervanging van goederenvervoer over de weg en per schip"

In 1999 is een nieuwe Stuurgroep MTC ingesteld, met als centrale opdracht het bestemmingsplan voor het MTC op te stellen. De Stuurgroep MTC bestaat uit bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeenten op wier grondgebied het MTC is gelokaliseerd, te weten de gemeenten Valburg en Elst (vanaf 2001 de gemeente Overbetuwe) en de gemeente Nijmegen. De Stuurgroep heeft zich afgevraagd in hoeverre de probleemstelling uit het MER 1997 beantwoord is. Het nieuwe MER, opgesteld op basis van de voortgaande planvorming betreffende het MTC, de verrichte milieu-onderzoeken terzake en de actuele besluitvorming over het MTC, moet deze vraag nu beantwoorden.

2.3 Doel MER 1997

De doelstelling van de voorgenomen activiteit (realisering van het MTC) is ongewijzigd (pagina 27, MER 1997):
"Het ontwikkelen van een multimodaal transportcentrum met bijbehorend bedrijfsterrein en ontsluitende infrastructuur in het gebied tussen Valburg, Slijk-Ewijk, Oosterhout, en Elst waar de intermodaliteit mogelijk is, om zodoende optimale voorwaarden te scheppen voor het huidige en toekomstige continentale goederenvervoer, alsmede het goederenvervoer van en naar de mainport Rotterdam binnen de west-oost vervoerscorridor. Het MTC is daarmee van belang voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de nationale economie en de ontwikkeling van werkgelegenheid in de regio van het KAN. Tevens kan door middel van het MTC een bijdrage worden geleverd aan de vervanging van goederenvervoer over de weg door (minder milieubelastend) goederen vervoer via spoor en over het water".

In de Projectnotitie wordt op pagina 5 gesteld dat het ontwerp voor de ruimtelijke en landschappelijke inpassing te zien is als basis voor het op te stellen bestemmingsplan. Slechts wanneer bij de nadere uitwerking van de milieuhygiënische, verkeerstechnische, civieltechnische en financiële aspecten daartoe aanleiding is, zal het ontwerp worden bijgesteld. Zoals hiervoor al is gesteld moet dit ruimtelijke ontwerp uit 1997 worden gezien als het Voorkeursalternatief.

2.4 Probleemstelling 2001

De probleemstelling voor het MER 2001 is ten opzichte van die van het MER 1997 aanzienlijk ingeperkt. In de visie van de Stuurgroep MTC moeten nu geen (nieuwe) alternatieven onderzocht worden. Het onderzoek naar alternatieven heeft in 1997 in voldoende mate plaats gehad. Tegen de afweging die toen is gemaakt en als concrete beleidsbeslissing in het RSP KAN is opgenomen, kan krachtens de Wet Ruimtelijke Ordening géén beroep meer worden ingesteld.
Voorts is op basis van marktonderzoek in voldoende mate aangetoond dat het MTC als concept uitvoerbaar is en een bijdrage zal leveren aan de vervanging van goederenvervoer over de weg door vervoer via spoor en het water.

2.5 Doel MER 2001

Anno 2001 heeft een inhoudelijke verdiepingsslag plaats gehad en moet worden geconcludeerd dat de nadere uitwerking van de genoemde aspecten inderdaad aanleiding hebben gegeven het ontwerp op enkele onderdelen aan te passen. In dit MER 2001 zal het eerder ontwikkelde Voorkeursalternatief worden vergeleken met de voorgenomen activiteit zoals deze in het voorontwerp bestemmingsplan is omschreven. De actuele milieu-effecten van de voorgenomen activiteit worden beschreven en zijn gebaseerd op de actuele prognoses ten aanzien van het goederenvervoer via RSC en BSC.

Als aanvullende doelstelling voor het MER 2001 wordt meegegeven om nader in te gaan op het

toetsingsadvies over het MER 1997, zoals dit door de Commissie voor de m.e.r. op 4 februari 1998 is uitgebracht. De Commissie adviseert:

- het bevoegd gezag om een fasering op te laten stellen, waarin, rekening houdend met de bestuurlijke en economische onzekerheden, naar winst voor het milieu wordt gezocht. Daarbij gaat het zowel om de fasering van de verder planvorming als de fasering van de realisatie en in gebruikname;
- bij de verdere detaillering van de geluidscontouren voor het bestemmingsplan te rekenen met het geluid als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de haven en het bedrijventerrein;
- om bij het besluit aan te geven op welk moment in de verdere planvorming aandacht zal worden besteed aan de effecten die zullen optreden tijdens de aanlegfase en welke mitigerende en compenserende maatregelen genomen zullen worden;
- om bij het besluit aan te geven of mitigerende maatregelen nodig zijn om inzijging van rivierwater in het grondwater te voorkomen.

In het onderhavige MER wordt op deze vier adviezen expliciet ingegaan in: paragraaf 10.2.

Hoofdstuk 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

De voorgenomen activiteit bestaat uit dezelfde hoofdonderdelen zoals deze in het MER 1997 zijn omschreven. In het MER 2001 wordt nader ingegaan op de volgende punten:
- in hoeverre wordt er afgeweken van het oorspronkelijke voornemen uit 1997? (hoofdstuk 3)
- de vergelijking van het Voorkeursalternatief 1997 met het huidige voornemen (hoofdstuk 3)
- de beschrijving van de gewijzigde situatie (hoofdstuk 6)
- de verwachte milieu-effecten die hiermee samenhangen (hoofdstuk 7)
- de realisering van mitigerende en compenserende maatregelen uit het MER 1997 (hoofdstuk 10)

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de verschillen ten aanzien van het oorspronkelijke voornemen en het Voorkeursalternatief. De gewijzigde situatie wordt in hoofdstuk 6 beschreven. De daarbij horende effectvoorspellingen worden in hoofdstuk 7 toegelicht.

De onzekerheden ten aanzien van de vorm en inhoud van het MTC zijn kleiner dan in 1997. De NV Ontwikkelingsbedrijf MTC Valburg heeft nadere studies laten uitvoeren. Op basis van de meest actuele inzichten betreffende potentiële bedrijfsvestigingen, de gewenste inrichting van het bedrijfsterreinencomplex en rekening houdend met de milieu-effecten is anno 2001 sprake van een meer concreet voornemen.

3.1 De voorgenomen activiteit: de hoofdonderdelen van het MTC, overeenkomsten en wijzigingen

3.1.1 De hoofdonderdelen

Hierna wordt ingegaan op de kenmerken van de hoofdonderdelen van het MTC, zoals deze in paragraaf 3.1 van het MER 1997 zijn beschreven. Indien er sprake is van relevante wijzigingen, wordt nader aangegeven welk (aanvullend) onderzoek is uitgevoerd. In de beschrijving worden eventuele afwijkingen van het Voorkeursalternatief 1997 expliciet aangegeven.

Het Rail Service Center (RSC):
De locatie van het RSC is op basis van het Voorkeursalternatief 1997 bindend vastgelegd in het Regionaal Structuurplan KAN.
De functies van het RSC zijn niet gewijzigd. In het ladingaanbod zijn de prognoses in neerwaartse richting bijgesteld. Hierdoor is ook het aantal overslaghandelingen verlaagd. De gevolgen zijn in hoofdstuk 7 beschreven.
De benodigde ruimte voor het RSC is ongewijzigd gebleven. De hoogteligging is en blijft maximaal één meter boven maaiveld (op gelijke hoogte als het CUP).

Nieuw is dat het RSC gefaseerd zal worden aangelegd. Er wordt begonnen met twee sporen voor start- en feedertreinen. De uitbreiding naar maximaal acht sporen zal marktconform geschieden. Het RSC terrein voor inklaring, overslaghandeling en depot zal in twee gedeelten worden ontwikkeld naargelang de marktontwikkeling.
De eerste fase van het RSC moet gebruiksgereed zijn op het moment dat de Betuweroute en het CUP in gebruik wordt genomen. Volgens het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal dat in 2006 zijn.

Het Binnenvaart Service Center (BSC):
De locatie van het BSC is op basis van het Voorkeursalternatief 1997 bindend vastgelegd in het Regionaal Structuurplan KAN. Hierbij is de afstand tot Slijk-Ewijk gemaximaliseerd. Verder opschuiven is niet mogelijk, in verband met de ligging van de aardgastransportleidingen en de beperkte mogelijkheden voor een aansluiting op de A15. De voorontwerpen van de haven, van de kade en het ondergronds distributiecentrum –zoals opgesteld door DHV- zijn gebruikt als onderlegger voor de

bestemmingsplankaart. In het voorontwerp bestemmingsplan is definitief gekozen om de locatie aldus vast te leggen.

De functies van het BSC zijn niet gewijzigd. In het ladingaanbod zijn de prognoses in neerwaartse richting bijgesteld. Hierdoor is ook het aantal overslaghandelingen verlaagd. De gevolgen zijn in hoofdstuk 7 beschreven.
De benodigde ruimte voor het BSC is ongewijzigd gebleven. De hoogteligging van het BSC was globaal 15 m +NAP, maar wordt nu nauwkeuriger aangeduid als MHW2001 (maatgevend hoogwater) ter plaatse van kmr 890.

Nieuw is dat het BSC gefaseerd wordt aangelegd. In de eerste fase wordt het havenbekken in zijn geheel aangelegd inclusief de insteekhaven. Langs de oostzijde van het havenbekken wordt een kademuur aangelegd van 300 m lengte voor twee ligplaatsen. De kademuur wordt doorgetrokken langs de noordzijde van de insteekhaven. Voor het overige wordt langs het havenbekken en de insteekhaven een dijk aangelegd welke ten oosten en ten westen aansluit op de bestaande waterkering (zie hierna). In de tweede fase wordt de kademuur uitgebreid met nog eens 300 m door vervanging van dat gedeelte van de dijk. Het moment van de tweede fase wordt marktconform bepaald.

Nieuw is ook de mogelijkheid om onder het (droge) haventerrein een ondergronds distributiecentrum (ODC) te kunnen bouwen. Deze mogelijkheid kwam in beeld vanwege de grote ophoging van het haventerrein en past geheel binnen de doelstellingen van intensief ruimtegebruik en spaarzaam omgaan met primaire grondstoffen. Een eerste verkenning heeft uitgewezen dat het ODC technisch mogelijk is en interessant voor de markt. De realisering is echter afhankelijk van een nadere markttechnische verkenning en de haalbaarheid van de financiering.

Waterkering en havenmond (onderdeel van het BSC):
Het Voorkeursalternatief gaat uit van een open havenmond en een primaire waterkering strak om het havenbekken en de insteekhaven. Dit uitgangspunt is niet gewijzigd. De waterkering en de havenmond worden in één keer aangelegd.

Voor de havenmond is destijds uitgegaan van een eenvoudige zwaaikom als verbinding tussen de Waal en het havenbekken. Achterliggende gedachte daarbij was dat voor het definitieve ontwerp van de havenmond in elk geval een waterloopkundig onderzoek noodzakelijk was naar de riviertechnische, hydrologische en nautische veiligheidsaspecten. Om die reden is het onderzoek naar deze aspecten expliciet opgenomen in de besluitvorming in 1997.

Op basis van het door MARIN (december 2000) uitgevoerde nautische veiligheidsonderzoek is de vormgeving van de havenmond aanzienlijk veranderd en het ruimtebeslag groter geworden. Daardoor gaat ook een groter gedeelte van de strang in de uiterwaarden ter plaatse van de havenmond verloren. De wijziging heeft ook gevolgen voor het beloop van de primaire waterkering. De nieuw aan te leggen dijk wordt langer en buigt eerder landinwaarts. De milieu-effecten zijn in hoofdstuk 7 belicht. Een ander gevolg is dat de nieuwe vorm van de havenmond zich nu voor een klein deel uitstrekt buiten het gebied bepaald in de concrete beleidsbeslissing van het RSP. Omdat uitdrukkelijk 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.

De dijkverzwaring van het dijkvak Lent-Loenen is inmiddels voltooid. In verband daarmee wordt nu voor de hoogte van de waterkering meer nauwkeurig uitgegaan van MHW2001 ter plaatse van kmr 890.

Het Bedrijven Complex Valburg (BCV):
De locatie: het BCV is vastgelegd als concrete beleidsbeslissing in het RSP. De locatie als zodanig staat daarmee niet ter discussie. Wel is bij de vaststelling van het RSP door de KAN-raad een amendement aangenomen, waarbij van de totale geraamde omvang 20 ha netto (bruto 30 ha) in de noordoosthoek van het terrein wordt aangewezen als reservelocatie. Bij de uitwerking is hiermee rekening gehouden.

Type bedrijvigheid: de gehanteerde uitgangspunten staan niet ter discussie. In het MER 1997 moest nog gebruik worden gemaakt van 'grove' lijsten van bedrijfsactiviteiten. Inmiddels zijn in het kader van het ondernemingsplan van het Ontwikkelingsbedrijf MTC Valburg (OMTC), nadere marktstudies en het werken aan het bestemmingsplan aparte positieve bedrijvenlijsten opgesteld voor de onderdelen BCV, het Facility Center incl. zakelijke dienstverlening, RSC, BSC bovengronds en BSC ondergronds. Deze lijsten vormen de grondslag voor fasering, segmentering, thematisering en netwerkvorming zoals beschreven in het voorontwerp bestemmingsplan.

Voorts is voor het bedrijventerrein een fictieve verkaveling gemaakt, waarbij uitgegaan is van externe zonering en segmentering. Dit levert een concreet beeld op van hoe het BCV er uit komt te zien. De uitkomst is voor de nieuwe milieustudies naar externe veiligheid, geluid, stof en geur gebruikt. De resultaten hebben geleid tot nieuwe conclusies ten aanzien van de inrichting van het bedrijventerrein. De berekende contouren -voor alle onderdelen van het MTC- zijn onderdeel van de besluitvorming over het bestemmingsplan en het vaststellen van hogere grenswaarden voor geluid.

De benodigde ruimte: In het MER 1997 werd uitgegaan van een gebied van bruto 300 ha, netto uitgeefbaar bedrijfsterrein 200-210 ha. De nu onderzochte milieu-effecten betreffen het totaal, dus de maximale omvang die over ca. 20 jaar bereikt is.
In het voorontwerp bestemmingsplan (looptijd wettelijk 10 jaar) wordt in totaal 130 ha netto uitgeefbaar bedrijventerrein voorzien. Die 130 ha is als volgt opgebouwd: gemiddelde uitgifte 10 ha/jaar gedurende 10 jaar plus de gebruikelijke zogenoemde ijzeren voorraad voor 3 jaar. Daarna is een tweede fase van 50 ha voorzien. Indien de noodzaak aanwezig is, kan daaraan nog de 20 ha reservelocatie worden toegevoegd. Voor de tweede fase en de reservelocatie zijn te zijner tijd aparte bestemmingsplan-procedures nodig.
De begrenzing van de reservelocatie ligt weliswaar niet vast, maar is in de verschillende milieu-onderzoeken verondersteld op de plek die in het RSP is aangegeven.

De hoogteligging: uitgegaan wordt van een ophoging van ca 0,5 meter ten opzichte van het huidige maaiveld in verband met de waterpeilen in het gebied.

De Interne Transportbaan (ITS):
Het concept is in principe ongewijzigd: het gaat om een vrijliggende transportbaan tussen het BSC en het RSC, geschikt voor veilig vervoer van containers met behulp van moderne technologie. Er wordt dus onderscheid gemaakt tussen de transportbaan en het vervoerssysteem.
Voor de transportbaan is een voorontwerp beschikbaar. De ITS kan eventueel worden uitgebreid naar het BCV, hiermee wordt in het bestemmingsplan rekening gehouden.
Over de definitief toe te passen technologie kan nu nog geen uitspraak gedaan worden: er zijn nog steeds verschillende opties denkbaar.

De aansluiting op het hoofdwegennet:
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 is 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) 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.

3.1.2 De wijze van aanleg

Bouwrijp maken: de uitgangspunten zijn ongewijzigd. Wel zal de behoefte aan zand door de gefaseerde aanleg van de verschillende onderdelen meer in de tijd worden gespreid.
Tijdelijke infrastructuur: er wordt van uitgegaan de hoofdontsluiting als allereerste onderdeel aan te leggen, waardoor de lokale wegen en dorpen niet worden belast met bouwverkeer.
Bouw- en aanlegwerkzaamheden: geen wijzigingen.
Aanleg haven en waterkering: geen wijzigingen. Wel kunnen uit het geohydrologisch onderzoek gegevens naar voren komen ten aanzien van inzijging grondwater, waarmee als eisen te stellen aan de vergunningverlening rekening zal moeten gehouden.
Fasering ingebruikname MTC
De planning in het MER 1997 bleek bijzonder optimistisch. De werkplanning is nu als volgt:

- Start aanleg tijdelijke ontsluiting/hoofdontsluiting: eind 2002/begin 2003
- aanleg BSC, interne hoofdontsluiting en BCV fase 1: 2003-2010
- aanleg RSC, backbone, ITS en BCV fase 1 noord: 2003-2010
- aanleg BCV fase 2 en reservelocatie: 2010-2020

3.1.3 Ruimtelijke opzet, inpassing in de omgeving en ontsluiting

Ruimtelijke opzet
Er zijn geen wijzigingen in de uitgangspunten voor de ruimtelijke opzet. Wel is in het voorontwerp bestemmingsplan voor de bebouwingsdichtheid van het BCV op kavelniveau uitgegaan van de toepassing van intensief ruimtegebruik.

Inpassing in de omgeving
In de uitgangspunten van de MER 1997 zijn geen wijzigingen aangebracht. Wel is ten aanzien van de toelaatbare hoogte in het voorontwerp bestemmingsplan meer gedifferentieerd naar functie en locatie de toelaatbare hoogte bepaald.

Ontsluiting
De uitgangspunten voor de bestaande, de interne en de externe ontsluitingsstructuur zijn niet gewijzigd, behoudens één uitzondering.
In de MER 1997 werd nog uitgegaan van een hoofdontsluiting op de A73 en een secundaire ontsluiting op de Griftdijk. Door het laten vervallen van de secundaire aansluiting (zie 3.1.3) is de interne verkeersstructuur gewijzigd. De 'backbone', de centrale verbindingsweg tussen het noordelijke en zuidelijke plangebied met het viaduct over de A15, geeft nu als enige aansluiting op het hoofdwegennet en koppelt de twee ringwegen in het BCV noord en BCV zuid. Voor de ontsluiting van

de bedrijven wordt zoveel mogelijk tweezijdig gebruik gemaakt van de ringwegen.

3.1.4 Hoofdlijnen water-, natuur- en milieubeheer

Verwerking afval- en hemelstromen
De uitgangspunten zijn niet gewijzigd. De uitwerking is neergelegd in het Waterhuishoudingsplan (juli 2001).

Milieubeschermende maatregelen
De uitgangspunten zijn niet gewijzigd. Er wordt op gewezen dat ondanks de nadere uitwerking in het bestemmingsplan een aantal zaken, zoals de exacte locaties van opslagplaatsen voor brandstof en gevaarlijke stoffen, pas bij de vergunningverlening kunnen worden bepaald in overeenstemming met de dan geldende wettelijke voorschriften.

Omgevingsbeleid
De uitgangspunten van de MER 1997 hebben geleid tot de opstelling van een Landschapsplan door Bureau Zijaanzicht en twee aanvullende archeologische inventarisaties, AAI-1 en AAI-2, verricht door RAAP. De AAI-1 en -2 vormen de opstap om in overleg met de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek te bepalen welke locaties inpasbaar zijn, welk beschermingsregime daarbij hoort, en welke locaties noodzakelijkerwijs opgegraven dienen te worden. Een deel van de potentiële locaties ligt in fase 2, reden waarom het AAI-2 is beperkt tot de locaties die in elk geval voor fase 1 aan een beoordeling moeten worden onderworpen.

Kwaliteit openbare ruimten
De uitgangspunten zijn niet gewijzigd.

Organisatie water-, natuur- en milieubeheer
In het MER 1997 bestond nog onduidelijkheid over de organisatiestructuur die de verantwoordelijkheid krijgt voor het water-, natuur- en milieubeheer. Inmiddels is de structuur duidelijker geworden.
De verantwoordelijkheid komt te liggen bij het Ontwikkelingsbedrijf MTC Valburg (OMTC) voor zover daarin niet op basis van (wettelijke) bevoegdheden reeds door derden is voorzien. Dit laatste betreft bijv. de hoofdwatergangen door het gebied en de primaire waterkering, waarvan het beheer wettelijk onder de verantwoordelijkheid van het Polderdistrict Betuwe vallen.
Het OMTC heeft plannen ontvouwd voor het opzetten van parkmanagement om de genoemde beheerstaak vorm te geven met inbegrip van een financieel kader. Voor het milieubeheer wordt uitgegaan van de stolpbenadering, waarbij de beschikbare milieuruimte in samenhang met het acquisitiebeleid voor bedrijven wordt bewaakt. Na de realisering van het MTC zal het OMTC blijven bestaan en dan vooral een beheersfunctie hebben ten behoeve van het parkmanagement en het handhaven van de stolpbenadering. Om die functie te kunnen waarmaken zijn en worden juridische, organisatorische en financiële voorzieningen getroffen.

3.2 Het nulalternatief

Het uitgangspunt onder het nulalternatief is niet gewijzigd. Het nulalternatief blijft de som van de bestaande toestand en de autonome ontwikkelingen.

Autonome ontwikkelingen
Stand van zaken belangrijke autonome ontwikkelingen:
- de Betuweroute is in uitvoering,
- de woningbouw in Woonpark Oosterhout (Waalsprong) is grotendeels voltooid,
- de dijkverbetering Lent-Oosterhout-Loenen is voltooid,
- de Toekomstvisie Waal is in uitvoering,
- de woningbouw in plan Vosbergen (Elst) is voltooid,
- de aanleg van woningen in Oosterhout en Slijk-Ewijk is gedeeltelijk al uitgevoerd,

- de realisering van het kassengebied ten noorden van Oosterhout is onzeker geworden,
- het doortrekken van de 3e hoofdaardgastransportleiding is nog niet gerealiseerd,
- er is geen verdere uitbreiding van de zandwinning in de plas Slijk-Ewijk voorzien.

Overige plannen (geen autonome ontwikkeling)
Stand van zaken overige plannen:

- Uitwijkhaven Weurt: geen nieuwe ontwikkelingen,
- Doortrekking A15 Ressen-A12: in het kader van de besprekingen voor de Vijfde Nota RO en het Regiocontract is de doortrekking opgenomen; gezocht wordt naar een publiek-private financieringsoplossing om de uitvoering te bespoedigen,
- Noordoostelijke verbinding Betuweroute: deze verbinding is door de minister van VenW *geschrapt, onder gelijktijdige uitspraak dat de behoefte over bestaand spoor moet worden* afgewikkeld. Concreet betekent dit dat de behoefte uit Noord-Nederland richting Rotterdam zoveel mogelijk via Amsterdam wordt geleid en dat de behoefte uit landsdeel Oost via Arnhem naar Rotterdam resp. Duitsland wordt geleid,
- Doortrekking A73: er is een convenant tussen de ministeries van VenW en VROM, de provincie en het KAN om gelijktijdig een MER uit te voeren voor de verbeteringswerkzaam-heden van de A50 en voor de doortrekking van de A73 om daarna tot een afgestemd besluitvormingstraject te komen. De inspanningen zijn erop gericht de doortrekking van de A73 te realiseren.

3.3 Vier alternatieven MTC

3.4 Relatie meest milieuvriendelijke alternatief-Voorkeursalternatief

3.5 Uitgangspunten voor het meest milieuvriendelijk alternatief

Door de ontwikkeling van het Voorkeursalternatief, als optimalisering van het MMA, dat nadien als concrete beleidsbeslissing in het RSP is opgenomen, zijn de paragrafen 3.3, 3.4 en 3.5 niet meer van toepassing voor de MER 2001.

3.6 Mitigerende en compenserende maatregelen

De in het MER 1997 aangegeven compenserende en mitigerende maatregelen hebben geleid tot het Voorkeursalternatief waarop het beleidsvoornemen van de MER 2001 betrekking heeft. Belangrijkste vraag is dan: wat waren de bevindingen van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. over het MER 1997 en wat heeft het bevoegd gezag op dit punt besloten. Om deze vraag adequaat te kunnen beantwoorden is een puntsgewijs overzicht gemaakt. Per punt is in beeld gebracht wat er met de opmerkingen is gedaan. Verwezen wordt naar hoofdstuk 10.1. In de toelichting op het bestemmingsplan is een vergelijkbaar overzicht gemaakt, welke dient als een 'checklist'.

Hoofdstuk 4 Vergelijking van alternatieven, en Hoofdstuk 5 Alternatiefontwikkeling

In deze beide hoofdstukken van het MER 1997 is beschreven hoe tot het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) wordt gekomen. Het meest milieuvriendelijke alternatief is vervolgens in de Projectnotitie MER MTC Valburg geoptimaliseerd en aanvaard als het Voorkeursalternatief. Daarna is het Voorkeursalternatief als concrete beleidsbeslissing in het RSP vastgelegd. In de ABRS uitspraak van 10 april 2001 is de concrete beleidsbeslissing in procedurele zin aanvaard.
Om die redenen worden nu geen nieuwe alternatieven meer vergeleken en komen deze hoofdstukken in het MER 2001 te vervallen.