

**TOETSINGSADVIES OVER HET MILIEUEFFECTRAPPORT
MULTIMODAAL TRANSPORTCENTRUM (MTC) VALBURG**

18 DECEMBER 2001

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET MER.....	3
2.1 Algemeen	3
2.2 Toelichting op het oordeel.....	3
2.2.1 Beschermde soorten en gebieden: inventarisatie, aantasting en compensatie	3
2.2.2 Prognoses ladingsaanbod en omvang MTC.....	4
2.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	5
2.2.4 Externe ontsluiting en verkeer.....	6
2.2.5 Effecten aanlegfase	7
3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING	7
3.1 Algemeen	7
3.2 Opmerkingen en aanbevelingen.....	7
3.2.1 Waterkering	7
3.2.2 Omvang geluidszone	8
3.2.3 Zonering bedrijventerrein.....	8
3.2.4 Cumulatie van geluid.....	8
3.2.5 Multimodaliteit, invulling bedrijventerrein en parkmanagement ..	9
3.2.6 Collectief vervoer	9

1. INLEIDING

De Stuurgroep MTC Valburg heeft het voornemen om ten zuidoosten van Valburg, op het kruispunt van de A15, de toekomstige Betuweroute en de eventuele doorgetrokken A73 een multimodaal transportcentrum (MTC) aan te leggen. Het MTC moet een internationaal vervoersknooppunt worden met een containerhaven, een binnenvaartservicecentrum (BSC), een railservicecentrum (RSC), een intern transportsysteem (ITS) voor overslag tussen schip en spoor, een telematicaterminal en 300 ha (bruto) bedrijventerrein. Voor de ontsluiting van het MTC wordt de (hoofd)infrastructuur aangepast. Voor de aanleg van de haven moet een deel van de primaire waterkering langs de Waal verlegd worden.

Voor de aanleg van de containerhaven, de aanleg van het bedrijventerrein en de realisering van weefvakken op de A15 dient milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden doorlopen. Het verleggen van de primaire waterkering en de aanleg van een overlaadstation zijn m.e.r.-beoordelingsplichtig, maar de initiatiefnemer heeft op voorhand verklaard dat deze elementen in het milieueffectrapport (MER) zullen worden meegenomen.

Het MER is opgesteld ter onderbouwing van twee besluiten. Ten eerste de vaststelling van het bestemmingsplan MTC Valburg, bevoegde instanties hiervoor zijn de gemeente Overbetuwe en de gemeente Nijmegen. Ten tweede het besluit volgens de Wet op de waterkering over de verlegging van een deel van een dijkvak langs de Waal. Hiervoor zijn Gedeputeerde staten van Gelderland bevoegd gezag. Coördinerend initiatiefnemer is de stuurgroep MTC, die bestaat uit vertegenwoordigers van de Provincie Gelderland, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN).

In 1997 is reeds een MER opgesteld ter onderbouwing van het regionaal structuurplan KAN. In dit plan zijn de locatie en de omvang van het MTC vastgelegd. In aanvulling op dit MER is in 1997 de Projectnotitie MTC Valburg gepubliceerd, waarin een pakket mitigerende en compenserende maatregelen is vastgelegd.

De initiatiefnemer en de bevoegde instanties hebben besloten voor de nu voorliggende besluiten opnieuw m.e.r. te doorlopen. Zij hebben hierbij gebruik gemaakt van artikel 7.16 van de Wet milieubeheer (Wm)¹, waardoor direct een MER ter inzage gelegd kan worden. Als basis voor de besluitvorming zijn opnieuw het MER uit 1997 en de Projectnotitie ter inzage gelegd, alsmede het 'MER 2001' en een aantal onderzoeksrapporten². In dit advies wordt verder over 'het MER' gesproken, als het geheel van de ter inzage gelegde stukken bedoeld wordt. In het MER 2001 wordt ingegaan op de verschillen met het MER 1997 en vindt, op basis van een aantal milieuonderzoeken, een nadere detaillering en actualisering plaats.

¹ Daarin staat dat als de activiteit waarop het besluit betrekking heeft reeds in een eerder MER als alternatief beschreven is, de startnotitie en richtlijnenfase overgeslagen mogen worden.

² Bijlage 5 geeft een lijst van de rapporten waar de Commissie haar toetsingsadvies op baseert.

Bij brief van 20 augustus 2001³ van de Stuurgroep MTC is de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het MER. Het MER is op 22 augustus 2001 ter inzage gelegd. De periode van ter inzage legging is eenmaal verlengd⁴. Na afloop van de formele advies-termijn is door het bevoegd gezag nog een aantal inspraakreacties aan de Commissie overhandigd. Om deze naar behoren te kunnen verwerken heeft het bevoegd gezag de Commissie verlenging van de adviestermijn verleend.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁵ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezer⁶, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Deze reacties zijn meegenomen in de advisering.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen⁷ die zijn opgesteld voor het MER 1997, zoals vastgesteld op 19 september 1996;
- op eventuele onjuistheden⁸;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁹.

Daarnaast houdt de Commissie rekening met na de besluitvorming van 1997 geactualiseerd beleid, zoals bijvoorbeeld de inmiddels vigerende Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Bij de toetsing houdt de Commissie het bij een bestemmingsplan behorende detailniveau in het oog.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluiten over het bestemmingsplan en het dijkverleggingsplan. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

³ Zie bijlage 1.

⁴ Zie bijlage 2.

⁵ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁶ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁷ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁸ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁹ Wm, artikel 7.10

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie signaleert bij de toetsing een aantal tekortkomingen, die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming. Deze essentiële tekortkomingen betreffen de volgende zaken:

- er is onvoldoende ingegaan op de aanwezige natuurwaarden in het gebied en het van toepassing zijn van beschermingsformules volgens de Vogel- en de Habitatrichtlijn;
- er ontbreekt een actuele onderbouwing van de te verwachten ladingstromen op de verschillende onderdelen van het MTC, in relatie tot de benodigde omvang van het MTC en de haven;
- door het ontbreken van bovenstaande zaken heeft het meest milieuvriendelijk alternatief onvoldoende invulling gekregen;
- de milieueffecten van de twee externe ontsluitingsalternatieven worden onvoldoende beschreven;
- er is onvoldoende ingegaan op de milieueffecten tijdens de aanlegfase.

Normaal adviseert de Commissie in dergelijke gevallen om een aanvulling op het MER op te stellen voordat het besluit wordt genomen. Inmiddels is duidelijk geworden dat de initiatiefnemer er voor kiest om een gehele nieuwe m.e.r. te beginnen. De door de Commissie geconstateerde tekortkomingen kunnen daarbij worden betrokken.

De Commissie heeft het MER 2001 getoetst als een aanvulling op en een verdieping en actualisering van het MER 1997 en de Projectnotitie MTC Valburg. In deze aanvulling worden de milieueffecten van het voorkeursalternatief uit 1997 naar mening van de Commissie uitgewerkt tot op een detailniveau dat past bij een bestemmingsplan. De Commissie wil echter opmerken dat de gekozen vorm van het MER de toegankelijkheid ernstig belemmert. Hier wordt ook in vrijwel alle inspraakreacties op ingegaan. Het MER 2001 bestaat uit een verzameling verwijzingen naar het MER 1997 en naar onderliggende milieuonderzoeken. Hoewel deze werkwijze de verschillen met 1997 goed duidelijk maakt, is het niet mogelijk zich uit het MER een samenhangend beeld te vormen over de voorgenomen activiteit en de gevolgen hiervan. Voor dit samenhangende beeld had in ieder geval een integrale samenvatting niet mogen ontbreken. In een geheel nieuw MER kunnen ook deze tekortkomingen worden voorkomen.

2.2 Toelichting op het oordeel

2.2.1 **Beschermde soorten en gebieden: inventarisatie, aantasting en compensatie**

Het MER geeft summier informatie over de aanwezigheid in het studiegebied van beschermde dier- en plantensoorten. Het MER geeft aan dat met name de uiterwaarden van belang zijn voor de flora en fauna: enkele waardevolle vegetatietypen en diersoorten (voornamelijk vogels) worden vermeld. De uiterwaarden maken deel uit van de ecologische hoofdstructuur (als EHS opgenomen in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR)) en de in de uiterwaarden gelegen strang is in het kader van de Vogelrichtlijn als Speciale Beschermingszone

(SBZ) aangewezen. Het MER geeft verder aan dat het binnendijkse deel van het studiegebied van weinig betekenis is voor de flora en fauna: slechts enkele watergangen met een waardevolle vegetatie en flora worden genoemd.

Uit vele inspraakreacties valt af te lezen dat er meer informatie beschikbaar is over de aanwezigheid in het studiegebied, zowel buitendijks als binnendijks, van waardevolle, beschermde flora en fauna (Habitatrichtlijnsoorten, Rode lijst-soorten en soorten vallend onder de Natuurbeschermingswet)¹⁰. Bovendien wordt gesteld dat de gehele uiterwaard is aangewezen als SBZ¹¹.

Op basis van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn is een beschermingsformule van toepassing op SBZ's, waardoor de volgende vragen beantwoord moeten worden:

- Bestaat er zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet worden aangetast?
- Als die zekerheid niet bestaat zijn er dan alternatieve oplossingen die deze zekerheid wel kunnen geven?
- Bestaan er dwingende redenen van groot openbaar belang om het project te rechtvaardigen indien aantasting van de natuurlijke kenmerken plaatsvindt en bij ontstentenis van alternatieve oplossingen?
- Welke compenserende maatregelen worden getroffen indien het project wordt uitgevoerd?

De Commissie constateert dat in het MER onvoldoende aandacht is besteed aan de aanwezigheid van beschermde flora en fauna in het studiegebied en dat het MER onvoldoende informatie biedt voor de toepassing van de relevante beschermingsformules volgens het SGR, de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Het MER geeft ook onvoldoende inzicht in de wijze waarop de (eventueel) benodigde compensatie wordt uitgevoerd.

- De Commissie adviseert nader onderzoek te verrichten naar de aanwezigheid in het studiegebied van volgens (inter)nationale richtlijnen beschermde gebieden (SBZ, EHS) en naar de omvang, verspreiding en levensvatbaarheid van populaties van beschermde soorten in het studiegebied. Verder beveelt de Commissie aan om de informatie te verschaffen om de beschermingsformules toe te kunnen passen en daardoor een passende beoordeling mogelijk te maken, conform de van toepassing zijnde wetgeving en richtlijnen.

2.2.2

Prognoses ladingsaanbod en omvang MTC

Op grond van gegevens die in het ontwerpbestemmingsplan zijn opgenomen concludeert de Commissie dat de prognoses voor de ladinghoeveelheden voor 2010 in het MER 2001 lager dan zijn in het MER 1997. In het MER 2001 wordt genoemd dat de "Noordtak Betuwelijn" niet doorgaat. De Commissie neemt aan dat dit de lagere prognoses deels verklaart. De Commissie constateert dat de lagere prognoses wel beperkt geleid hebben tot minder nadelige milieueffecten (krappere geluids- en veiligheidscontouren), maar niet tot een geringere omvang van het MTC.

¹⁰ Waardoor een beoordeling dient plaats te vinden op grond van artikel 23, 24 en 25 van de Natuurbeschermingswet.

¹¹ Waardoor een beoordeling dient plaats te vinden conform artikel 6 lid 3 en 4 van de Habitatrichtlijn.

Inmiddels hebben zich, deels na publicatie van het MER, andere ontwikkelingen voorgedaan. Behalve het niet doorgaan van de noordtak van de Betuweroute is inmiddels besloten eveneens af te zien van de zuidtak. De besluitvorming omtrent de aanleg van de 2^e Maasvlakte is ver gevorderd. Het doortrekken van de A73 blijft ongewis. Uit het MER is niet duidelijk of deze ontwikkelingen van invloed (kunnen) zijn op de prognoses.

De prognoses voor de ladingshoeveelheden zijn van invloed op de omvang van het MTC in zijn geheel en onderdelen zoals de haven. De omvang is van invloed op de mate van aantasting van het landschap en de natuurwaarden. Dit laatste is van des te meer belang als uit de onderzoeken blijkt dat er sprake is van beschermde soorten en gebieden.

Het toetsingsadvies over het MER 1997 ging in op de wijze waarop middels fasering met bestuurlijke en economische onzekerheden omgegaan zou moeten worden, met name om het uiteindelijke ruimtebeslag te minimaliseren. In het MER 2001 en het bestemmingsplan is fasering in ruimtebeslag alleen voor het bedrijvencomplex Valburg (BCV) geconcretiseerd. De afname in ladinghoeveelheden heeft weliswaar ook geleid tot een fasering in de aanleg van de haven, maar in de eerste fase wordt de gehele haven reeds uitgebaggerd, zodat het ruimtebeslag reeds plaatsvindt. Naar mening van de Commissie kan het beperkt uitbaggeren van de haven ten behoeve van de eerste fase grote financiële en milieuvoordelen met zich meebrengen als de tweede fase niet door mocht gaan, zoals een kortere waterkering, minder grondverzet en minder natuur aantasting.

- De Commissie adviseert om op basis van recente inzichten (o.a. niet doorgaan noord- en zuidtak Betuweroute, ontwikkeling 2^e Maasvlakte, onzekerheid omtrent doortrekken A73) een actuele onderbouwing te geven van de te verwachten ladingstromen op de verschillende onderdelen van het MTC en het daaruit voortvloeiende benodigde ruimtebeslag.

2.2.3

Meest milieuvriendelijk alternatief

In het MER 2001 zijn geen afgeronde alternatieven op inrichtingsniveau uitgewerkt. Wel wordt in hoofdstuk 10 een aantal mitigerende maatregelen genoemd. Over het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) wordt in het MER 2001 opgemerkt *“Door de ontwikkeling van het Voorkeursalternatief, als optimalisering van het MMA, dat nadien als concrete beleidsbeslissing in het RSP is opgenomen, zijn [de paragrafen over het MMA] niet meer van toepassing voor het MER 2001”*. Impliciet lijkt hiermee gezegd te worden dat het feit dat het voorkeursalternatief is gebaseerd op het MMA van het oude MER betekent dat er in het nieuwe MER geen MMA uitgewerkt hoeft te worden. De Commissie is het met deze impliciete bewering niet eens; het onderhavige MER ligt ten grondslag aan andere besluiten dan in 1997, en op het niveau van de nu voorliggende besluiten moet wederom een MMA ontwikkeld worden.

De Commissie is echter van mening dat, hoewel dat in het MER 2001 niet zo gepresenteerd wordt, er wel degelijk sprake is van een optimalisatie op bestemmingsplanniveau als gekeken wordt naar de mitigerende en compenserende maatregelen die gepresenteerd worden in hoofdstuk 10 van het MER 2001. Het voorkeursalternatief, zoals dat naar voren is gekomen uit het MER 1997 en is geoptimaliseerd in de Projectnotitie MER MTC Valburg, gecombi-

neerd met de mitigerende en compenserende maatregelen die beschreven zijn in hoofdstuk 10 van het MER 2001, is daarmee in principe op te vatten als het MMA op bestemmingsplanniveau.

Uitgangspunt hierbij is dat de locatie en de omvang van het MTC zijn vastgelegd in het Regionale Structuurplan, zodat hiervoor geen alternatieven meer onderzocht hoeven te worden. De Commissie wijst er echter op dat, wanneer uit de inventarisatie van aanwezige natuurwaarden en de toepassing van de beschermingsformules, zoals genoemd in §2.2.1, blijkt dat er wezenlijke aantasting van natuurwaarden plaatsvindt, er wel degelijk onderzoek naar alternatieven, zowel qua locatie als omvang, geboden is. Het is in dat geval ook mogelijk dat een op de bescherming van natuurwaarden gericht MMA aan de orde is. Ook is het mogelijk dat uit de onderbouwing van het uiteindelijke benodigde ruimtebeslag elementen voor het MMA naar voren komen. Als blijkt dat met een geringer ruimtebeslag kan worden volstaan, kunnen ook op dit punt alternatieven en inrichtingsvarianten aan de orde zijn.

- De Commissie adviseert eenduidig een MMA te beschrijven en de milieueffecten hiervan uit te werken. Indien uit het onderzoek naar de natuurwaarden blijkt dat er sprake is van beschermde soorten en gebieden dient dit aspect in het MMA mee te worden genomen. Uit de onderbouwing van de te verwachten ladingsstromen en het daarvoor benodigde ruimtebeslag moet blijken of dit aspect een rol kan spelen in de ontwikkeling van het MMA.

2.2.4 Externe ontsluiting en verkeer

In het MER worden twee alternatieven voor (tijdelijke) externe ontsluiting genoemd. De keuze tussen beide alternatieven wordt in het MER niet gemaakt, maar dat is ook niet verplicht, zolang de informatie om die keuze op te baseren maar geboden wordt. De Commissie constateert echter dat de effecten van beide alternatieven niet beschreven worden. De Commissie denkt hierbij met name aan verkeersaspecten zoals de aantallen verkeers- en vervoersbewegingen van en naar de A15 en op het onderliggend wegennet in relatie tot de capaciteit van de bestaande wegen en mogelijk optredende verkeersknelpunten¹². Denk hierbij ook aan ontwikkelingen zoals de aanleg van de woonwijk de Waalsprong bij Nijmegen. Verder mist de Commissie een beschouwing over de onzekerheid over het doortrekken van A73, de betekenis hiervan voor de verkeersprognoses en de mogelijkheid dat de tijdelijke ontsluiting permanent wordt of in ieder geval langdurig in gebruik zal zijn.

- De Commissie adviseert de milieueffecten van de twee ontsluitingsalternatieven uit te werken, met name met het oog op verkeersaspecten en mogelijke verkeersknelpunten. Ook beveelt de Commissie aan in te gaan op het tijdelijke karakter van de aansluiting in relatie tot de onzekerheden over de doortrekking van de A73.

¹² In inspraak nr. 34 van de kamer van koophandel van centraal Gelderland wordt uitgebreid ingegaan op de bestaande en toekomstige verkeerssituatie en de te verwachten knelpunten.

2.2.5 Effecten aanlegfase

In het toetsingsadvies over het MER 1997 is reeds opgemerkt dat in dat MER weinig informatie is opgenomen over de aanlegfase en de daarbij optredende hindereffecten. Dit is in het MER 2001 niet verbeterd. De Commissie acht het bij een dusdanig groot initiatief als het MTC van belang om de effecten tijdens de aanleg, die jaren kan duren, te beschrijven en daarbij aan te geven welke mitigerende maatregelen genomen zullen worden.

- De Commissie adviseert de effecten die zullen optreden tijdens de aanlegfase te beschrijven en aan te geven welke mitigerende maatregelen genomen zullen worden.

3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen, maar wel van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming.

3.2 Opmerkingen en aanbevelingen

3.2.1 Waterkering

In diverse inspraakreacties wordt de vraag gesteld of toepassen van artikel 7.16 (overslaan van startnotitie- en richtlijnenfase) voor het onderdeel dijkverlegging juridisch juist is, omdat het MER 1997 niet is opgesteld ten behoeve van de wijziging van de primaire waterkering. Het is niet de wettelijke taak van de Commissie om zich over zaken die de procedure betreffen uit te spreken. Inhoudelijk wil de Commissie hier wel een opmerking over maken.

Het is waar dat in de Richtlijnen voor het MER 1997 geen rekening is gehouden met de dijkverlegging. Desondanks zijn naar mening van de Commissie de twee voor de dijkverlegging reële (locatie)alternatieven in het MER 1997 aan de orde geweest, namelijk een waterkering buiten het terrein om en een waterkering strak om de haven. Ten opzichte van het voorkeursalternatief uit 1997 is de ligging van havenmond gewijzigd. De gevolgen van deze wijziging zijn naar mening van de Commissie beperkt, en correct beschreven in het MER 2001.

Voor de waterkering zijn in het MER 1997 drie varianten ontwikkeld, uiteindelijk wordt voor de oostelijke zijde gekozen voor een kistdam en voor de westelijke zijde voor een groene dijk met een kruinhoogte van NAP+15 meter. In het MER 2001 is dit gewijzigd in een enkele damwandconstructie voor de oostelijke zijde en een groene dijk met een kruinhoogte van NAP+18,8 meter voor de westelijke zijde. De verhoging van 15 naar 18,8 meter vindt alleen plaats vanwege de geluidswerende werking, niet uit veiligheidsoverwegingen.

Toch is de dijk, ondanks de overdimensionering, volledig uitgevoerd volgens de eisen die gesteld worden aan een primaire waterkering. De hoogteligging van het haventerrein is gebaseerd op het MHW (maatgevend hoogwaterstand). Het is echter vanuit waterkeringsoogpunt niet nodig het gehele haventerrein op deze hoogte aan te leggen.

- De Commissie adviseert om de keuze van de hoogte van het haventerrein en de hoogte, vorm en afmeting van de westelijke waterkering nader te onderbouwen. Het geluidsreducerende effect van het hoger maken van deze dijk is naar mening van de Commissie beperkt. Een beperking van de kruinhoogte, van de bermafmetingen en een steiler buitentalud kunnen tientallen meters besparing in ruimtebeslag opleveren. Dit ruimtebeslag wordt eens te meer van belang als blijkt dat de ingreep in een SBZ plaatsvindt.

3.2.2 Omvang geluidszone

Uit het MER blijkt dat een groot aantal woningen te maken krijgt met een geluidsbelasting hoger dan 50 dB(A). Bij het berekenen van de geluidszone is uitgegaan van bronsterkten die afgeleid zijn uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Ervaring leert dat deze afstanden in de regel pessimistisch ingeschat zijn. De Commissie acht het niet onwaarschijnlijk dat een geringere omvang van de geluidszone mogelijk is, als uitgegaan wordt van reële bronsterkten.

- De Commissie adviseert de omvang van de geluidszone te berekenen, uitgaande van een inschatting van meer reële bronsterkten.

3.2.3 Zonering bedrijventerrein

Bij het verdelen van de geselecteerde bedrijven over de kavels (de interne zonering) is uitgegaan van een optimalisatie voor het aspect geluid, waarbij een raming wordt gemaakt hoe vaak een bepaald bedrijf voor zal komen. Voor de overige aspecten (geur, externe veiligheid en stof) wordt uitgegaan van een worst-case situatie.

- De Commissie adviseert om bij het vastleggen van de milieuzonering de mogelijkheden voor een verdergaande interne milieuzonering van het terrein te onderzoeken, waarbij de afstand tussen bedrijven uit categorie 4 en 5 en de omliggende woongebieden wordt vergroot, waardoor de milieuhinder (met name geluid en externe veiligheid) wordt beperkt. Ook is het raadzaam na te gaan of de milieuzonering in het bestemmingsplan voor de overige aspecten (geur en stof) verder geoptimaliseerd kan worden.

3.2.4 Cumulatie van geluid

De gepresenteerde geluidscontouren betreffen geluidscontouren per geluidsoort, dat wil zeggen exclusief cumulatie. Geluid ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking (van en naar bedrijven) is weliswaar separaat beschouwd, doch dit is niet gecumuleerd met het directe geluid ten gevolge van de bedrijven. Dit is reeds opgemerkt in het toetsingsadvies over het MER 1997.

De Commissie wil het bevoegd gezag er op attent maken dat in het kader van de toekomstige wetgeving (MIG: modernisering instrumentarium geluidsbeleid) wel rekening gehouden dient te worden met cumulatie. Het MIG wordt effectief in 2002, zodat dit regime zal gelden voor het MTC.

Verder wil de Commissie opmerken dat in het MER geen inzicht wordt gegeven in de optredende maximale geluidsniveaus ter hoogte van woningen, hetgeen van belang is voor de hinder voor omwonenden.

- De Commissie adviseert inzicht te bieden in de cumulatie van verschillende geluidsoorten. Voor de gemeente is het in het kader van het MIG noodzakelijk inzicht te hebben in de gecumuleerde geluidshinder van het MTC.

3.2.5 Multimodaliteit, invulling bedrijventerrein en parkmanagement

In het MER wordt geen duidelijkheid verschaft hoe de positieve lijst met bedrijven tot stand is gekomen en wat de relatie met de criteria voor bedrijfsvestiging is. Ook wordt niet duidelijk hoe bevorderd wordt dat de bedrijven meewerken aan de gewenste ontwikkeling van verschuiving van het wegvervoer naar spoor en binnenvaart. Uit het MER worden de aard, de rol en de instrumenten van het parkmanagement niet duidelijk. Naar mening van de Commissie is goed parkmanagement onontbeerlijk om het gebruik van het multimodale karakter van het MTC te bevorderen.

- De Commissie adviseert inzicht te verschaffen in de manier waarop wordt bewerkstelligd dat daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van het multimodale karakter van het MTC.

3.2.6 Collectief vervoer

In het MER zijn de mogelijkheden voor collectief vervoer niet onderzocht. Er wordt aangegeven dat vervoersmanagement pas kan worden opgezet als er zich bedrijven hebben gevestigd. De Commissie is echter van mening dat door vervoersmanagement beslissingen naar achteren te schuiven diverse mogelijkheden worden uitgesloten, omdat het in een later stadium niet meer mogelijk is de benodigde voorzieningen aan te leggen.

- De Commissie beveelt aan nu reeds de mogelijkheden tot collectief vervoer, zoals een transferium en shuttle-verbindingen, te onderzoeken.