

Advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Multimodaal Transportcentrum Valburg (MTC)

5 september 1996

ISBN 90-421-0102-4
Utrecht, Commissie voor de milieu-effectrapportage.



commissie voor de milieu-effectrapportage

College van Bestuur van het KAN
Postbus 6578
6503 GB NIJMEGEN

uw kenmerk
KAN.96/PG/pk

uw brief
d.d. 13 juni 1996

ons kenmerk
U621-96/Jm/mw/yh/799-
53

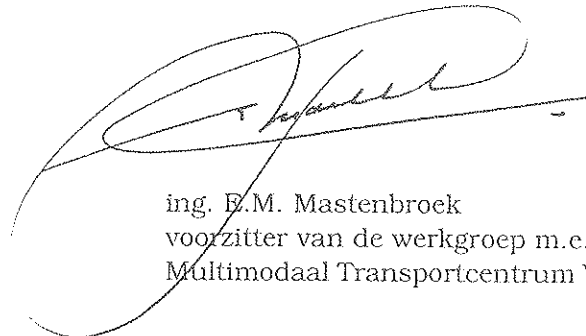
onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het milieu-
effectrapport Multimodaal Transportcen-
trum Valburg (MTC)

doorkiesnr.
(030) 234 76 50

Utrecht,
5 september 1996

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over het Multimodaal Transportcentrum Valburg (MTC). Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.



ing. E.M. Mastenbroek
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Multimodaal Transportcentrum Valburg (MTC)

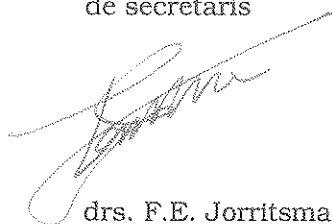
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Multimodaal Transportcentrum Valburg (MTC)

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over
Multimodaal Transportcentrum Valburg (MTC),

uitgebracht aan de Raad van het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen door de Commissie
voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

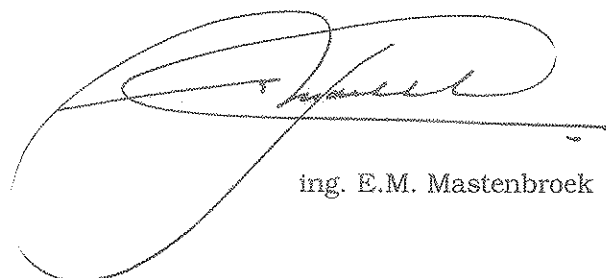
de werkgroep m.e.r. Multimodaal Transportcentrum Valburg (MTC)

de secretaris



drs. F.E. Jorritsma

de voorzitter



ing. E.M. Mastenbroek

Utrecht, 5 september 1996

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel	5
2.3 Toetsingscriteria uit het vigerend beleid	5
2.4 Besluitvorming	6
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	6
3.1 Algemeen	6
3.2 Alternatieven	7
3.2.1 Ontwikkeling van alternatieven	7
3.2.2 Nulalternatief	8
3.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief	8
3.3 Te beschrijven aspecten van de voorgenomen activiteit en van de alternatieven	8
3.3.1 Milieuzonering	8
3.3.2 Ruimtelijke opzet, inpassing en ontsluiting van het plangebied ⁹	9
3.3.3 Wijze van aanleg	9
3.3.4 Fasering	10
3.3.5 Aanpak in hoofdlijnen van het water-, natuur- en milieubeheer	10
4. Bestaande toestand van het milieu en autonome ontwikkeling	11
4.1 Bodem, grond- en oppervlaktewater	12
4.2 Geluid	12
4.3 Luchtkwaliteit	12
4.4 Ecologie, landschap en cultuurhistorie	13
4.5 Veiligheid	13
4.6 Woon- en leefmilieu	13
5. Gevolgen voor het milieu	14
5.1 Bodem, grond- en oppervlaktewater	14
5.2 Geluid	14
5.3 Luchtkwaliteit	15
5.4 Ecologie, landschap en cultuurhistorie	15
5.5 Veiligheid	15
5.6 Woon- en leefmilieu	16
6. Vergelijking van alternatieven	17

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Stuurgroep MTC/Valburg heeft het voornemen om ten zuidoosten van Valburg, op het kruispunt van de A15, de toekomstige Betuweroute en de doorgetrokken A73, een multimodaal transportcentrum (MTC) te realiseren. Het transportcentrum is gekoppeld aan het containeruitwisselpunt zoals dat is opgenomen in de Planologische Kernbeslissing Betuweroute en het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute. Het MTC zal bestaan uit een rail service centrum (RSC), een containerhaven, een intern transportsysteem en een bedrijventerrein voor Value Added Logistics (VAL).

De Commissie is van mening dat in het MER voor het MTC-Valburg met name aandacht dient te worden besteed aan de volgende punten:

Als onderdeel van de **probleemstelling** dient te worden gemotiveerd op basis waarvan een rail service centrum en bedrijventerrein met een gezamenlijke omvang van ongeveer 345 ha wordt gepland. Tevens moet de grootte van de haven worden onderbouwd.

De Commissie adviseert om in ieder geval een **meest milieuvriendelijk alternatief** te ontwikkelen op basis van een optimaal woon- en leefmilieu. In dit alternatief moet gestreefd worden naar zo min mogelijk hinder voor bewoners van het plangebied en de omliggende dorpen.

Bij de beschrijving van de **voorgenomen activiteit en alternatieven** zijn de volgende aspecten van belang:

- milieuzonering;
- de ruimtelijke opzet, inpassing en ontsluiting van het plangebied;
- de wijze van aanleg;
- de fasering van de ingebruikname van het plangebied;
- de aanpak in hoofdlijnen van het water-, natuur- en milieubeheer.

De informatie in het MER zal zich dan ook met name dienen te richten op deze aspecten, ook bij het ontwikkelen van de voorgenomen activiteit en alternatieven.

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 doorgetrokken A73, een multimodaal transportcentrum (MTC) te realiseren. Het transportcentrum is gekoppeld aan het containeruitwisselpunt zoals dat is opgenomen in de Planologische Kernbeslissing Betuweroute en het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute. Het MTC zal bestaan uit een rail service centrum (RSC), een containerhaven, een intern transportsysteem en een bedrijventerrein voor Value Added Logistics (VAL).

De Stuurgroep MTC/Valburg bestaat uit de directie Oost van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, de provincie Gelderland en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN).

Op grond van het Besluit milieu-effectrapportage (categorie 4 en 20) dient voor dit voornemen een milieu-effectrapport (MER) te worden opgesteld.

Per brief van 13 juni 1996 (bijlage 1) heeft de raad van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure) de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over het geven van richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen MER.

De openbare bekendmaking vond plaats in de plaatselijke kranten op 12 en 13 juni 1996 (zie bijlage 2). De belangrijkste projectgegevens zijn opgenomen in bijlage 3.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van dit advies is om de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen. Bijlage 4 geeft een overzicht van deze reacties.

Aangegeven dient te worden welke locaties in het kader van de Ontwikkelingsvisieprocedure zijn vergeleken en welke rol milieuaspecten bij de vergelijking hebben gespeeld. Hierbij moet eveneens duidelijk gemaakt worden wat de noodzaak is van het koppelen van het MTC aan het containeruitwisselpunt van de Betuwelijn.^{4]}

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel worden afgeleid. Het doel mag niet zo beperkt zijn geformuleerd, dat reële alternatieven die voor het milieu gunstiger zijn op voorhand zijn uitgesloten.

In de startnotitie is het doel als volgt omschreven:

Het ontwikkelen van een multimodaal transportcentrum met bijbehorende bedrijfsterreinen en ontsluitende infrastructuur in het gebied tussen Valburg, Slijk-Ewijk, Oosterhout en Elst 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 én de ontwikkeling van werkgelegenheid in de regio van het KAN. Tevens kan door middel van het MTC een bijdrage worden geleverd aan de vervanging (substitutie) van vervoer over de weg door (minder milieubelastend) vervoer via spoor en over het water.

De elementen van deze doelstelling moeten, mede aan de hand van de probleemstelling, worden geconcretiseerd. Uit deze concrete omschrijvingen moeten beoordelingscriteria worden afgeleid waaraan de voorgenomen activiteit en de alternatieven getoetst kunnen worden.

Voorts dient het MER de bijdrage die het MTC levert aan de vervanging van wegvervoer door minder milieubelastend vervoer via spoor en over water globaal te kwantificeren, evenals de daaruit voortvloeiende (gunstige) effecten op macroschaal (verlichting milieubelasting, beperking verkeerscongestie).^{5]}

2.3 Toetsingscriteria uit het vigerend beleid

Behalve uit de beschrijving van de probleemstelling en het doel van het voor-nemen, dienen ook uit het vigerende beleid toetsingscriteria te worden afgeleid waaraan de voorgenomen activiteit en de alternatieven kunnen worden ge-toetst.

4 Zie ook reactie 14 (bijlage 4).

5 Zie ook reactie 14 (bijlage 4).

Het MER dient ten minste de volgende alternatieven te beschrijven:

- de voorgenomen activiteit: dat wat de initiatiefnemer voorstelt;
- het meest milieuvriendelijk alternatief: het voornemen op de voor het milieu gunstigste manier uitgevoerd;
- nulalternatief, hetgeen in dit geval de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling als referentiekader is.

De beschrijving van de voorgenomen activiteit en de alternatieven dient wat betreft diepgang en detaillering vergelijkbaar te zijn. De alternatieven dienen alle realistisch en realiseerbaar te zijn. De keuze van de beschouwde alternatieven moet worden gemotiveerd, evenals de selectie van het eventuele voorkeursalternatief. Bij de motivering dient in het MER vooral de aandacht uit te gaan naar milieuargumenten. Hierna geeft de Commissie reeds aan welke aspecten zij daarbij vooral van belang acht. De daarvoor benodigde gegevens worden in dit en de volgende hoofdstukken nader gespecificeerd.

3.2 Alternatieven

3.2.1 Ontwikkeling van alternatieven

In de startnotitie wordt aangegeven dat het ontwikkelen van de alternatieven een iteratief proces zal zijn, waarbij nieuwe informatie en inzichten zullen worden benut om te komen tot een aanpassing van de voorgenomen activiteit. De Commissie kan zich vinden in deze aanpak.

Bij het ontwikkelen van de voorgenomen activiteit en alternatieven dient vooral te worden gelet op de volgende aspecten:

- in- en externe zonering. Voor het ontwikkelen van varianten met betrekking tot de zonering zijn met name gegevens voor de bepaling van de geluidscontouren van belang. Ook kunnen ruimtelijke beperkingen voortvloeien uit de externe veiligheid, stank en luchtverontreiniging als gevolg van de voorgenomen activiteit;
- ruimtelijke opzet, inpassing en ontsluiting. Een belangrijk aspect betreft de situering van de haven. Behalve de in de startnotitie genoemde alternatieven, kan mogelijk ook gedacht worden aan de aanleg van buitendijkse laad- en losfaciliteiten en binnendijkse opslagfaciliteit. Andere alternatieven kunnen ontwikkeld worden door variaties in de situering van overige onderdelen van het MTC in beschouwing te nemen. Bij de ontsluiting gaat het enerzijds om varianten op de ontsluiting van het MTC voor de verschillende modaliteiten⁷] en anderzijds varianten op de interne transport en -infrastructuur;
- de wijze van aanleg van het terrein met inbegrip van de haven. Hierbij gaat het met name om variaties in het al dan niet vergraven en ophogen van (delen van) het plangebied in samenhang met alternatieven voor de waterkering;
- de fasering van de ingebruikname van het terrein;
- het beheer van het terrein.

7 Wijze van vervoer (over de weg, het water en het spoor).

3.3.2

Ruimtelijke opzet, inpassing en ontsluiting van het plangebied

Ruimtelijke opzet

De ruimtelijke opzet van het plangebied moet worden beschreven en in kaart worden gebracht. Daarbij moeten aan de orde komen:

- de verdeling openbare ruimte - uitgeefbare ruimte;
- de verdeling bebouwd - verhard - groen - water;
- de ontsluitingsstructuur;
- de wijze waarop wordt omgegaan met bestaande ruimtelijke structuren en elementen, zoals bestaande bebouwing, wegen, landschappelijke elementen en ecologische waarden.

Inpassing in de omgeving

In het MER moet worden beschreven hoe de voorgenomen activiteit zal worden ingepast in de bestaande omgeving. Besteed hierbij aandacht aan:

- de relaties met de andere werklocaties in het gebied;
- de samenhang met de woongebieden;
- inpassing van de haven in de uiterwaard en het huidige binnendijkse gebied;
- de plaatsen en de wijze waarop de waterkering zal worden gekruist en de te treffen waterkerende voorzieningen in de havenmond;
- beperkingen die worden opgelegd aan de hoogte van gebouwen en andere voorzieningen (grondlichamen, installaties, opslag van laadeenheden).

Ontsluiting

In het MER moet duidelijk worden welke infrastructurale voorzieningen worden getroffen met betrekking tot het goederenvervoer. Hierbij moet aandacht worden besteed aan zowel de aansluiting op de bestaande infrastructuur als voorzieningen voor het transport van goederen tussen de haven en het RSC/VAL-bedrijventerrein. Hierbij dient ook te worden aangegeven hoe deze voorzieningen zich verhouden tot de te verwachten omvang van de goederenstromen. Ook moet worden beschreven welke veiligheidsmaatregelen worden voorzien (onder meer voor het vervoer en opslag van gevaarlijke stoffen).

Eveneens moet inzicht worden gegeven in aard en omvang van de te treffen voorzieningen met betrekking tot het personenautoverkeer (wegen, parkeernorm), fietsvoorzieningen, openbaar vervoer. Hierbij moet worden aangegeven in hoeverre de bestaande wegverbindingen (onder andere tussen Slijk-Ewijk en Oosterhout) worden behouden of vervangen⁸⁾ en op welke wijze het MTC zal aansluiten op de bestaande verkeersinfrastructuur.

3.3.3

Wijze van aanleg

Voor elk alternatief dient schematisch op tekening omvang en diepte te worden aangegeven van beoogde ontgravingen (voor haven, waterberging, watergangen) alsmede omvang en hoogte van beoogde ophogingen (voor haventerrein, wegen, industrieterrein).

8 Zie ook reactie 11 (bijlage 4).

4.

BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN AUTONOME ONTWIKKELING

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan moeten worden beschreven als referentie voor de beoordeling van de te verwachten milieu-effecten (referentiesituatie). Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en in uitvoering zijnde ingrepen en ingrepen als gevolg van reeds vastgelegd beleid worden voorzien.

In het MER dienen in ieder geval de volgende plannen als autonome ontwikkeling te worden beschouwd:

- de Betuweroute, inclusief een containeruitwisselpunt;
- het doortrekken van de A15 naar de A12;
- het doortrekken van de A73 naar de A15;
- het verbreden van de A50;
- het verbeteren van de Waalbandijk.

Omdat, zoals in de startnotitie wordt opgemerkt, met name het doorgaan van het doortrekken van de A15 en de A73 nog zeer onzeker is, is het raadzaam de scenariobenadering te hanteren. Bij deze benadering worden verschillende scenario's voor de autonome ontwikkeling uitgewerkt. De keuze van de ontwikkelde scenario's dient gemotiveerd te worden.

Het studiegebied omvat de locatie en haar omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Per milieu-aspect (zoals lucht, bodem, water) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. Het is van belang het kaartmateriaal bij de beschrijving te presenteren op een (afhankelijk van het beschouwde aspect) voldoende gedetailleerde schaal.

Onder de studiegebieden dienen tevens te worden verstaan gebieden die beïnvloed worden door verandering in verkeers- en vervoerstromen, waarbij als praktische maat kan worden gehanteerd het gebied waarin het verkeer of het vervoer van gevaarlijk stoffen met 20% of meer toeneemt ten opzichte van de huidige situatie dan wel de capaciteit van de bestaande infrastructuur ontoereikend blijkt te zijn.

Gevoelige objecten binnen het studiegebied (woningen, recreatiegebieden, kwetsbare ecosystemen, grondwaterbeschermingsgebieden en dergelijke) dienen op kaart te worden aangegeven. Deze gevoelige objecten in het studiegebied verdienen in de beschouwingen bijzondere aandacht.

4.4 Ecologie, landschap en cultuurhistorie

- de huidige flora, fauna en ecosystemen, ook in relatie tot bodem, grond- en oppervlaktewater;
- de ligging van natuurgebieden en de (bijzondere) waarden, waaraan zij hun status ontleen; de aanwezigheid van 'rode-lijst' soorten;
- de betekenis van het gebied voor de ecologische infrastructuur;
- visueel-ruimtelijke kenmerken;
- aanwezigheid van cultuurhistorische en archeologisch waardevolle objecten⁹].

4.5 Veiligheid

In het MER moet de huidige externe veiligheidssituatie worden beschreven, waarbij onderscheid moet worden gemaakt naar de modaliteiten.

De volgende onderwerpen dienen in ieder geval te worden behandeld:

- een overzicht van afzonderlijke en cumulatieve individuele risico's, resulterend in 10^{-6} contouren. De gecumuleerde contour moet ook als 10^{-5} worden aangegeven;
- een kwantitatieve bepaling van de groepsrisico's conform de IPO-handleiding;
- een beschrijving van de huidige verkeersveiligheid in algemene zin;
- een beschrijving van de huidige aanwezige- en geplande kabels en leiding-(straten);
- de vervoersstromen van gevaarlijke stoffen.

4.6 Woon- en leefmilieu

Bij de beschrijving van het woon- en leefmilieu dient te worden ingegaan op:

- de huidige functies binnen het gebied;
- bestaande routestructuren, met name tussen de dorpen.

Tevens dient een beknopte kwalitatieve beschrijving van de verschillende woonkernen te worden gegeven.

9 Zie ook reactie 7 (bijlage 4).

Bij de berekening van eventueel noodzakelijke geluidafschermende voorzieningen in verband met verkeerslawaaï dient de aftrek conform artikel 103 Wgh te worden toegepast.

5.3 Luchtkwaliteit

Het MER dient een globaal beeld te geven van de veranderingen in de luchtkwaliteit als gevolg van mogelijke invullingen van het bedrijventerrein en van de te verwachten extra verkeersbewegingen als gevolg van de aanleg en het gebruik van het bedrijventerrein. Ingegaan dient te worden op:

- emissies en daaruit resulterende immissies ter plaatse van gevoelige bestemmingen, van verontreinigde stoffen (inclusief stofuitstoot) door bedrijven;
- emissies en daaruit resulterende immissies ter plaatse van gevoelige bestemmingen, van NO_x, SO₂, CO en benzeen voor alle vervoerwijzen, voor zover onderscheidend voor de alternatieven;
- geur-emissies en -immissies (globaal) en mogelijke ruimtelijke consequenties daarvan.

5.4 Ecologie, landschap en cultuurhistorie

Het MER dient in te gaan op:

- de effecten op bestaande natuur en landschapsecologische relaties en de ontwikkeling van nieuwe natuur, inclusief ecologische verbindingzones¹⁰;
- de visueel-landschappelijke invloed van het ontwerp door middel van aanzichtstekeningen of fotomontages;
- de effecten op bestaande cultuurhistorisch inclusief archeologisch waardevolle objecten.

5.5 Veiligheid

Aangeven dient te worden in hoeverre de veiligheidssituatie als gevolg van de verschillende invullingen van het MTC kan veranderen. Dit dient uit te monden in berekening van individuele risico's (contouren) en groepsrisico's (F-N-krommen)¹¹. Aandacht dient daarbij te worden gegeven aan de beperkingen als gevolg daarvan aan het bedrijventerrein (interne zonerings) tegen de achtergrond van de normen die voor de gevoelige locaties zullen worden gehanteerd. Indien op eenvoudige wijze aangetoond kan worden dat ter plaatse van gevoelige bestemmingen geen of slechts verwaarloosbare effecten optreden, kunnen volledige individuele- en groepsrisico-berekeningen achterwege blijven.

Tevens dient aandacht te worden besteed aan de verandering in verkeersveiligheid op de weg, het spoor en het water. Voor wat betreft de veiligheid op de Waal moet worden aangegeven wat de nautische aspecten zijn als gevolg van

10 Zie ook reactie 13 (bijlage 4).

11 Zie ook reactie 13 (bijlage 4).

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen, daarop dient dus de nadruk te liggen.

De alternatieven dienen te worden getoetst aan de criteria zoals aangegeven in paragraaf 2.4 van dit advies. De nadruk bij de vergelijking van de alternatieven dient te liggen op de zoneerbare aspecten. Kaarten waarop de verschillende contouren zijn aangegeven en waaruit de verschillen tussen de alternatieven blijken, kunnen de vergelijking inzichtelijker maken.

Bij de vergelijking van de alternatieven kunnen de financiële aspecten van de alternatieven worden betrokken om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen. Dit is in het kader van de milieu-effectrapportage echter niet verplicht.

Overige aandachtspunten bij de vergelijking van de alternatieven zijn:

- een voorkeursvolgorde van de alternatieven/varianten per milieu-aspect;
- een beschouwing van de positieve en negatieve gevolgen van ieder alternatief en het belang daarvan voor de verschillende betrokken partijen;
- de mate waarin de initiatiefnemer bij elk van de alternatieven zijn doel kan verwezenlijken;
- een overzicht van mitigerende en compenserende maatregelen.

7. LEEMTEN IN KENNIS

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

De leemten in kennis en informatie, die van belang zijn voor een goede oordeelsvorming, moeten worden genoemd.

Het doel van deze beschrijving is om een indicatie te krijgen van de volledigheid van de informatie voor de besluitvorming.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre dit de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloedt.

Informatie die voor de besluitvorming essentieel is, kan niet onder leemten in kennis worden opgenomen, maar moet in het MER worden verstrekt.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Multimodaal Transportcentrum Valburg
(MTC)


(bijlagen 1 t/m 4)

Quaen

29

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 juni 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ins. n. o.	77 JUNI 1996
num. n. o.	1002-96
doel n. o.	799-17/m 2 10x
kopie n. o.	52 IP res (Bib)



De voorzitter van de Commissie voor de
milieu-effectrapportage
ir. P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Datum : 13 juni 1996
Kenmerk : KAN.96/PG/pk

Onderwerp:
Adviesaanvraag richtlijnen m.e.r. Multimodaal Transportcentrum Valburg

Geachte heer Van Duursen,

Overeenkomstig de Wet Milieubeheer, hoofdstuk milieu-effectrapportage (m.e.r.) en de algemene maatregel van bestuur inzake de werkingssfeer m.e.r., zal milieu-effectrapportage worden toegepast ten behoeve van de besluitvorming over het Multimodaal Transportcentrum (MTC) bij Valburg.

De initiatiefnemer hiertoe is de Stuurgroep MTC/Valburg, bestaande uit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincie Gelderland en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen. De raad van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen is in deze het bevoegd gezag.

Ik verzoek u overeenkomstig artikel 7.14, eerste lid, van de Wet Milieubeheer, ons binnen de gestelde termijn te adviseren over de richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport (MER). De terinzagelegging zal aanvangen op 14 juni 1996.

Exemplaren van de startnotitie zijn bijgevoegd. Indien u over het project nadere informatie wenst, kunt u zich wenden tot de P. de Gouw, telefonisch bereikbaar onder nummer 024-3666684.

Hoogachtend,
College van Bestuur van het KAN
de secretaris,

Mrs P.W.M. de Gouw

Kantoor
Brabantse Poort
Tokenhofplein 2
Nijmegen

Postadres
Projectbureau KAN
Postbus 6578
6502 GB Nijmegen

de voorzitter,

mr G.J. Jansen

Telefoon (024) 366 66 94 / 366 66 93
Fax (024) 366 66 42

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de startnotitie in o.a. de Gelderlander d.d. 13 juni 1996

Bekendmaking



Inspraak milieu-effectrapportage Multimodaal Transportcentrum Valburg (Wet milieubeheer)

Aanleiding

De Stuurgroep MTC/Valburg, bestaande uit het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincie Gelderland en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), heeft het voornemen om in het gebied tussen Valburg, Slijk-Ewijk, Oosterhout en Elst een Multimodaal Transportcentrum (MTC) te realiseren.

Hoofdonderdelen van het MTC/Valburg zijn:

- een rail service centrum voor het overslaan van goederen die per spoor worden aangevoerd;
- een containerhaven voor het overslaan van goederen die over water worden aangevoerd;
- een intern systeem voor het volledig geautomatiseerd transport van containers over het terrein;
- een bedrijventerrein voor activiteiten die direct gerelateerd zijn aan de logistieke functies. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om activiteiten op het gebied van opslag, distributie, logistieke dienstverlening e.d.

Bij het besluit dat over het MTC/Valburg moet worden genomen, moet het milieubelang voldoende worden betrokken. Om dat te bereiken wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld.

Te volgen procedure

De Stuurgroep MTC/Valburg heeft op 6 juni 1996 de startnotitie milieu-effectrapportage (MER) MTC/Valburg vastgesteld en ingediend bij de raad van het knooppunt Arnhem-Nijmegen (bevoegd gezag). De startnotitie is een eerste stap naar het milieu-effectrapport en een besluit over het ruimtelijk plan dat voorziet in de aanleg van het MTC/Valburg. Het ruimtelijk plan is het Regionaal Stuurplan Knooppunt Arnhem Nijmegen dat door de KAN-raad wordt vastgesteld. In de startnotitie geeft de Stuurgroep in hoofdlijnen informatie over de plannen met betrekking tot het MTC/Valburg en de wijze waarop de MER-studie zal worden aangepakt. Aan de hand van de reacties op de startnotitie, de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieu-effectrapportage stelt de KAN-raad de richtlijnen voor het te maken MER op.

De MER wordt naar verwachting in december 1996 tezamen met het ontwerp Regionaal Structuurplan bij de KAN-raad ingediend. Deze stukken worden te zijner tijd ook ter inzage gelegd.

Terinzagelegging

Van 14 juni tot 12 juli 1996 ligt een exemplaar van de startnotitie ter inzage in:

- het gemeentehuis van Valburg, Europaplein 1 te Andelst
op werkdagen van 08.30 uur tot 12.30 uur en van 13.30 uur tot 16.30 uur;
- het gemeentehuis van Elst, Dorpsstraat 67 te Elst
op werkdagen van 08.30 uur tot 17.00 uur;
- de bibliotheek van het Huis der Provincie, Markt 11 te Arnhem
op werkdagen van 08.30 uur tot 16.30 uur;
- Projectbureau KAN, Takenhofplein 2 te Nijmegen
op werkdagen van 08.00 uur tot 17.00 uur.

Belanghebbenden die niet in staat zijn tijdens kantooruren de ter inzage gelegde stukken in te zien, kunnen contact opnemen met het Projectbureau KAN, telefoon 024-3666693.

Schriftelijke zienswijze

Tijdens de periode van terinzagelegging kan eenieder bij de KAN-raad schriftelijk zienswijzen in dienen, die een bijdrage kunnen leveren aan de op te stellen richtlijnen voor de MER. Men dient deze te sturen aan:

KAN-raad
Postbus 6578
6503 GB Nijmegen

Onder vermelding van „Startnotitie MER MTC Valburg”.

U kunt daarbij verzoeken uw persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

Nadere informatie

Voor nadere informatie over de startnotitie of de procedure kunt u zich wenden tot het Projectbureau KAN, de heer A. Hueting, telefoon 024-3666693.

Nijmegen, 10 juni 1996

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Stuurgroep MTC/Valburg

Bevoegd gezag: Raad van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen

Besluit: Regionaal Structuurplan Knooppunt Arnhem-Nijmegen

Categorie Besluit m.e.r.: 4 en 20.1

Activiteit: Aanleg van een multimodaal transportcentrum, bestaande uit een rail service centrum, een containerhaven, een intern transportsysteem en een bedrijventerrein voor Value Added Logistics.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 12 en 13 juni 1996

richtlijnenadvies uitgebracht op: 5 september 1996

Samenstelling van de werkgroep:

ir. S.M. Bodmer-Sluis

drs. P.J.L. van den Dries

drs. J.J.F.M. van Haeren

ing. R.J. Houben

ir. A.D. Maier

ing. E.M. Mastenbroek (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: drs. F.E. Jorritsma

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	960701	Burgemeester en Wethouders van Nijmegen	Nijmegen	960714
2.	960605	F.P.A.M. Bots	Elst	960714
3.	960708	J. den Hartog, G.J. den Hartog en R.T. den Hartog	Elst	960714
4.	960709	Burgemeester en Wethouders van Elst	Elst	960714
5.	960710	Vereniging Milieudefensie-kerngroep Nijmegen	Nijmegen	960714
6.	960710	Comité tot het behoud van een open Betuwe	Nijmegen	960714
7.	960710	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	960714
	960801			960802
8.	960711	Vereniging Dorpsraad Oosterhout	Oosterhout	960714
9.	960711	Burgemeester en wethouders van Valburg	Valburg	960714
10.	960711	J.L. van Dam en H.W.J. Thoonen	Elst	960714
11.	960711	Werkgroep "Groene Long	Oosterhout	960714
12.	960710	Landbouw en veehouderijbedrijven H. Nusselder en G.J. Nusselder	Elst	960714
13.	960710	Regionale inspecteur van de volksgezondheid voor de milieuhygiëne	Arnhem	960714
14.	960710	Gelderse milieufederatie	Arnhem	960714
15.	960710	Stichting Dorpsraad Valburg	Valburg	960714
16.	960802	Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland	Arnhem	960807