Reactienota

Behorend bij het Inpassingsplan Railterminal Gelderland

provincie Gelderland

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Procedure 5

1.3 Anonimiseren 5

1.4 Leeswijzer 5

2 Reactie op hoofdlijnen 6

2.1 Waarom een Railterminal? 6

2.2 Waarom een terminal in Valburg? 11

2.2 Economische uitvoerbaarheid 14

2.3 Maximale capaciteit van de terminal 15

2.4 Goede ruimtelijke ordening 16

2.5 Verkeersveiligheid cq. Infrastructuur 27

3 Reactie op zienswijzen op ontwerpbesluiten Railterminal Gelderland 34

3.1 Indiener 1 34

3.2 Indiener 2 Gemeente Overbetuwe 39

3.3 Indiener 3 Gasunie 53

3.4 Indiener 4 54

3.5 Indiener 5 55

3.6 Indiener 6 Fietsersbond Overbetuwe 56

3.7 Indiener 7 60

3.8 Indiener 8 65

3.9 Indiener 9 67

3.10 Indiener 10 70

3.11 Indiener 11 78

3.12 Indiener 12 79

3.13 Indiener 13 82

3.14 Indiener 14 Wijkplatform Elst- Oost 88

3.15 Indiener 15 92

3.16 Indiener 16 93

3.17 Indiener 17 Tennet 94

3.18 Indiener 18 tot en met 50 96

3.19 Indiener 51 Natuur en Milieu Federatie 133

3.20 Indiener 52 PSP'92 136
3.21 Indiener 53 BCTN 137
3.22 Indiener 54 151
4 Aanpassingen inpassingsplan en besluiten 156
4.1 Inpassingsplan 156
4.2 Ontwerpbesluit hogere waarde wet Geluidhinder 158
4.3 Ontwerpbesluit op grond van de Waterwet 158
4.4 Ontwerp ontheffing soorten op grond van de Wet natuurbescherming 158
5 Toetsingsadvies Commissie voor de milieueffectrapportage 159
Bijlage I Capaciteitsanalyse 160
Bijlage II Cumulatieve toets soorten in kader van Wet natuurbescherming 162

1 Inleiding

Deze nota betreft de samenvatting en de beantwoording door Gedeputeerde Staten van Gelderland van de zienswijzen die in de periode van 10 september tot en met woensdag 21 oktober 2020 zijn ingebracht voor de realisatie van de Railterminal Gelderland (RTG). De zienswijzen zijn ingebracht op:

- Ontwerp inpassingsplan van Provincie Gelderland (inclusief bijbehorende milieueffectrapportage);
- Ontwerpbesluit Natuurbeschermingswetvergunning van Provincie Gelderland;
- Ontwerpbesluit ontheffing soorten Wet natuurbescherming van Provincie Gelderland;
- Ontwerpbesluit Waterwetvergunning van Waterschap Rivierenland;
- Ontwerpbesluit hogere waarde Wet geluidhinder van de Omgevingsdienst regio Nijmegen.

Tevens worden de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan en ontwerp besluiten beschreven. Gedeputeerde Staten (GS) hebben in deze nota de zienswijzen beantwoord die betrekking hebben op het inpassingsplan en leggen deze nota inclusief wijzigingen aan Provinciale Staten (PS) ter vaststelling voor. De bevoegd gezagen hebben de zienswijzen die betrekking hebben op de ontwerpbesluiten beantwoord en betrekken de zienswijzen bij de definitieve besluitvorming.

Na de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan met bijbehorend milieueffectrapport en ontwerpbesluiten is er door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieubeheer (RIVM) per 15 oktober 2020 een nieuwe versie van het rekenmodel Aerius uitgebracht. Met dit rekenmodel moeten de effecten van de uitstoot van stikstof op beschermde natuurgebieden worden berekend. Inmiddels zijn de resultaten hiervan bekend en beoordeeld in een herziene passende beoordeling.

De conclusie in de herziene passende beoordeling is dat er geen sprake is van zogenaamde ‘significante negatieve effecten’ in Natura 2000-gebieden als gevolg van de zeer geringe stikstofuitstoot die de RTG veroorzaakt. Dit geldt zowel voor de aanleg, als voor het gebruik van de toekomstige railterminal. Hiermee is een nieuwe vergunning voor de Wet natuurbescherming aangevraagd. De ADC-toets maakt geen onderdeel meer uit van deze vergunning. De eerdere vergunningaanvraag is ingetrokken. Hiermee zijn de ingediende zienswijzen op deze vergunning ook komen te vervallen.

Het nieuwe ontwerpbesluit voor de Wet natuurbescherming gebiedsbescherming heeft van 11 maart tot en met woensdag 21 april 2021 ter inzage gelegen. Op deze vergunningen zijn 41 zienswijzen binnengekomen. Deze worden beantwoord in een separate nota van antwoord.

1.1 Aanleiding

De Railterminal Gelderland (RTG) is een beeldbepalend project binnen de gebiedsopgave Gelderse Corridor en vormt een belangrijke schakel in de verbindingen met het Europese achterland die de provincie wil realiseren. De RTG maakt het mogelijk voor bedrijven uit de regio om gebruik te maken van vervoer over de Betuweroute. Met de railterminal Gelderland komen bij Nijmegen en Overbetuwe drie soorten vervoer samen: spoor (de Betuweroute), weg (de A15) en water (de Waal). Door de drie vervoerssoorten te combineren wordt dit gebied een nog aantrekkelijker vestigingslocatie voor (logistieke) bedrijven en versterkt het de regionale en nationale economie.

Dit stimuleert de werkgelegenheid in de regio. De railterminal levert een belangrijke bijdrage aan de Gelderse Klimaatdoelen door de lagere CO2-uitstoot van vervoer over het spoor.

1.2 Procedure

Bij de voorbereiding van de besluiten die nodig zijn voor de uitvoering van project 'Railterminal Gelderland' is gekozen voor toepassing van de provinciale coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.33, eerste lid, onder a, Wro. Het toepassen van genoemde coördinatieregeling heeft mede tot doel dat de bekendmaking van (ontwerp) besluiten, de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen daarop en het indienen van beroep daartegen voor de verschillende besluiten gelijktijdig plaatsvindt.

1.3 Anonimiseren

Zienswijzen van of namens privépersonen zijn om redenen van privacy geanonimiseerd. Alle zienswijzen hebben een uniek nummer. Aan reclamanten wordt hun eigen nummer kenbaar gemaakt, zodat zij de samenvatting van en reactie op de eigen zienswijze uit deze nota kunnen herleiden.

1.4 Leeswijzer

Er zijn 22 unieke zienswijzen ingediend, namens 54 partijen. De zienswijzen zijn te herleiden tot een aantal inhoudelijke thema's. Dit betreft bijvoorbeeld nut en noodzaak, de wijze van onderzoek en de weging van de uitkomsten van dit onderzoek.
In hoofdstuk 2 worden de inhoudelijke thema's behandeld. Dit zijn:

- Waarom een Railterminal?
- Waarom een terminal in Valburg?
- Economische uitvoerbaarhied
- Maximale capaciteit van de terminal
- Goede ruimtelijke ordening
- Verkeersveiligheid

Vervolgens zijn in hoofdstuk 3 alle overige zienswijzen samengevat en beantwoord. De zienswijzen zijn in deze nota samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen die in de samenvatting niet expliciet benoemd zijn, niet in de behandeling zijn betrokken. De zienswijzen zijn in het geheel beoordeeld. Daar waar een zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het inpassingsplan is dit expliciet vermeld. In hoofdstuk 4 de wijzigingen van het inpassingsplan ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan en ontwerpbesluiten benoemd. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 stilgestaan bij het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) over het MER.

2 Reactie op hoofdlijnen

De binnengekomen zienswijzen zijn te herleiden tot een aantal inhoudelijke thema's. Dit betreft bijvoorbeeld nut en noodzaak en de wijze van onderzoek. In onderstaande paragraaf zijn de inhoudelijke thema's behandeld.

2.1 Waarom een Railterminal?

Indieners van geven in hun zienswijzen aan dat de nut en noodzaak van de terminal onvoldoende is onderbouwd en geven hiervoor diverse argumenten. In onderstaande paragraaf wordt toegelicht waarom de provincie Gelderland een terminal wil realiseren.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau[1] is de projectdoelstelling van de Railterminal Gelderland op genomen, dit is:

- Het bevorderen van de economische structuurversterking in de regio door het aanbieden van drie modaliteiten in het knooppunt Nijmegen in de vervoersvormen: de weg (A15), het water (Barge Terminal Nijmegen) en het spoor (Betuweroute). De ontsluiting van de Betuweroute voor de regio is van groot belang. Zo kan er ook regionaal gebruik gemaakt worden van de Betuweroute die specifiek is aangelegd om goederen te vervoeren buiten het reguliere spoornetwerk wat vooral voor passagiersvervoer bedoeld is. Het aanbieden van drie modaliteiten (trimodaliteit) maakt de provincie aantrekkelijk als vestigingsplaats voor nieuwe (logistieke) bedrijvigheid. De keuze voor verschillende vervoersmogelijkheden leidt tot een belangrijke economische structuurversterking voor de regio en daaraan gekoppeld een potentiële toename aan werkgelegenheid met een aanmerkelijk aandeel voor laagopgeleiden. Logistieke bedrijvigheid is niet alleen het ompakken van dozen, maar ook assemblage van producten, waardoor er een duidelijke economisch toegevoegde waarde ontstaat.
- Een bijdrage leveren aan de klimaatdoelen, doordat spoorgoederenvervoer milieuvriendelijker is dan wegvervoer met een vrachtauto. Naar aanleiding van het Klimaatakkoord van Parijs hebben EU-lidstaten met elkaar afgesproken dat de EU in 2030 minimaal 40% minder moet uitstoten. De Nederlandse overheid wil de opwarming van de aarde beperkt houden en stelt daarom het doel om in 2030 49% minder CO2 uit te stoten ten opzichte van 1990. In 2050 moet de uitstoot van broeikasgassen met 95% afgenomen zijn. In dit kader is in het Nederlandse Klimaatakkoord optimalisatie van het spoorgoederenvervoer opgenomen als afspraak.

2.1.1 Impuls voor de economie en werkgelegenheid

De railterminal verbetert het vestigingsplaatsklimaat en geeft een impuls aan de economie en de werkgelegenheid. Met de railterminal wordt een overslagpunt gerealiseerd voor het overslaan van laadeenheden (zoals containers, maar bijvoorbeeld ook wissellaadbakken of (hijsbare) trailers) van de weg naar het spoor en andersom. Dit nieuwe overslagpunt geeft een impuls aan de (regionale) economie. Er is in de toekomst namelijk sprake van een tri modaliteit bij het knooppunt Nijmegen in de vervoersvormen: via de weg (A15), via het water (Barge Terminal Nijmegen) en via het spoor (Betuweroute). Het aanbieden van tri modaliteit maakt de provincie aantrekkelijk als vestigingsplaats voor nieuwe en bestaande (logistieke) bedrijvigheid. Bedrijven willen namelijk de keuze hebben uit zoveel mogelijk vervoersmodaliteiten.

[1] Notitie Reikwijdte en Detailniveau, provincie Gelderland d.d. 17 december 2019

De trimodaliteit leidt tot een belangrijke economische versterking voor de regio en daaraan gekoppeld een toename van de werkgelegenheid, met een aanmerkelijk aandeel voor laagopgeleiden. Logistieke bedrijvigheid is van groot economisch belang voor Nederland. In het onderzoek 'MKBA Railterminal Gelderland'[2] dat is uitgevoerd door RoyalHaskoning DHV, is bepaald dat de terminal op drie verschillende manieren een positief effect heeft op de werkgelegenheid:

- Er is personeel nodig om de terminal te opereren
- Bedrijven die reeds in de omgeving van Valburg gevestigd zijn breiden uit als gevolg van de nieuwe transportmogelijkheden voor hun aanvoer van grondstoffen of afvoer van eindproducten
- Nieuwe bedrijven besluiten zich te vestigen in de omgeving van Valburg als gevolg van de nieuwe transportmogelijkheden voor hun aanvoer van grondstoffen of afvoer van eindproducten.

In het MKBA rapport wordt geconcludeerd dat de werkgelegenheid op de terminal en in de omgeving positief is. Het gaat om een positief werkgelegenheidseffecten van circa 2.1 miljoen euro. In het onderzoek "Review Rail Terminal Gelderland"[3] is ook gekeken naar de werkgelegenheidseffecten. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de extra werkgelegenheid vooral zit in het feit dat het vestigingsklimaat wordt verbeterd waardoor nieuwe logistieke activiteiten in de nabije omgeving gerealiseerd worden. Ter illustratie wijst het rapport op het volgende: het nieuwe distributiecentrum van Lidl op Park15 heeft gezorgd voor 350 extra arbeidsplaatsen, waarbij de keuze van Lidl voor Park15 mede is gebaseerd op de realisatie van RTG.

2.1.2 Infrastructuur

Op dit moment ontbreekt een elementair overslagpunt op het spoor van de Betuweroute, de railterminal voorziet daarin. De railterminal zorgt voor een betere bereikbaarheid voor het goederenvervoer en voor een betere ontsluiting van de Betuweroute voor de overige vervoerstromen via weg en water. Vanuit het Rijk en de provincie wordt versterking van de transportassen Betuweroute en de A15 gestimuleerd en gefaciliteerd. Deze twee transportassen zijn van Europees belang, namelijk als onderdeel van de twee corridors 'Rhine-Alpine' en de 'North Sea-Baltic'. De corridors 'Rhine-Alpine' en de 'North Sea-Baltic' verbinden de Rotterdamse en Amsterdamse havens, via Duitsland en Zwitserland, met Noord-Italië en via Duitsland en Polen met de Baltische Staten. Deze twee corridors zijn onderdeel van het Trans-European Transport Networks (TEN-T). Dit netwerk van Europese transport-infrastructuur wordt gestimuleerd en versterkt door de Europese Unie. Dit netwerk bestaat uit negen 'kerncorridors' die versterkt worden vanwege de strategische belangen en voordelen. De Betuweroute is één van de belangrijkste Europese transportroutes voor het vrachtverkeer.

Het rivierengebied van de provincie Gelderland wordt doorsneden door deze transportassen, maar ook door de transportroute via de rivier de Waal, en heeft zich mede daardoor ontwikkeld tot een zeer aantrekkelijke regio voor het vestigen van logistieke bedrijven. Het gebied wordt daarom de 'Gelderse Corridor' genoemd. Voor wegvervoer is de A15 de aangewezen transportas met voldoende aansluitpunten. Voor het transport over water is de Waal de hoofdverbindingsas, en

[2] Bijlage 1 behorend bij toelichting van het inpassingsplan
[3] Roy van den Berg, 2016, Review railterminal Gelderland.

voor het overslaan van containers op het schip zijn er terminals in Nijmegen, Tiel en Emmerich. Alleen een overslagpunt op het spoor aan de Betuweroute ontbreekt. Het spoor is de ontbrekende schakel binnen dit Europese netwerk. Gelderland wil daarom graag de toegang tot spoor, weg en water en elkaar knopen om de bereikbaarheid te optimaliseren. De railterminal maakt dit mogelijk, het voorziet namelijk in een overslagpunt voor alle vervoerscombinaties (spoor, weg en water). De bereikbaarheid wordt hiermee significant verbeterd omdat alle modaliteiten met elkaar in verbinding worden gebracht. Het versterkt de infrastructuur en het ontsluit de Betuweroute voor de overige regionale vervoersstromen. In het onderzoek "Review Rail Terminal Gelderland" wordt ook geconcludeerd dat het nieuwe opstappunt aan de Betuweroute een bijdrage levert aan een betere bereikbaarheid en daarmee samenhangende reductie van de transportkosten doordat continentale lading in Valburg geladen en gelost kan worden waardoor voor- of natransport over de weg gereduceerd kan worden.

2.1.3 Substantiële CO_2-reductie

De railterminal zorgt voor een substantiële CO_2-reductie en heeft daarmee een wezenlijk gunstig milieueffect. Spoorvervoer is namelijk aanzienlijk duurzamer dan vrachtvervoer. Het onderzoeksbureau Panteia heeft in het rapport "Potentie Railterminal Gelderland"[4] de CO_2-besparing als gevolg van de railterminal in beeld gebracht, op basis van de volgende uitgangspunten2:

- Een zware vrachtauto verbruikt gemiddeld 1 liter brandstof (diesel) per 3,2 km. Dat komt overeen met 3,1 kWh per km en 1,0 kg CO_2-per km
- Een trein heeft een vervoerscapaciteit van vijftig containers. Om deze vijftigcontainers over
- een afstand van één kilometer te verplaatsen, heeft een trein in totaal 27 kWh aan elektrische energie nodig (0,5 kWh per container)
- Hieruit blijkt dat het energieverbruik van een trein een factor zes lager ligt dan de vrachtauto. Als ervanuit wordt gegaan dat alle opgewekte energie voor vervoer per trein CO_2-uitstoot oplevert, komt dit neer op een 0,17 kg CO_2-per km.

Het onderzoeksbureau heeft voor een groot aantal herkomst/bestemmingscombinaties berekend wat de besparing op CO_2 is. Naar landen zoals Italië en Polen scheelt dit circa 74%. Naar Duitsland of Frankrijk, dichterbij dus, bedraagt de besparing ongeveer 60%. In het onderzoeksrapport van Panteia wordt uitgegaan van een gemiddelde besparing van 67% op de CO_2-emissie ten opzichte van het huidige verkeer over de weg.

Op basis van het verplaatsen van 60.000 (beladen) laadeenheden (75.000 incl. leeg) per jaar van de weg naar het spoor, wordt met de terminal een CO_2-reductie van 40 kton per jaar verwacht. Als de terminal doorgroeit naar de maximale capaciteit van 90.000 laadeenheden, wordt een totale reductie van 50 kton per jaar verwacht. Hiermee wordt met de terminal significant bijgedragen aan de klimaatdoelen op Europees niveau.

Nederland wil klimaatverandering en de opwarming van de aarde tegengaan en stelt daarom het doel om in 2030 49% minder CO_2 uit te stoten ten opzichte van 1990. In 2050 moet de uitstoot met 95% afgenomen zijn. In het Nederlandse Klimaatakkoord wordt nadrukkelijk ingezet op de optimalisatie van het spoorgoederenvervoer. In de Omgevingsvisie van Gelderland is daarnaast bepaald dat in 2050 het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en

[4] Bijlage 21 bij de toelichting van het inpassingsplan

klimaatneutraal moet zijn. Gelderland wil in 2050 helemaal klimaatneutraal zijn. Als tussendoel moet in 2030 55% broeikasgasreductie in Gelderland zijn gerealiseerd. Ook in Europees verband wordt ingezet op spoorvervoer. Het doel is om in 2030 rond de 30% van de goederen over afstanden van meer dan 300 kilometer via het water en spoor te verplaatsen en in 2050 minimaal de helft. Hiervoor is het nodig om te investeren in een multimodaal (verschillende soorten transport) netwerk door heel Europa. Door aanpassingen in de organisatie en exploitatie van het spoorvervoer moet het spoor op middel- en lange afstanden terrein winnen. Daarvoor zijn volgens het Witboek Transport nieuwe knooppunten nodig, met onderlinge verbindingen. De railterminal faciliteert langs één van de belangrijkste Europese transportassen de noodzakelijke regionale overslag tussen weg- en railverkeer binnen een knooppunt (Nijmegen) met tevens overslagfaciliteiten naar water. De railterminal draagt bij aan de reductie van CO_2-uitstoot en is geheel in lijn met het Europese, nationale en provinciale klimaatbeleid.

2.1.4 Behoefte

De exploitatievorm voor de Railterminal is anders dan de andere binnenlandse terminals, die zich alléén als begin- en eindpunt van intermodale diensten profileren. De RTG biedt de mogelijkheid om bij de start van de exploitatie te richten op het (bij)laden van continentale lading op bestaande intermodale treindiensten tussen de Nederlandse haven en het Europees achterland, of te wel het opstapmodel. De implementatie van zeilend binnenkomen, waarbij treinen niet hoeven te rangeren en voorzien te worden van een diesellocomotief, maakt de handelingstijd van treinen korter wat (bij)laden mogelijk maakt.

Door treinen onderweg tussen het Rotterdamse havengebied en het (Europese) achterland te laten stoppen bij de RTG, kunnen bedrijven in de regio gebruik maken van diverse frequente internationale verbindingen. Daarnaast wordt de beladingsgraad (en daarmee de rendabiliteit) van de treindiensten vergroot. Voor het opstapmodel is het van belang dat het model goed wordt ingepast in de bedrijfsvoering van de deelnemende operators en spoorvervoerders. Dit vergt een goede sturing. Verder kan het bijladen onderweg ook helpen bij de introductie van nieuwe intermodale diensten. Bij voldoende kritische massa is het ten slotte mogelijk directe treinen te rijden. De terminal is dus flexibel in exploitatie. Op basis van het volume kan steeds het meeste efficiënte logistieke concept gebruikt worden.

Het opstapmodel maakt het mogelijk voor de RTG om met lagere volumes te starten, omdat wordt meegelift op reeds opgezette spoordiensten en de handelingstijd relatief kort is door zeilend binnenkomen. Dit zorgt voor lagere (opstart)kosten en verlaagt de drempel voor bedrijven en logistieke operators om via het spoor te (gaan) vervoeren. Er is maar een beperkte hoeveelheid lading nodig om een trein te vullen[5].

Daarnaast is in de “Ladder van duurzame verstedelijking” gekeken naar de potentie van de railterminal, de behoefde vanuit de markt, het bestaand aanbod terminals en het toekomstperspectief voor goederenvervoer. Hieruit kunnen onder andere de volgende conclusies getrokken worden:

- Onderzoek in het kader van Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)’ in opdracht van het Ministerie van I&M in 2016 en recent onderzoek naar de

[5] Ladder van duurzame verstedelijking, Goudappel Coffeng. Bijlage 6 van de toelichting van het inpassingsplan

potentie van de RTG (Panteia, maart 2020) laten zien dat er ruime potentie is voor de RTG.

- De toekomstige ontwikkelingen maken de potentie en behoefte voor goederenvervoer over het spoor en de RTG op de langere termijn groter. Beleidsmaatregelen als de internationale tolheffing voor vrachtwagens en het oplopende chauffeurstekort versterken de al ingezette modal shift van het goederenvervoer van de weg naar het spoor.
- Met de RTG worden nieuwe bestemmingen en goederenstromen gerealiseerd, maar zal ook een verschuiving optreden van huidige goederenstromen naar de RTG. De concurrentie met de bestaande railterminals is naar verwachting klein en hiermee ook het risico op het 'omvallen' van deze terminals.
- Dit geldt ook voor nabijgelegen Barge Terminals. De RTG richt zich specifiek op ladingsstromen van en naar gebieden die met de binnenvaart niet bereikbaar zijn, zoals Noord-Italië en Oost-Europa. Hierdoor is er weinig overlap in de belangrijkste import- en exportgebieden. In die zin is de RTG eerder complementair aan de regionale binnenvaartterminals, dan een directe concurrent.
- De ontwikkeling van de RTG heeft een positief effect op het regionale vestigingsklimaat en op de werkgelegenheid. Trimodaal ontsloten regio's bieden bedrijven het meest optimale palet aan mogelijkheden wat betreft de vervoerswijze. Afhankelijk van de lading en de bestemming kan een bedrijf kiezen voor de best passende modaliteit. Daarbij kan de eindgebruiker kiezen voor duurzamere transportoplossingen die passen binnen de doelstellingen vanuit Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO).
- In de regio van de RTG zijn geen andere plannen bekend voor de ontwikkeling van een railterminal. In theorie zijn binnen bestaand stedelijk gebied mogelijkheden voor de ontwikkeling van een railterminal op twee locaties in Arnhem: Kleefse Waard en Emplacement Arnhem Goederen en in Tiel (Medel). Voor alle drie de locaties geldt dat de vervoerspotentie kleiner is dan van de RTG. Daarbij is de ontwikkeling van een railterminal op de locaties in Arnhem in de praktijk niet waarschijnlijk. Met name de ontsluiting over het spoor kent grote knelpunten. Intermodale treinen kunnen beide locaties alleen bereiken via het conventionele spoor, waar de capaciteit gedeeld moet worden met een groeiend aantal reizigerstreinen en al sprake is van overbelasting. Bij de RTG Valburg gelden deze knelpunten niet. De directe ligging aan de Betuweroute maakt een ongehinderde aan- en afvoer van treinen met een veelvoud aan bestemmingen mogelijk. Voor de locatie in Medel geldt voor wat betreft de aansluiting op de A15 ongeveer dezelfde uitgangspositie als voor de beoogde locatie van de RTG te Valburg. Echter door het ontbreken van een ontsluiting op de Betuweroute, die in Valburg mogelijk is via het bestaande CUP, zou realisatie van een terminal in Medel een fors groter ruimtebeslag vragen en een fors grotere investering. Ook is er in Medel geen (fysieke) ruimte meer voor de realisatie van een terminal.
- De locatie bij Valburg is met de ligging aan de Betuweroute, de A15, en met de al aanwezig spoorinfra (CUP) de locatie bij uitstek voor een railterminal in de regio. Met de ontwikkeling van de RTG wordt de regio trimodaal ontsloten en kan de regio uitgroeien tot logistieke hotspot. Daarbij wordt de potentie van de Betuweroute optimaal benut en wordt vorm gegeven aan de (internationale) ambities om het goederentransport te verduurzamen en klimaatdoelstellingen te halen.
- De ontwikkeling van de RTG voldoet aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Er is een behoefte die niet binnen bestaand stedelijk gebied, of op bestaande terminals is op te

vangen. Daarbij is het effect van de ontwikkeling van de RTG op bestaande terminals zeer gering en wordt het functioneren van de bestaande terminals niet onder druk gezet.

Kortom: de vraag of er behoefte aanwezig is aan de ontwikkeling van de RTG kan met ja worden beantwoord. Daarbij is het risico op het 'omvallen' en leegstand bij bestaande terminals klein. Met de RTG worden nieuwe bestemmingen en goederenstromen gerealiseerd en wordt de regio aantrekkelijker als vestigingslocatie voor bedrijven.

2.1.5 Verzorgingsgebied

Onderzoeksbureau Panteia heeft in 2020 de potentie voor de Railterminal in beeld gebracht in het rapport "Potentie Railterminal Gelderland". In het onderzoek wordt een model gebruikt die de potentiële modal shift toont van lading van de weg naar het water en spoor, door de kosten van het vervoer van deur tot deur met elkaar te vergelijken. Dit transportkostenmodel bevat een terminalmodel, dat alle intermodale terminals (spoor en barge) in Nederland bevat. Ook zijn bestaande intermodale spoorverbindingen in het onderzoek meegenomen. Zie voor een uitgebreide beschrijving van het model bijlage 1 van het rapport.

Uit het rapport kan worden geconcludeerd dat de RTG een functie vervult voor de directe regio, maar ook voor regio's voor ver in Europa. De im- en exportlading van en naar de terminal zal met name worden aangevoerd uit de directe omgeving. Het verzorgingsgebied richt zich tot noordoost Nederland, waarbij de meeste lading uit de directe omgeving rondom Valburg komt en de brede regio Arnhem Nijmegen.

De internationale potentie van de RTG ligt vooral op de as richting Duitsland en Polen en Noord-Italië. Grote exportstromen gaan onder meer naar de Zweedse provincie Stockholm en de Poolse regio's Warschau en Leszno. Grote importstromen komen uit de Poolse regio Zielona Góra, de Zweedse provincie Stockholm en uit de Duitse regio Bremen.

In de "Ladder voor duurzame verstedelijking" wordt in paragraaf 4.1 ingegaan op het dekkingsgebied van de RTG.

2.2 Waarom een terminal in Valburg?

De locatiekeuze voor de RTG is gekozen vanwege de directe ligging aan de Betuweroute en de Rijksweg A15. De Betuweroute is een belangrijke transportas en maakt onder meer onderdeel uit van de internationale corridors 'Rhine-Alpine' en de 'North Sea-Baltic'. Deze corridors verbinden de Rotterdamse en Amsterdamse haven, via Duitsland en Zwitserland met Noord-Italie en via Duitsland en Polen met de Baltische Staten. Het overgrote deel van het internationale spoorgoederenvervoer tussen Nederland en het Europese achterland vindt via deze corridor plaats. Dagelijks passeren tientallen intermodale treinen de beoogde RTG.

Meer regionaal vormt de Betuweroute, samen met de Waal en de Rijksweg A15 de Gelderse Corridor. De provincie wil de potentie van deze transportas optimaal benutten en de regio ontwikkelen tot hotspots voor verladers en dienstverleners. Via de weg en meerdere binnenvaartterminals is de regio reeds goed ontsloten. Een goede spoorontsluiting ontbreekt nog, ondanks de aanwezigheid van de Betuweroute . Door de directe ligging aan de Betuweroute en de Rijksweg A15 ligt de RTG direct aan nationale en internationale ontsluitingsmogelijkheden.

Daarnaast is op de locatie bij Valburg de benodigde infrastructuur met het Container Uitwissel Punt (CUP) al grotendeels aanwezig. Op dit emplacement liggen al de nodige voorzieningen. Hierdoor kan de RTG gebruik maken van bestaande infra en betreft het een relatief beperkte uitbreiding.

In de Ladder van duurzame verstedelijking is conform artikel 3.1.6, tweede lid, Bro onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een terminal in het bestaand stedelijk gebied. Er zijn op dit moment geen concrete plannen voor de ontwikkeling van een intermodale railterminal. Wel zijn er twee alternatieve locaties onderzocht: Industriepark Kleefse Waard en Emplacement Arnhem Goederen. Hoewel volgens de bestemmingsplannen de ontwikkeling van een railterminal op Industriepark Kleefse Waard en Emplacement Arnhem Goederen tot de mogelijkheden behoort, is het realiseren ervan op de betreffende locaties niet waarschijnlijk. Met name de ontsluiting over het spoor kent grote knelpunten. Deze locaties kunnen alleen bereikt worden door conventioneel spoor, waar de beschikbare capaciteit gedeeld moet worden met het groeiend aantal reizigerstreinen. De verbinding tussen de terminals en het Europese achterland moet via een andere route, door het ontbreken van een noordoost-aansluitingsboog van/naar de Betuweroute bij Elst. Dit zorgt onder andere voor meer reistijd en onbetrouwbaarheid in de transportketen. Enerzijds omdat bij het verlaten van en aantakken op de Betuweroute van spanning- en beveiligingssysteem moet worden gewisseld en anderzijds door de interactie met reizigerstreinen op het conventionele spoor. Beide elementen maken deze locaties ook minder geschikt voor het 'opstapmodel' of exploitatie op basis van het European Rail Freight Line System (nog nader toelichten).

Voor de RTG op de beoogde locatie aan de Betuweroute nabij Valburg gelden de genoemde knelpunten op het spoor niet. Hier hoeven de treinen geen gebruik te maken van een druk gebruikt conventioneel spoor, waar de capaciteit gedeeld moet worden met reizigerstreinen. De directe ligging aan de Betuweroute maakt een ongehinderde aan- en afvoer van treinen met een veelvoud aan bestemmingen mogelijk.

Ook over de weg is de ontsluiting van de RTG meer geschikt dan Kleefse Waard of het Emplacement Arnhem Goederen in Arnhem. Dankzij de ligging aan de Rijksweg A15 zijn bedrijven in de regio in staat ladingstromen voor de first en last mile snel over de weg aan en af te voeren. De alternatieve locaties Kleefse Waard en Emplacement Arnhem Goederen liggen niet direct aan een Rijksweg en zijn over de weg minder goed bereikbaar. Zeker indien rekening wordt gehouden met de drukte op knooppunt Velperbroek en de N325.

2.2.1 Waarom de Noordvariant?

Voor de railterminal zijn op de locatie nabij Valburg drie varianten onderzocht, namelijk de noord-, midden- en zuidvariant:

- Een noordvariant ten noorden van het huidige CUP. Deze sluit aan op de middenbundel van het CUP (het gebied grofweg tussen Valburg en het buurtschap Reeth). Voor de aanleg wordt

de huidige geluidswal en Reethsestraat over een lengte van 800 meter 60 meter naar het noorden verlegd.
- Een middenbundel variant waarbij de terminal op de middenbundel van het huidige CUP wordt gesitueerd. De huidige geluidswal moet worden verplaatst om de eindcapaciteit van de terminal te realiseren (90.000 laadeenheden). De aanwezige sporenbundel van het CUP wordt naar het zuiden verplaatst.
- Een zuidvariant die aansluit aan de zuidkant van de Betuweroute. Er worden daarbij extra verbindingssporen aangelegd tussen de railterminal en de hoofdbaan van de Betuweroute.

De varianten zijn in 2017 onderzocht in een milieueffectenstudie door Royal HaskoningDHV en een variantenonderzoek door Logitech. De uitkomsten zijn vertaald in de Notitie Railterminal Gelderland en Gebiedsvisie Knoop 38. [6] In oktober 2017 hebben Gedeputeerde Staten op basis van milieukundige, technische, financiële en bedrijfseconomische gronden gekozen voor de Noordvariant.

In de milieueffectenstudie zijn de voor noord- en zuidvariant op effecten onderzocht op de aspecten geluidhinder, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, externe veiligheid, lichthinder, landschap, cultuurhistorie en archeologie, ecologie en natuur en bodem en water. De middenvariant vrijwel op dezelfde wijze beoordeeld als de noordvariant omdat de ligging nauwelijks onderscheidend is ten opzichte van de noordvariant. Daarnaast zijn er voor de ontsluitingswegen ook verschillende varianten onderzocht. Uit de milieueffectenstudie kan worden geconcludeerd dat de varianten zich slechts onderscheiden slechts in beperkte mate van elkaar. Alleen op het criterium van het Gelders Natuurnetwerk is er een onderscheidend effect. De zuidvariant ligt voor een deel midden in het Gelders Natuurnetwerk. Dit maakt de zuid variant moeilijker te realiseren. Bij de noordvariant kunnen met een aantal maatregelen negatieve milieueffecten worden beperkt. In de milieueffectenstudie is geconcludeerd dat als de compenserende maatregelen uit de Gebiedsvisie (de grondwal) wordt uitgevoerd de sterke negatieve scores op mens gerelateerde milieuaspecten (geluid, landschap) over het algemeen minder scoren. De gekozen ontsluitingsweg scoorde in het milieueffect negatief, vanwege de negatieve effecten op de woningen Rheetsestraat 1a en 11. Gekozen is om deze woningen op te heffen. De gekozen ontsluitingsweg had namelijk positieve effecten ten aanzien van verkeer. Voor het inpassingsplan zijn deze aspecten opnieuw getoetst aan een goede ruimtelijke ordening.

Op technische, financiële en bedrijfseconomische aspecten onderscheiden de varianten zich wel van elkaar. Bij de noord- en middelvariant kan de RTG gebruik maken van het emplacement van het CUP. Bij de zuid variant is dit niet mogelijk en moet een eigen emplacement worden gerealiseerd. Om voldoende rangeermogelijkheden bij de zuid variant op het nieuwe emplacement mogelijk te maken en te voldoen aan de eisen van Prorail (de varianten mogen niet leiden tot een verstoring of beperking van de hoofdbaan van de Betuweroute) met betrekking tot het spoor, zijn de kosten aanzienlijk hoger zijn dan de overige varianten. Dit geeft namelijk met het voorliggende ontwerp ernstige beperkingen in de exploitatiemogelijkheden van de terminal, doordat rangeren van bijvoorbeeld treindelen en uithalen van kapotte wagens niet mogelijk is zonder realisatie van extra spoorinfra, die niet in de huidige kostenramingen is opgenomen.. Een ander nadeel van de Zuidvariant is dat de bestemming Elst en verder onbereikbaar wordt voor de railterminal. De zuid

[6] Statenbesluit PS2017-667 – Gebiedsproces Knoop 38 en Railterminal Gelderland, oktober 2017.

variant is destijds op 52 miljoen geschat, versus 34 miljoen voor de midden variant en 23 miljoen voor de noordvariant. Met de benodigde aanpassingen zal de zuidvariant naar verwachting nog verder stijgen dan het gepresenteerde bedrag. Vanwege onder andere het realiseren van het emplacement is ook het ruimtebeslag aanzienlijk groter van de zuidvariant, namelijk 35 hectare vergeleken met 10 hectare van de noordvariant en 4 hectare van de middenvariant. Dit wordt mede veroorzaakt door het uitgangspunt dat alle grond tussen de Betuweroute en de nieuwe spoorontsluiting niet meer nuttig gebruikt kan worden. De rangeermogelijkheden van de terminal moeten zich uitstrekken over een lengte van 3 kilometer in verband met extra opstel-, aankomst, vertrek- en rangeersporen en een omloopspoor langs de terminal. Dit zuidvariant scoorde al hoog in de kosten en met deze extra sporen zal het nog duurder worden (bijvoorbeeld door de kosten voor elektrificatie en beveiligingskosten). Hierom is er voor gekozen de zuidvariant niet verder uit te werken qua kosten en ontwerp. De zuidvariant sluit in tegen stelling van andere varianten direct op de hoofdbaan (Betuweroute). De Zuidvariant zorgt voor de meeste kans op verstoring op de hoofdbaan doordat aankomende en vertrekkende treinen deels remmen of optrekken op de hoofdbaan.

Bij de midden variant dienen drie geëlektrificeerde sporen beschikbaar te blijven van het CUP. Dit betekent dat voor de realisatie van de midden variant de complete middenbundel van het CUP in zuidelijke richting opschuift. Met deze inpassing is het niet mogelijk om voldoende lange sporen (circa 750 meter) en een dubbele aansluiting te realiseren. Dit betekent dat bij de middelvariaant de beperkt is in de groeimogelijkheden en niet de maximale capaciteit gehaald kan worden. Daarnaast zorgt het ook voor vermindering van de capaciteit en veiligheid op het CUP. Om deze redenen heeft Gedeputeerde Staten kozen voor de Noord Variant.

2.2.2 Begrenzing inpassingsplan

De begrenzing van het plangebied van het inpassingsplan bestaat uit de RTG en de bijbehorende ontsluitingsweg, grondwal en water compenserende maatregelen. De RTG voorziet in de behoefte van bedrijven in de regio, die op dit moment al gevestigd zijn in de regio. De bedrijven wijzen erop dat de ontwikkeling en de betere benutting van de Betuweroute helpt de Rijksweg A15 te ontlasten en tevens inspeelt op het dreigen chauffeurstekort. Ook het onderzoeksbureau Panteia concludeert op basis van de goederenstromen die momenteel afgewikkeld worden via het wegverkeer er voldoende potentie is voor de terminal.

De verwachting is dat de RTG wel een positief effect heeft op het regionale vestigingsklimaat en de werkgelegenheid doordat de regio trimodaal wordt ontsloten[7]. Het positieve effect op de vestigingsklimaat wordt verwacht in de regio Arnhem- Nijmegen[8].

2.2 **Economische uitvoerbaarheid**

Voor de realisatie van het inpassingsplan voor de onderdelen landschappelijke inpassing, ontsluitingsweg, aanpassing infrastructuur , aansluiting op de Betuweroute en gebiedsmaatregelen is een bedrag van € 67,5 miljoen nodig. Dit bedrag is gebaseerd op een kostenopstelling op basis van het definitieve ontwerp met de bijbehorende ramingen. Dit bedrag is inclusief een bedrag van

[7] Ladder van duurzame verstedelijking
[8] MKBA Railterminal Gelderland

€4,5 miljoen voor gebiedsmaatregelen in de omgeving om landschappelijke kwaliteit te versterken en een reservering van € 2 mln. voor de toekomstige aanpassing van het viaduct bij Afslag 38, beide zijn vastgelegd in een overeenkomst met de gemeente Overbetuwe.

Voor deze € 67,5 miljoen. is de volgende dekking:
- € 35 miljoen voor Gebiedsopgaven en RTG bij de Midterm review 2017 (PS 2017-272) en volledige beschikbaarstelling door Provinciale Staten in november 2020 (PS 2020-758).
- €20,5 miljoen is beschikbaar gesteld bij de begrotingsbehandeling in 2020 (PS 2020-758)
- In het Bestuurlijk overleg MIRT is op 21 november 2018 door het Rijk een bedrag van € 12 miljoen euro specifiek toegekend voor de realisatie van de RTG.

Uitgangspunt voor de realisatie van de railterminal is dat de beoogde exploitant de kosten voor de realisatie van de railterminal voor zijn rekening neemt. De provincie maakt het terminalterrein alleen bouwrijp. Dat betekent dat de exploitant in de aanleg van de infrastructuur op de RTG en materieel dat nodig is om de terminal te exploiteren voorziet. Dit uitgangspunt is de basis voor een openbare procedure die zal worden gevoerd door de provincie om de exploitatie van de terminal aan te besteden

2.3 Maximale capaciteit van de terminal

In het inpassingsplan wordt een maximale capaciteit op de terminal toegestaan voor het op- en overslaan van 90.000 laadeenheden. Dit is de eind situatie van de terminal. In de eindsituatie wordt voor het laden, lossen en overslaan van laadeenheden gebruik gemaakt van twee elektrische kranen en een empty handler. Bij de start situatie wordt op de terminal voor het laden, lossen en overslaan van laadeenheden gebruik gemaakt van twee op diesel aangedreven reachstackers en een empty handler. Dit is mogelijk tot 30.000 laadeenheden. Dit is geregeld omdat inzet van elektrische kranen vanaf de start van de exploitatie economisch niet rendabel blijkt (de regels van het inpassingsplan maken het echter wel mogelijk om ook onder de 30.000 laadeenheden te werken met materiaal op fossielvrije brandstoffen). De benodigde reachstackers in de beginsituatie tot 30.000 laadeenheden zijn nog niet beschikbaar volledig fossielvrij. Om een rendabele bedrijfssituatie toe te staan is daarom het gebruik van materieel gedreven op fossiele brandstoffen (reachstackers) in het inpassingsplan toegestaan tot 30.000 laadeenheden en boven de 30.000 laadeenheden op de plaatsen waar een het bereik van de elektrische kraan dit niet toestaat.

Om een representatieve bedrijfssituatie te onderzoeken en daarvan de milieueffecten te bepalen, moeten de handelingen met de laadeenheden worden onderzocht. In de onderzoeken is de worst case bedrijfssituatie onderzocht. Per type effect (bijvoorbeeld luchtkwaliteit, geluidhinder, externe veiligheid) kan deze verschillen. Bij lucht en geluid is van belang welke type vervoermiddel wordt ingezet, terwijl bij externe veiligheid de laadeenheid zelf bepalend is.

Dit betekent dat voor bijvoorbeeld bij geluid en lucht is uitgegaan van de bedrijfssituatie van 30.000 laadeenheden, waarbij reachstackers en een empty handler worden ingezet. Een reachstacker produceert meer geluid en uitstoot dan een elektrische portaalkraan (die vanaf 30.000 laadeenheden wordt ingezet). De handelingen van de laadeenheden zijn verdeeld over de dag en nacht, om de juiste milieueffecten in beeld te brengen. In de berekeningen is er bijvoorbeeld rekening mee gehouden dat het materiaal, twee reachstackers en één empty handler, 's nachts (tussen 22.00 uur en 07:00 uur) 1,15 uur aanstaat. Bij externe veiligheid is voor het bepalen van de

effecten juist weer uitgegaan van de maximum capaciteit van 90.000 laadeenheden. Hierbij is in het onderzoek het uitgangspunt aangehouden dat 1,5% van de laadeenheden gevaarlijke stoffen zal betreffen.

Voor vracht en treinverkeer is in alle onderzoeken uitgegaan van de maximale capaciteit van 90.000 laadeenheden. Een vrachtwagen vervoert bijvoorbeeld één of twee laadeenheden, maar kan ook zonder laadeenheid het terrein verlaten. Naar en vanaf de terminal vertrekken dagelijks (per werkdag) acht personenauto's, drie middelzware en 170 zware vrachtwagens.

Voor treinverkeer wordt in de onderzoeken uitgegaan van twaalf aankomende treinen en twaalf vertrekkende treinen per weekdag. Elke trein bevat circa dertig wagons. In de onderzoeken (met uitzondering van het onderzoek naar stikstofuitstoot) is uitgangspunt dat de treinen door middel van een diesellocomotief de terminal op worden getrokken. Dit is worstcase, omdat inmiddels is gebleken het concept Zeilend binnenkomen haalbaar is. Met dit concept hoeven treinen niet meer door middel van een diesellocomotief de terminal opgetrokken worden. Dit gebeurt bij Zeilend binnenkomen geëlektrificeerd. In de onderzoeken wordt ervan uitgegaan dat elke weekdag gedurende het jaar een trein kan aankomen en vertrekken. In de onderzoeken is ervan uitgegaan dat tussen 22:00 uur en 06:00 uur 1,4 trein aankomt per etmaal.

Indieners vrezen of met de juiste uitgangspunten in de milieuonderzoeken is gerekend. Logitech heeft een capaciteitsanalyse gemaakt op basis van de begin- en eindsituatie. In deze analyse zijn de gehanteerde uitgangspunten op basis van expert judgement vergeleken met andere terminals in Nederland. Door Logitech wordt geconcludeerd dat de gehanteerde uitgangspunten in de conditionerende onderzoeken representatief zijn voor exploitatie van de begin- en eindsituatie van de terminal. Deze capaciteitsanalyse is in de bijlage van voorliggende reactienota toegevoegd.

2.4 Goede ruimtelijke ordening

2.4.1 Woon- en leefklimaat

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening moet in het inpassingsplan de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan worden aangetoond en moet worden onderbouwd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In de toelichting van het inpassingsplan zijn in hoofdstuk 6 de voor het inpassingsplan ruimtelijk relevante onderzoeksaspecten beschreven, zoals lucht, geluid en externe veiligheid. De resultaten en conclusies van de onderzoeken zijn per aspect opgenomen in de betreffende paragraaf. Geconcludeerd wordt dat de verschillende aspecten afzonderlijk geen belemmering vormen voor de haalbaarheid van het plan. In het milieueffectrapport en bij het aspect geluid heeft ook een afweging van de gezamenlijke hinder van verschillende hinderbronnen plaatsgevonden. Ook deze afweging vormt ook geen belemmering voor de haalbaarheid van het plan. In onderstaande paragrafen wordt in gegaan op de relevante onderzoekaspecten die meermaals voorkomen in de zienswijzen.

Het inpassingplan dient met name voor de borging van een goede ruimtelijke ordening, niet voor de regulering van milieuaspecten. Voorschriften die met het laatste verband houden, horen dus in principe niet thuis in het inpassingsplan. Deze aspecten horen thuis in de Omgevingsvergunning milieu. De toekomstig exploitant dient deze omgevingsvergunning aan te vragen. Wanneer voor de

exploitatie van de terminal een omgevingsvergunning wordt afgegeven, kan daarin bijvoorbeeld het aantal voertuigbewegingen en de openingstijden worden geregeld.

2.4.2 Geluid

Indieners vrezen voor geluidsoverlast door met name het toenemende vrachtverkeer en het stapelen van containers. Voor het inpassingsplan en het milieueffectrapport zijn akoestische onderzoeken uitgevoerd.[9] [10] Deze zijn opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan. In deze onderzoeken zijn conform de Wet geluidhinder de geluidsbelasting in beeld gebracht. Hierbij zijn voor de terminal zijn de volgende geluidsbronnen beschouwd en getoetst:

- de railterminal
- de nieuwe ontsluitingsweg
- de aanpassing kruispunt Rijksweg Zuid

In deze onderzoeken is gerekend met het worstcasescenario. Dit betekent dat er voor de geluiduitstraling van de terminal is uitgegaan van een bedrijfssituatie waarbij gewerkt wordt met laad- en losvoertuigen aangedreven op fossiele brandstoffen. Deze maken meer geluid dan de elektrische kranen. Tot en met 30.000 laadeenheden mag volgens de regels gewerkt worden met laad- en losvoertuigen op fossiele brandstoffen. Voor het vracht- en treinverkeer van- en naar de terminal is uitgegaan van de bedrijfssituatie met 90.000 laadeenheden, waarbij laad- en losactiviteiten met elektrische kranen gebeurt. Hierbij is uitgegaan van 340 vrachtwagenbewegingen en 12 aankomende- en 12 vertrekkende treinen. 90.000 laadeenheden is de maximale capaciteit die wordt toegestaan op de terminal. Voor het stapelen van containers is uitgegaan van de maximale hoogte van 10,5 meter voor gebruik van laad- en losvoertuig aangedreven op fossiele brandstoffen. Voor de situatie met elektrische kranen wordt een stapelhoogte van 12 meter toegestaan. Uit metingen is gebleken bij het stapelen van containers met door fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen (reachstackers) tot 10,5 m de hoogste piekgeluiden optreden. Bij gebruik van de elektrische portaalkranen treden lagere piekniveaus op omdat daarmee voorzichtiger kan worden gestapeld (zie bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek).

Bij het in beeld brengen van de geluidsbelasting is rekening gehouden met de autonome situatie. In deze autonome situatie zitten:

- De bestaande woningen
- Het bestaande onderliggende wegennet met toekomstige verkeersintensiteiten (peiljaar 2033)
- Rijksweg A15 is doorgetrokken vanaf knooppunt Ressen naar de A12 tussen Duiven en Zevenaar en verbreed tussen knooppunt Valburg en knooppunt Ressen waarbij rekening gehouden wordt met opgevuld geluidplafond (ViA15)
- De verbreedde Rijksweg A12 tussen Westervoort en Knooppunt Oud-Dijk
- Volledig gerealiseerd en gevuld Park 15
- Containeruitwisselpunt (CUP) conform vigerende vergunning

[9] Royal HaskoningDHV, akoestisch onderzoek RTG, referentie TPBG5020-102R002F6.0, 13 februari 2020.
Tauw, Akoestisch onderzoek Railterminal Gelderland, projectnummer 1274790, datum 6 juli 2020.
[10]

- Windpark Nijmegen - Betuwe met volledige planologische opvulling tot 5 windturbines
- Gerealiseerd Zonnepark Overbetuwe tussen de knooppunten Valburg en Ressen
- Betuweroute met opgevuld geluidplafond

Geluidsbelasting vanwege de terminal

Uit het onderzoek blijkt dat langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus voldoen aan de ambitiewaarde in de Nota Bedrijven en Geluid van de gemeente Overbetuwe. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau LAr,LT (RTG + rangeren diesellocomotieven) bedraagt ten hoogste 45 dB(A)-etmaalwaarde. Hiermee wordt voldaan aan de ambitiewaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde voor het LAr,LT. Voor de maximale geluidsniveaus wordt de ambitiewaarde uit de Nota overschreden, maar er wel wordt voldaan aan de bovengrens. Het maximale geluidniveau LAmax bedraagt ten hoogste 61 dB(A) in de dagperiode en 60dB(A) in de avond- en nachtperiode. Hiermee wordt niet voldaan aan en de ambitiewaarde van 55, 50 en 45 dB(A) in respectievelijk de dag-,avond- en nachtperiode voor het LAmax. De bovengrens voor het LAmax van respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A) wordt niet overschreden. Uit het onderzoek blijkt dat de hoogte van het maximale geluidsniveau met name wordt bepaald door het stapelen van containers op hoogte. Deze geluidsbelasting is niet verder te beperken. Het stapelen van containers is een onoverkoombare bron bij reguliere bedrijfsvoering op een terminal. Hiermee is de RTG inpasbaar binnen wet- en regelgeving.

De geluidbelasting is het hoogste bij het cluster woningen aan de Eimerensestraat ten noorden van de RTG en de woning Reethesestraat 33.

Ondanks dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau voldoet aan de ambitiewaarde uit de Nota Bedrijven en Geluid en dat de RTG inpasbaar is wordt in het “Akoestisch onderzoek RTG” van Royal Haskoning DHV, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, voorgesteld om optioneel een afscherming van circa 100 meter lang en 5 meter hoog aan te brengen ter plaatse van de opening in de grondwal bij de hoogspanningsmast. De betreffende voorziening kan dienen als ‘zichtscherm’ en zorgt daarnaast voor een lichte reductie van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bij de woningen. De provincie Gelderland heeft besloten om dit zichtscherm te realiseren en wordt toegestaan in de regels van het inpassingsplan.

Wegverkeer, nieuwe ontsluitingsweg

Volgens de Wet geluidhinder moet bij aanleg van een nieuwe weg worden onderzocht of sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB. De geluidbelasting mag niet meer bedragen dan 53 dB voor de buiten stedelijke situatie. Dit is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Uit het onderzoek volgt dat op alle woningen binnen de geluidzone van de nieuwe weg geen sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB. De Wet geluidhinder stelt geen aanvullende eisen aan de aanleg van deze nieuwe weg.

Aanpassing kruising Reethsestraat en Rijksweg-Zuid

Voor het aanpassen van de huidige kruising Reethsestraat Rijksweg-Zuid moet ingevolge de Wet geluidhinder worden onderzocht of sprake is van een toename van de geluidbelasting van 1,5 dB of meer ten opzichte van de huidige situatie. Er is dan sprake van reconstructie. De toename mag niet meer bedragen dan 5 dB. Uit het “Akoestisch onderzoek RTG” van Royal Haskoning DHV, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, volgt dat bij drie woningen sprake is van een reconstructie. Het is niet mogelijk om een geluidsreducerende wegdekverharding

op het te wijzigen wegvak van de Rijksweg-Zuid toe te passen of een doelmatig geluidscherm aan te leggen. Voor de deze drie woningen worden daarom hogere waarden vastgesteld vanwege de Rijksweg Zuid.

Cumulatie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ook de cumulatieve geluidsbelasting in beeld gebracht. Voor de cumulatie van geluid en de beoordeling daarvan voor het woon- en leefklimaat zijn geen wettelijke normen vastgelegd. De bestaande en toekomstige situatie is inzichtelijk gemaakt conform bijlage 4 van de Activiteitenregeling milieubeheer. De bevindingen uit deze toets zijn:

- In wooncluster 1 (rondom de Eimerensestraat) bedraagt de toename van de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 1 dB. Daarmee is geen sprake van een noemenswaardige verslechtering van het woon- en leefklimaat. De hoogste gecumuleerde geluidbelasting in de toekomstige situatie is 55 dB. Deze wordt voor een belangrijk deel bepaald door het verkeer op het onderliggende wegennet.
- Op locatie 2 (rondom de Reethsestraat) bedraagt de toename van de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 3 dB. Deze toename wordt niet veroorzaakt door de voorgenomen ontwikkeling, maar door de beschikbare ruimte voor verkeersgroei op de A15 en de Betuweroute. Op de meeste woningen langs de Reethsestraat is er een afname te zien van de geluidbelasting (tot 4 dB) vanwege de afname van het verkeer op de Reethsestraat door de aanleg van de nieuwe weg. De voorgenomen ontwikkeling leidt op locatie 2 derhalve nergens tot een noemenswaardige verslechtering van het woon- en leefklimaat.
- Op locatie 3 (rondom de Rijksweg-Zuid) bedraagt de toename van de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 2 dB. Deze toename wordt voornamelijk veroorzaakt door de reconstructie van de Rijksweg-Zuid. De hoogste gecumuleerde geluidbelasting in de toekomstige situatie is 66 dB. Deze wordt bepaald door het verkeer op de Rijksweg-Zuid. Hiermee zijn de geluideffecten van de voorgenomen ontwikkeling het grootst op locatie 3. Gezien de beperkte toename van de gecumuleerde geluidbelasting is echter geen sprake van een onaanvaardbare verslechtering van het woon- en leefklimaat.
- Op locatie 4 (rondom Valburg) bedraagt de toename van de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 1 dB. Daarmee is geen sprake van een noemenswaardige verslechtering van het woon- en leefklimaat. De toename wordt niet veroorzaakt door de voorgenomen ontwikkeling, maar door de beschikbare ruimte voor verkeersgroei op de Betuweroute.
- Op locatie 5 (ten zuiden van de A15: Slijk-Ewijk en Oosterhout) bedraagt de toename van de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 1 dB. Daarmee is geen sprake van een noemenswaardige verslechtering van het woon- en leefklimaat. De toename wordt niet veroorzaakt door de voorgenomen ontwikkeling, maar door de beschikbare ruimte voor verkeersgroei op de Betuweroute.

2.4.3 Natuur

Tijdens de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland met bijbehorend milieueffectrapport en de ontwerpbesluiten is er door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieubeheer (RIVM) is per 15 oktober 2019 een nieuwe versie van het rekenmodel Aerius uitgebracht, te weten Aerius Calculator 2020. Met dit rekenmodel moeten de

effecten van de uitstoot van stikstof op beschermde natuurgebieden worden berekend. De uitstoot van stikstof voor de railterminal is opnieuw berekend met deze nieuwe versie, conform de 'invoerinstructie AERIUS Calculator 2020'[11]. Ook deze invoerinstructie is aangepast ten opzichte van de vorige versie.

In de invoerinstructie AERIUS Calculator 2020 wordt geadviseerd hoe stikstofberekeningen uitgevoerd dienen te worden. Een van de aspecten die behandeld wordt, is de gebiedsafbakening voor verkeersaantrekkende werking van een inrichting, aangezien projecten kunnen leiden tot extra verkeer en vervoer van en naar het projectgebied. Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

Het vrachtverkeer van de railterminal gaat op in het heersende verkeersbeeld vanaf de op- en afrit naar/van de A15. Hier verspreidt het vrachtverkeer van de terminal zich al richting de oost- en westzijde op de A15. Zo rijden er op een gemiddelde weekdag op de A15 ten oosten van afslag 38 circa 74.000 motorvoertuigen waarvan circa 4.000 vrachtverkeer is. Ten westen van afslag 38 is dit circa 82.000 motorvoertuigen bestaande uit 4.500 vrachtwagens. De toename van het railterminal bedraagt circa 100 tot 120 zware vrachtwagenbewegingen per gemiddelde weekdag op deze wegvakken van de A15. Een toename van circa 2,5% van het aantal vrachtwagens. Op het moment dat het zwaar vrachtverkeer is ingevoegd op de A15 en voordat het gaat uitvoegen zijn de snelheid en het rij- en stopgedrag niet meer onderscheidend van het heersende verkeersbeeld. Daarom is het verkeer vanuit de railterminal meegenomen in het rekenmodel over de hele oprit plus 200 meter op de snelweg zelf. Dit is een punt dichterbij de terminal dan in eerdere berekeningen.

Tevens is in de uitgangspunten de diesel aangedreven empty handler vervangen door een elektrische empty handler, omdat deze nu realistisch in te zetten zijn op grond van beschikbaarheid en kosten.

De uitgangspunten en uitkomsten van de nieuwe berekening sluiten niet meer aan bij de berekeningen van het eerdere ontwerpbesluit wat ter inzage heeft gelegen. Er is daarom een nieuwe passende beoordeling door TAUW opgesteld (zie bijlagen bij de toelichting van het ontwerp inpassingsplan). Uit de berekeningen blijkt dat toenames van stikstofdepositie, in zowel de aanleg- als gebruiksfase, aan de orde zijn in de volgende Natura 2000-gebieden met de volgende berekende deposities:

Natura 2000-gebied	**Gebruiksfase (mol N/ha/jaar)**	**Aanlegfase (mol N/ha/jaar)**
Rijntakken	0,14	0,16
Veluwe	0,03	0,04
Sint Jansberg	0,01	0,01

[11] Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2020, BIJ12/TAUW, januari 2021

Landgoederen Brummen	0,01	0,01
De Bruuk	Geen	0,01
Zeldersche Driessen	Geen	0,01

Gelet op de zeer geringe toenames van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden Sint Jansberg en Landgoederen Brummen is een significant effect in deze gebieden uitgesloten. Voor alle habitattypen in deze gebieden geldt dat de zeer geringe toename in stikstof gedurende de aanleg- en gebruiksfase met zekerheid niet leidt tot een verandering in vegetatiesamenstelling, typische soorten of andere kwaliteitskenmerken. De ontwikkeling staat de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden daarom niet in de weg. Deze twee Natura 2000-gebieden blijven verder buiten beschouwing.

Ook de zeer geringe tijdelijke toenames van stikstofdepositie in de aanlegfase in de Natura 2000-gebieden Zeldersche Driessen en De Bruuk worden buiten beschouwing gelaten. Effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van deze Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Deze twee Natura 2000-gebieden blijven daarom verder buiten beschouwing in de passende beoordeling.

De toenames van stikstofdepositie gedurende de aanleg- en gebruiksfase in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken zijn nader beschouwd in de passende beoordeling. De conclusie is dat voor alle habitattypen en soorten op de Veluwe significant negatieve effecten als gevolgen van de zeer geringe extra stikstofdepositie die door de aanleg en het gebruik van de railterminal wordt veroorzaakt zijn uitgesloten. Voor Natura 2000-gebied Rijntakken kan eveneens worden geconcludeerd dat RTG niet leidt tot negatieve effecten op instandhoudingsdoelen gezien de geringe bijdragen en het van nature voedselrijke, bufferende riviersysteem met zijn rivierdynamiek.

Vervolgens is beoordeeld of de RTG in combinatie met andere plannen of projecten alsnog kan leiden tot significante gevolgen. Dit laatste wordt in de praktijk ook wel de cumulatietoets genoemd. Er moet hierbij rekening gehouden worden met alle reeds vergunde/vastgestelde, maar nog niet gerealiseerde projecten/plannen. De eventuele effecten van deze plannen en projecten zijn juridisch toegestaan, maar maken nog geen onderdeel uit van de achtergronddepositie. Ook na deze toets kan geconcludeerd worden dat de toename in stikstofdepositie in geen enkel Natura 2000-gebied leidt tot een zelfstandig of cumulatief negatief effect. De ontwikkeling voor de RTG is hier geen belemmering voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. Gelet hierop is er geen noodzaak tot mitigatie of het doorlopen van de ADC-toets.

Vanwege de nieuw gehanteerde uitgangspunten, berekeningen en de uitkomst daarvan is een nieuwe aanvraag voor een besluit op grond van de Wet natuurbescherming voor de Railterminal aangevraagd. Dit nieuwe ontwerpbesluit heeft opnieuw ter inzage van 11 maart 2021 tot en met 21 april 2021. De eerdere aanvraag voor een besluit Wet natuurbescherming is ingetrokken. Voor de binnengekomen zienswijzen op dit ontwerp besluit wordt een separate reactienota opgesteld. Het definitieve inpassingsplan inclusief het milieueffectrapport doorloopt vervolgens weer tegelijkertijd de procedure. Dit betekent dat alle besluiten gezamenlijk openstaan voor beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

2.4.4 Lichthinder

Indieners vrezen voor lichthinder 's nachts van de terminal en de nieuwe ontsluitingsweg. In de regels van het inpassingsplan worden op het terminalterrein lichtmasten toegestaan van 30 meter hoog. Ook op de ontsluitingsweg zullen enkele lichtarmaturen worden gerealiseerd. In het milieueffectrapport (opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan) en in hoofdstuk 6 van de toelichting van het inpassingsplan zijn de effecten van lichthinder in beeld gebracht. Op dit moment is er geen wet- en regelgeving voor het aspect licht(hinder). Wel heeft de Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde (NSVV, 2015) een aantal richtlijnen uitgebracht voor het beoordelen van lichthinder. Op basis van kengetallen en expert judgement is onderzocht of sprake is van direct lichtinval op mens (omwonenden) en/of natuur, of dat sprake is van toename van de zichtbaarheid van het licht. Voor de RTG is terreinverlichting en de openbare verlichting van de nieuwe ontsluitingsweg en Rijksweg Zuid relevant. In de huidige situatie zijn in de omgeving van de toekomstige railterminal de volgende lichtbronnen aanwezig:

- (Minimale) straatverlichting Reethsestraat/Rijksweg Zuid;
- Lichtmasten nabij de Betuweroute en het CUP;
- Verlichting van de kernen Slijk-Ewijk, Eimeren, Valburg op grotere afstand;
- Verlichting op windturbines langs de A15.
- Verlichting van het bedrijvenpark Park15

De A15 is ter hoogte van het plangebied niet verlicht.

In het milieueffectrapport is de situatie zonder railterminal vergeleken met verschillende alternatieven en varianten van de situatie met railterminal. De beoordeling van het effect is: *De railterminal en het parkeerterrein zullen in de operationele fase verlicht worden vanwege de veiligheid op de terreinen. Er wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van ledverlichting. De verlichting is functioneel en dus gericht op (onderdelen van) de installaties, wegen en gebouwen. Enige uitstraling van licht zal onvermijdelijk zijn, zeker in vergelijking met de nu onverlichte/minder verlichte terreinen, maar de uitstraling is niet zodanig dat dit invloed zal hebben op de woningen in het buitengebied van de kernen Slijk-Ewijk, Eimeren en Valburg op een paar 100 m afstand. Ten opzichte van de autonome situatie zal dus een beperkte toename zijn, maar ervan uitgaande dat de grenswaarden in de huidige situatie niet worden overschreden, zullen de waarden conform de NSVV met de bijdrage van de railterminal en parkeerterrein niet overschreden worden.*

In het kader van het inpassingsplan is door LICHTNL een 3D simulatie gemaakt op basis van het lichtontwerp van de RTG, deze simulatie is opgenomen in de bijlagen van de toelichting van het inpassingsplan. Hierin wordt bevestigt dat de horizontale waarde van de verlichtingssterkte extreem laag is en de verticale waarde onder de grenswaarde van 1 lux blijft op de gevel in de nacht conform de NSVV. Er zijn geen mogelijkheden om een terminal in deze omgeving geheel lichthindervrij te verlichten. In de regels van de toelichting is opgenomen dat lichtbronnen van lichtmasten naar beneden gericht moeten zijn, om hinder zoveel als mogelijk te beperken. Daarnaast kan het bevoegd gezag op basis van de regels in de bedrijfsbestemming indien nodig voor de RTG nadere eisen te stellen aan de situering van lichtmasten, om lichthinder voor onder andere woningen te beperken.

2.4.5 Externe veiligheid

Indieners zijn bang dat de veiligheid van omwonenden in gevaar worden gebracht door de activiteiten op de terminal. Verwacht wordt dat 1,5% van de laadeenheden die op- en overgeslagen worden op de terminal goederen met gevaarlijke stoffen betreffen. In het onderzoek “Externe Veiligheid RTG” van RoyalHaskoning DHV, opgenomen in de bijlagen van het inpassingsplan, is het aspect externe veiligheid onderzocht. In dit onderzoek is uitgegaan van 1,5% van het maximaal toegestane laadeenheden van 90.000. Het realiseren van de RTG zorgt er voor dat de externe veiligheid risico’s enigszins toenemen in de omgeving van de RTG. De omvang van het aantal mensen waarvoor de risico’s toenemen is klein en valt ruim binnen de gehanteerde normen in de wet- en regelgeving.

In de aanvraag van de omgevingsvergunning bouwen en milieu moet de toekomstig exploitant het vervoer van gevaarlijke stoffen verder uitwerken. De omgevingsvergunning wordt op basis van vigerende wet- en regelgeving getoetst en mogelijk verleend.

2.4.6 Luchtkwaliteit

Indieners vrezen dat door de toename van verkeer en de terminal de luchtkwaliteit in hun omgeving zal verslechteren. Uit het onderzoek “Luchtkwaliteit RTG” van RoyalHaskoning DHV, opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in het ruime gebied rond de toekomstige Railterminal Gelderland ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer liggen en dat concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen. Het plan heeft, in relatie tot de bestaande situatie, een beperkt effect op de luchtkwaliteit in de omgeving. Gezien dit beperkte effect en de grote ruimte tussen de heersende concentraties en de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, zal de realisatie van het plan niet leiden tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Ook zal de realisatie van het plan niet leiden tot een grote verandering van de lokale concentraties en is er geen reden om specifieke maatregelen te nemen. Hiermee voldoet de RTG aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit en is het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

2.4.7 Bodem

Indieners hebben de wens om de voormalige vuilstortplaats, welke is gelegen langs de nieuwe ontsluitingsweg te saneren. De voormalige stortplaats bevindt zich op een terrein met agrarische bestemming dat in eigendom is bij particulieren. Het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg raakt de locatie van deze voormalige stortplaats niet. Er is gezien het immobiele en beheerste karakter van de verontreiniging ook geen sprake van een saneringsverplichting.

In het “bodemonderzoek RTG” van RoyalHaskoning DHV, opgenomen in de bijlagen van de toelichting van het inpassingsplan, zijn de stortplaats, de ligging ten opzichte van het wegtracé en watergang, de omvang en de onderzoeken en maatregelen in de loop der jaren beschreven. Op basis hiervan is er voor de provincie geen reden om aan te nemen dat er raakvlakken tussen het plan en de voormalige stortplaats zijn, die in het kader van de planologische procedure voor de RTG

aanleiding geven tot sanering. Het uitgevoerde historisch onderzoek geeft voor het inpassingsplan voldoende inzicht in de bodemkwaliteit ter plaatse en de mogelijke knelpunten.

Er heeft nog geen (veld)werk plaatsgevonden. Voor de omgevingsvergunning zal een (verkennend) bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd.

2.4.8 Gezondheid

Indieners vrezen dat de ontwikkeling van de RTG en de toename van verkeer invloed heeft op hun gezondheid. Voor direct omwonenden is de komst van de Railterminal een ingrijpende verandering in hun woonomgeving. In overleg met de GGD is in het milieueffectrapport het aspect gezondheid beoordeeld op de volgende criteria:

- Geluidshinder door piekgeluiden
- Per saldo effect op cumulatieve geluidsbelasting
- Luchtverontreiniging
- Externe veiligheid
- Lichthinder
- Groen: hoeveelheid en bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid (brom)fiets Rijksweg Zuid
- Verkeersveiligheid kruispunten en wegvakken

<u>Geluid</u>
De railterminal bevindt zich dicht bij belangrijke bronnen van geluidshinder, te weten de Betuweroute en de A15. De geluidsberekeningen tonen aan dat, in 235 van de 275 rekenpunten in het studiegebied, de cumulatieve geluidsbelasting (veel) meer is dan de 50 dB die voor de GGD geldt als uitgangspunt bij de beoordeling van een gecumuleerd geluidsniveau. Onder de 50 dB is een goede akoestische kwaliteit van de leefomgeving bereikt. Onder 50 dB wordt, behalve een beperkt percentage hinder en slaapverstoring, geen ander gezondheidseffect verwacht. Duidelijk is dat, ook zonder de voorgenomen activiteit, er in een groot deel van het studiegebied (nog) geen sprake is van een optimale leefomgeving.

<u>Luchtverontreiniging</u>
In het onderzoek naar de luchtkwaliteit, dat ten grondslag heeft gelegen aan het milieueffectrapport, is de luchtkwaliteit bepaald in de omgeving van het plangebied. In dat onderzoek is vastgesteld dat de wettelijke grenswaarden niet wordt overschreden. De verwachting is dat, als gevolg van strengere eisen aan emissie voor (vracht)verkeer, de NO_2 concentratie zal afnemen. Het realiseren van de RTG zorgt er op termijn voor dat het bereiken van een goede luchtkwaliteit enigszins wordt vertraagd in de omgeving van de RTG. De grenswaardes voor luchtverontreiniging zijn niet in het geding en er is slechts in heel beperkte mate verdere gezondheidswinst te behalen.

<u>Externe veiligheid</u>
Het realiseren van de RTG zorgt er voor dat de externe veiligheid risico's enigszins toenemen in de omgeving van de RTG. De omvang van het aantal mensen waarvoor de risico's toenemen is klein en een dergelijke geringe toename van het plaatsgebonden risico heeft geen impact op de hinderbeleving met de daarbij behorende klachten die de gezondheid kunnen beïnvloeden. Vanuit

de risico's op de gezondheid wordt het effect op de externe veiligheid dan ook als neutraal beoordeeld. Opgemerkt wordt dat ook de grenswaardes voor het plaatsgebonden risico nergens in het geding zijn.

Overige aspecten

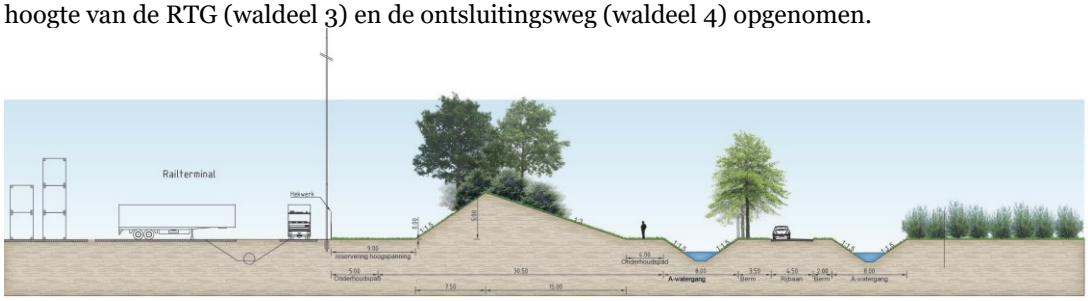
- Lichthinder: Lichtschittering is hinderlijk maar vooral teveel nachtelijke lichtval op woningen kan hinder en slaapproblemen veroorzaken. In de huidige situatie zijn de locaties deels verlicht (door het CUP of de openbare verlichting bij kruisingen van wegen). Dit verlichtingspatroon zal langs de (nieuwe) openbare wegen niet wezen-lijk veranderen door de komst van de RTG. De verlichting van het terrein van de railterminal en de portaalkranen bij de woningen in het buitengebied mogelijk zichtbaar zal zijn, (Nachtelijke) zichtbaarheid van een object als de RTG heeft geen impact op de gezondheid van de bewoners in de omgeving. Daarnaast zal er, gezien de afstand tussen de RTG en de dichtstbijzijnde huizen, van directe lichtin-val geen sprake zijn. Het optreden van slaapproblemen door de nachtelijke verlich-ting van de RTG wordt dan ook niet verwacht.
- Groen: Naarmate de omgeving groener is, voelen mensen zich gezonder en heb-ben ze minder gezondheidsklachten. Als onderdeel van de huidige landschappelij-ke inpassing van de Betuweroute en het CUP is aan de noordzijde een hoge wal aangelegd die beplant is en een groot deel van het zicht vanuit Reeth, Eimeren en Valburg op de Betuweroute en het CUP ontneemt. De zone tussen de A15 en de Betuweroute is op sommige delen ingeplant als onderdeel van de landschappelijke inpassing en op sommige delen is de grond nog in agrarisch gebruik. Door de aan-leg van de RTG, inclusief infrastructuur geldt dat ten opzichte van de huidige situa-tie de hoeveelheid groen gelijk blijft omdat de bestaande wal, inclusief beplanting, integraal verplaatst zal worden.
- Verkeersveiligheid: De verkeersveiligheid is hier relevant in het kader van de gezondheid omdat de verkeersdrukte op plaatsen waar veel kinderen en fietsers komen toeneemt. Verkeersonveiligheid leidt tot gewonden en soms tot een dodelijk ongeval. Een veilige verkeerssituatie vergroot ook voor scholieren de mogelijkhe-den om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen. Verkeer van en naar de RTG wikkelt zich af via de nieuwe ontsluitingsweg waardoor de verkeersveiligheid verbetert.

De conclusie is dat er door het plan nieuwe piekgeluiden in het gebied bij komen (met name stapelen van containers). De gecumuleerde langtijdgemiddelde geluidsbelasting neemt ten opzichte van de huidige situatie op een aantal woningen toe, en op woningen langs de Reethsestraat (tussen het Cup en De Hoge Brugstraat) is sprake van een afname. Dit laatste effect komt doordat het plan leidt tot minder verkeer op dit deel van de Reethsestraat. Daarnaast wordt met het plan de verkeersveiligheid voor zowel bromverkeer als voor fietsers. Wettelijke grenswaarden die er voor enkele thema's (lucht, licht en externe veiligheid) bestaan, worden niet overschreden.

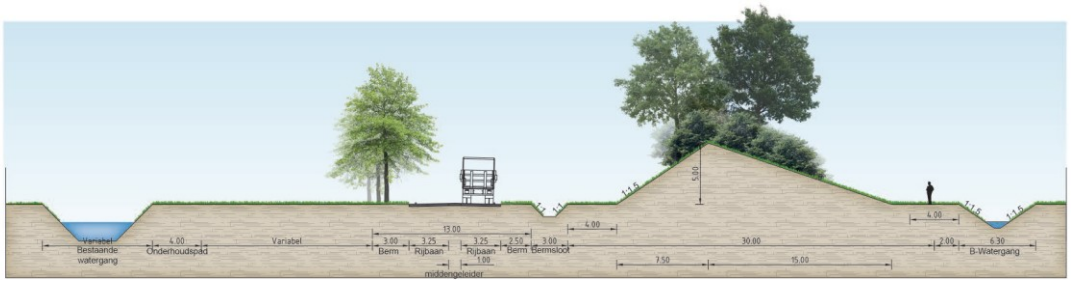
In algemene zin is het zo dat meer vervoer over spoor, en minder over de weg bijdraagt aan een betere luchtkwaliteit in Gelderland. In een (boven)regionaal perspectief is de Railterminal op deze locatie met de al aanwezige weg- en spoorinfra een gezonde ontwikkeling.

2.4.9 Landschappelijke inpassing

Indieners maken zich zorgen over visuele hinder bij realisatie van de terminal en hebben vragen over de landschappelijke inpassing van de grondwal. In de concept-Gebiedsvisie Knoop 38[12] is de ambitie opgenomen om de infrastructuurbundel ruimtelijk eenduidig en robuust te begrenzen aan de noordzijde en daarmee de grens met het landelijk gebied voor lange termijn vast te leggen. Dit in de vorm van een fysieke en landschappelijke maatregel waarbij grondwallen en bomenrijen worden aangebracht ter hoogte van de terminal en de nieuwe ontsluitingsweg, daar waar mogelijk en wenselijk aangevuld met recreatieve en ecologische elementen. De concept-gebiedsvisie is niet bestuurlijk vastgesteld, maar vormt wel het vertrekpunt voor de landschappelijke inpassing van de RTG, de ontsluitingsweg en water compenserende maatregelen. Voor het inpassingsplan is dit verder uitgewerkt in een landschapsplan van Pouderoyen, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan. Op onderstaande afbeeldingen zijn de doorsnedes van de grondwallen ter hoogte van de RTG (waldeel 3) en de ontsluitingsweg (waldeel 4) opgenomen.



Figuur: Doorsnede Waldeel 3



Figuur: Doorsnede Waldeel 4

De grondwal wordt 30 meter breed en 5 meter hoog. De hoogte van de grondwal is vastgelegd in de regels van het inpassingsplan. Op het bovenste gedeelte van de grondwal (talud) komt een bosplantsoen. Het wordt een meerrijige aanplant bestaand uit snellere en langzamere groeiers, waardoor er een gemêleerde en dichte aanplant ontstaat, die uit zal groeien tot een hoogte van 6 meter. Gegeven de walhoogte zal het afschermende effect van wal en bosplantsoen tot een hoogte van 11 meter reiken. Dit is voldoende om de gestapelde containers bij de RTG visueel af te schermen.

Naast het bosplantsoen wordt een dubbele bomenrij geplant, zodat er een natuurlijk beplantingsbeeld ontstaat. De dubbele rij bestaat uit een menging van zwarte elzen, kriek en eiken, respectievelijk snellere en langzamere groeiers, die boven de laag bosplantsoen voor verdergaand landschappelijke inpassing zullen zorgen. De bomen worden aangeplant met een hoogte van gemiddeld 7 tot 8 meter. Daarmee zal na 5 tot 10 jaar een behoorlijk gesloten boomkroonlaag

[12] Gebiedsvisie Knoop 38 concept gebiedsprogramma, Pouderoyen februari 2017

kunnen uitgroeien, boven het bosplantsoen. Daarmee is de landschappelijke doelstelling van afscherming bereikt.

2.4.10 Openingstijden

Indieners zijn bang voor overlast in de avonden, nachten en weekenden. Het inpassingsplan regelt geen bedrijfstijden en/of openingstijden. In de onderzoeken is uitgegaan van een representatieve bedrijfssituatie. Dit betekent dat er ook rekening is gehouden met eventuele bedrijvigheid in de avond, nacht en weekenden. Voor vrachtverkeer is hierbij uitgangspunt dat vrachtwagens tijdens werkdagen arriveren tussen 6:00 en 20:00 uur. Voor treinverkeer wordt uitgegaan dat deze arriveren en vertrekken 24 uur per dag en 7 dagen per week.

In de omgevingsvergunning kunnen door het bevoegd gezag aan de bedrijfstijden en openingstijden voorwaarden woorden verbonden. De aanvrager van de vergunning (exploitant) is vrij om openingstijden van 24 uur per dag en 7 dagen per de week aan te vragen. Als dit binnen geldend beleid, wet en regelgeving past, kan het bevoegd gezag geen strengere voorschriften voorschrijven. Het opnemen van bedrijfstijden/openingstijden in een omgevingsvergunning is echter niet ongebruikelijk en zal het bevoegd gezag conform de overeenkomst tussen provincie Gelderland en gemeente Overbetuwe opnemen indien noodzakelijk.

2.4.11 Vrachtwagenparkeerplaatsen

Indieners vrezen voor overlast van vrachtwagens die moeten wachten om te kunnen laden en lossen op de terminal. Het kan voorkomen dat vrachtwagens moeten wachten tot dat deze geladen of gelost kunnen worden. Deze ruimtebehoefte mag niet worden afgewenteld op de omgeving buiten het bedrijfsperceel, zoals op de nieuwe ontsluitingsweg. Er dient daarom een parkeerterrein te worden realiseert op het terrein van de terminal. Het parkeerterrein dient alleen parkeerruimte aan vrachtwagens die laadeenheden naar de terminal brengen of komen afhalen.

Logitech heeft in de capaciteitsanalyse (zie bijlage) berekend hoeveel parkeerruimte op de terminal nodig is. De analyse geeft aan dat bij een maximale capaciteit van 90.000 laadeenheden op een gemiddelde dag circa 11 vrachtwagens moeten kunnen parkeren om een storing in de systemen van een uur op te vangen. Tijdens het piekuur laat de analyse zien dat in de eindsituatie circa 33 vrachtwagens worden verwacht op de terminal. Tijdens dit piekuur moeten 17 vrachtwagens kunnen parkeren om een storing in de systemen van een uur op te vangen.

Op basis van deze capaciteitsanalyse is een aantal van 17 parkeerplaatsen als minimum opgenomen in de regels van het inpassingsplan. Het bevoegde gezag kan nadere eisen stellen aan de omvang of situering van deze parkeerplaatsen voor vrachtwagens als bijvoorbeeld (verkeers-) veiligheidsoverwegingen daartoe aanleiding geven.

2.5 **Verkeersveiligheid cq. Infrastructuur**

2.5.1 Aanpassing infrastructuur in relatie met Knoop 38

De inpassing van de terminal zoals uitgewerkt in het inpassingsplan vraagt een aanpassing aan het kruispunt Reethsestraat - Rijksweg zuid. Dit is in het inpassingsplan uitgewerkt en wordt gerealiseerd voorafgaand aan in gebruikname van de RTG.

De aanpassing van afslag 38 is niet nodig voor een verkeersveilige afwikeling van en naar de RTG. De gemeenten Overbetuwe en Nijmegen werken aan de aanpassingen van afslag 38 om deze toekomstbestendig te maken gezien de toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Door groei van het verkeer en ontwikkelingen op Park 15, de RTG en woningbouwplannen loopt het bestaande viaduct in de toekomst tegen zijn grenzen aan. Voor de gemeente Nijmegen is het bovendien van belang dat met deze aanpassing bedrijventerrein De Grift kan worden ontwikkeld. Ook vormt dit viaduct een belangrijke schakel voor hoogwaardig openbaar vervoer, dat ook ruimte vraagt. De partijen willen onder meer een nieuw, in 2 richtingen bereden fietspad realiseren ten westen van de Griftdijk en de Rijksweg Zuid, tussen de Olympiasingel in Elst en de Keizer Hendrik VI singel in Nijmegen. Beide gemeenten zullen het fietspad en kruisingen verder vormgeven.

Het aanpakken van het viaduct maakt onderdeel uit van de verbreding van de A15. De verbreding van de A15 is voorzien tussen 2023 en 2025. Dit zou aansluiten op ingebruikname van de RTG die wordt voorzien voor 2025. Mocht de verbreding ter hoogte van afslag 38 niet doorgaan, maken de betrokken partijen nieuwe afspraken met Rijkswaterstaat over het aanpassen van het viaduct.

Het ontwerp voor het kruispunt Reethsestraat - Rijksweg Zuid daarom aan op zowel een situatie met fietsen aan weerzijden van de weg (huidige situatie), maar is ook geschikt voor de geplande realisatie van het ontwerp knoop 38.

2.5.2 Fietsveiligheid

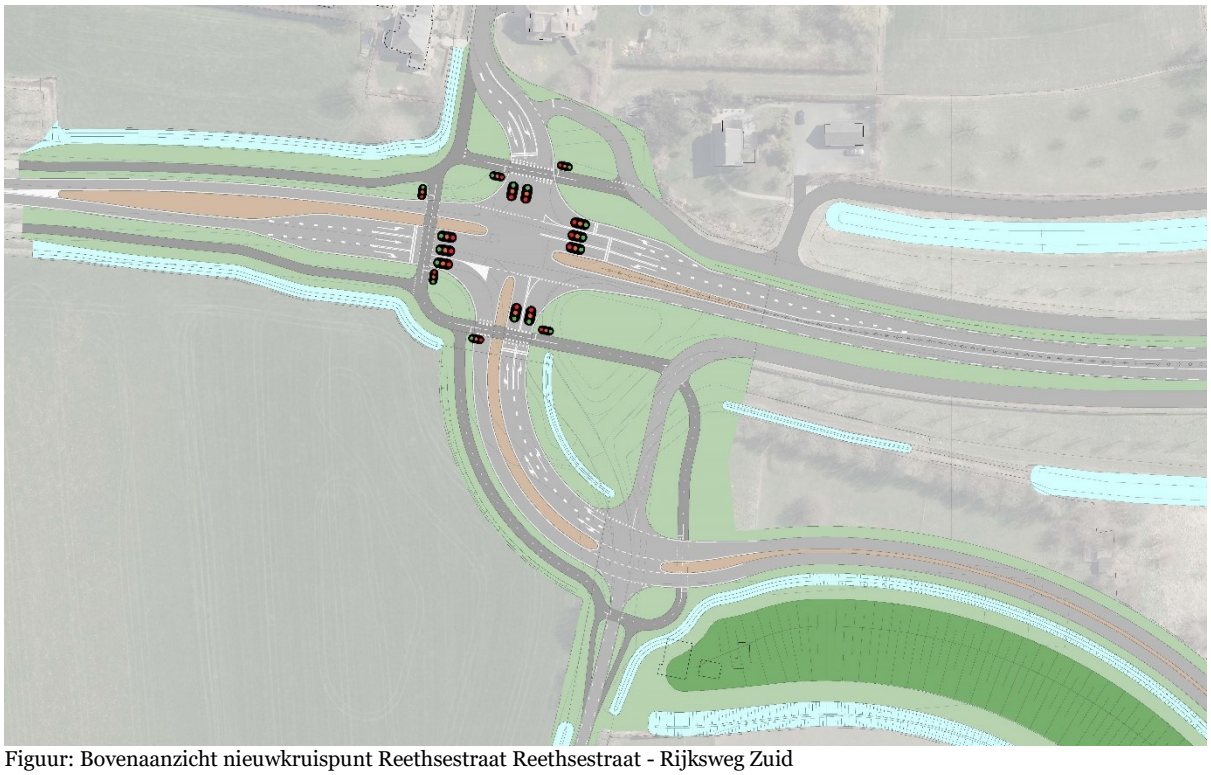
Er wordt door indieners met name aandacht gevraagd voor fietsverkeer dat mogelijk kruist met aan- en afrijdend bestemmingsverkeer voor de terminal. Indieners betogen dat de in de toekomst beoogde oplossingen in en buiten het kader van Knoop 38 aantonen dat alleen een ongelijkvloerse kruising voldoet. Voor het realiseren van een verkeersveilige situatie voldoet de aanpassing van het kruispunt aan Rijksweg Zuid, zoals voorligt in het inpassingsplan. Inpassing van een ongelijkvloerse kruising wordt verder onderzocht in het kader van Knoop 38. Deze inpassing kan alleen worden ingepast bij een herinrichting van de gehele Rijksweg Zuid, tot aan de rotonde 'Omlypasingel'.

Voor het fietsverkeer van en naar Valburg en Reeth geldt dat ter hoogte van de ingang van de terminal is voorzien in gescheiden wegen voor lokaal en bestemmingsverkeer. Daar is geen nadere voorziening nodig. Ter hoogte van de nieuwe kruising Rijksweg Zuid met de Reethsestraat kán het fietsverkeer op basis van het voorliggende ontwerp “geregeld kruisen” met het bestemmingsverkeer, door over een extra aan te leggen fietspad noordwaarts te rijden naar de hoofdfietsroute en dan bij de verkeerslichten over te steken. Het alternatief, de kortste route, kruist de nieuwe ontsluitingsweg weliswaar zonder verkeerslichten, maar via een zogenoemde midden geleider tussen de twee rijbanen. Hierbij kan de fietser in 2x de ontsluitingsweg oversteken.

Mede op basis van de geprognotiseerde verkeersintensiteiten voor de diverse verkeersstromen is de uitkomst dat deze oversteek voor alle categorieën verkeersdeelnemers voldoende veilig is, vooruitlopend op nadere infrastructurele ingrepen in verband met de autonome groei van het autoverkeer.

Voor het verkeer tussen Nijmegen en Elst is voorzien in een situatie met verkeerslichten. De verwachting dat deze in hoge mate zullen worden genegeerd is geen uitgangspunt bij de beoordeling. De verkeersinstallatie reguleert de mogelijke conflictsituaties en kan voor verschillende tijdvakken – bijvoorbeeld de spitstijden voor scholieren – verschillend worden geprogrammeerd. Uitgangspunt in de programmering is dat de verkeershoofdstroom Elst – Nijmegen, zowel motorvoertuigen als fietsers, in de spits de meeste groentijden krijgen. Er is dus rekening gehouden met voorrang in de verkeersafwikkeling voor fietsers en dat wanneer fietsers uit de richting Elst naar Nijmegen bij rood licht in verband met een kruisende vrachtwagen deze ruim van te voren zullen zien oprijden. Ook zullen deze fietsers enigszins omhoog moeten fietsen en derhalve niet makkelijk kunnen versnellen. Wanneer fietsers vanuit Nijmegen richting Elst fietsen zullen zij de vrachtwagens ook zonder ongelijkvloerse kruising niet kruisen omdat fietsers ten noorden van de kruising zullen oversteken. Gezien de in de préverkenning Knoop 38 gehanteerde verkeersintensiteiten worden daarbij geen nadelige effecten op de doorstroming verwacht in verband met afslaand bestemmingsverkeer.

Hieronder zijn enkele impressies opgenomen van het nieuwe kruispunt Reethsestraat – Rijksweg Zuid:



Figuur: Bovenaanzicht nieuwkruispunt Reethsestraat Reethsestraat - Rijksweg Zuid

figuur 1: Visualisatie nieuw kruispunt auto op Rijksweg Zuid vanaf viaduct (noord)





figuur 2: Visualisatie nieuw kruispunt auto op Reethsestraat

figuur 3: Visualisatie nieuw kruispunt auto op Rijksweg Zuid vanaf Elst (zuid)

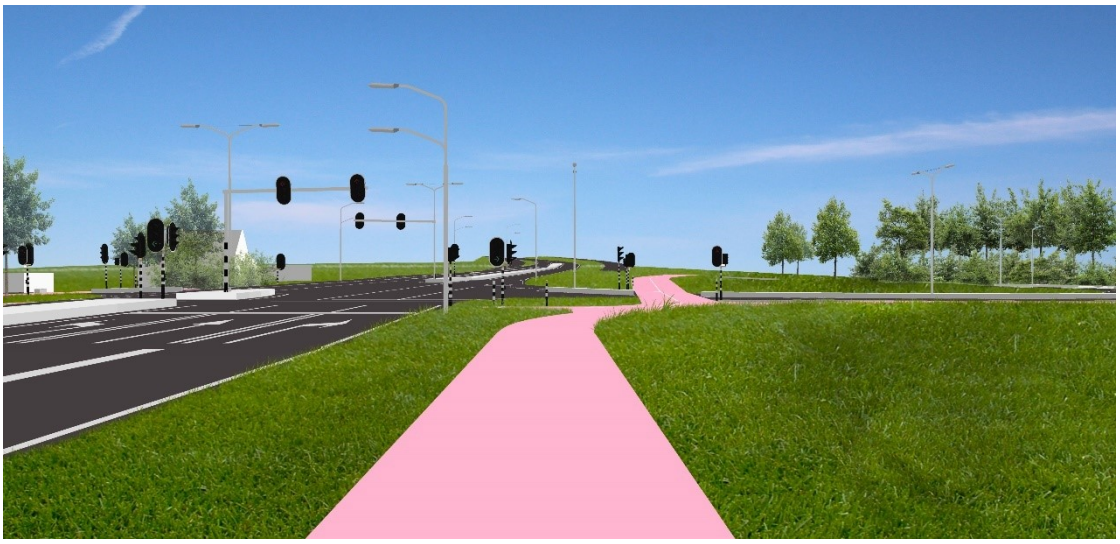




figuur 4: Visualisatie nieuw kruispunt fiets Rijksweg Zuid vanaf viaduct op fietspad aan de westelijke zijde



figuur 5: Visualisatie nieuw kruispunt fiets vanaf de Reethsestraat richting Rijksweg Zuid



figuur 6: Visualisatie nieuw kruispunt fiets op Rijksweg Zuid vanuit Elst

3 Reactie op zienswijzen op ontwerpbesluiten Railterminal Gelderland

3.1 Indiener 1

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Indiener is niet eens met de bevindingen dat door de RTG geen nadelige planologische effecten ontstaan.	Ter kennisname
2	De Europese Commissie stelt dat burgers beschermd moeten worden tegen negatieve invloeden van geluid, trillingen, fijnstof, stank en negatieve invloeden op de grondwaterstand en verzakking	In het "Milieueffectrapport Railterminal Gelderland" van Tauw, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, en in de toelichting van het inpassingsplan zijn de effecten door de komst van de RTG op het gebied van geluid, trillingen, fijnstof, geur en water in beeld gebracht en getoetst aan vigerende wet- en regelgeving.
3	De komst van de RTG komt de verkoop van onroerend goed niet ten goede. De woning verliest waarde op de markt.	Voor het bepalen van de vraag of in een concreet geval sprake is van planschade, en zo ja, wat de omvang van de schade is en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt, kent de Wet ruimtelijke ordening een aparte procedure. Belanghebbenden die menen in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in planschade kunnen, na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan, een verzoek indienen bij Gedeputeerde Staten van Gelderland. Een onafhankelijk commissie beoordeelt per individueel verzoek of er sprake is van planschade en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt. Wanneer de verzoeker recht heeft op een tegemoetkoming in de planschade keert de provincie deze uit. De provincie Gelderland heeft eerder voor de RTG een bovenwettelijke planschaderegeling opgesteld. Mocht u in aanmerking komen voor deze bovenwettelijke planschaderegeling, dan bent u hier reeds over geïnformeerd door de provincie Gelderland.
4	Er is geen duidelijkheid over of bewijs dat er geen schade zal ontstaan aan onroerend goed of gezondheid door bodemverzakking, trilling schade, bodem/ oppervlaktewaterverontreiniging, CO_2 en fijnstof, geur van dieselmotoren en tanken, opslag/overslag van zeer gevaarlijke en explosieve stoffen/gassen, geluid van de RTG en bestaande en te verwachten bedrijven en de geur die vrijkomt bij het produceren van stoffen en producten.	In het "Milieueffectrapport Railterminal Gelderland" van Tauw, opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan en de toelichting van het inpassingsplan zijn de effecten door de komst van de RTG op het gebied van geluid, trillingen, fijnstof, geur en water in beeld gebracht en getoetst aan de geldende normen. Waar nodig zijn maatregelen genomen om de effecten te verzachten, bijvoorbeeld door het plaatsen van een zichtscherm met geluidreducerende werking en het realiseren van extra waterberging. Indien nodig kunnen in de nog aan te vragen omgevingsvergunning voorschriften worden opgenomen voor het beperken van milieueffecten, indien nodig conform wet- en regelgeving.

1.5	Het repareren van en het werken aan containers zal zeer luidruchtig gaan.	De maatgevend piekbron die het maximale geluidsniveau bepaalt op de RTG, is het stapelen van de containers. Eventuele reparatiewerkzaamheden zullen niet leiden tot hogere maximale niveaus. In het inpassingsplan is de geluidsbelasting van de RTG getoetst.
1.6	De komst van de RTG zorgt voor aantrekkende criminaliteit in de directe omgeving, waar chauffeurs moeten parkeren om de rij- en rusttijden in acht te nemen en waar eventueel weekendvoorzieningen komen voor chauffeurs .	Bestemmingsverkeer voor de terminal zal automatisch toegang kunnen verkrijgen tot het terrein. Op het terminalterrein worden voldoende parkeerplaatsen gecreëerd voor bestemmingsverkeer in afwachting van het op- of afladen van de vracht. Overnachten is in strijd met de regels van het inpassingsplan. De bedrijfsvoering is van dien aard, dat sprake zal zijn van kortstondig 'halen en brengen'. Mede gezien de regionale herkomst van de ladingsstromen, is de verwachting gerechtvaardigd dat er geen behoefte is aan extra overblijfmogelijkheden met de komst van de RTG. In het plan zijn dan ook geen overblijfmogelijkheden of parkeerfaciliteiten direct buiten het terrein van de terminal voorzien. In ruimer regionaal verband hebben de zogenoemde 'corridorpartijen' bestuurlijke afspraken gemaakt om op termijn te komen tot een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen met bijbehorende voorzieningen. In afwachting van realisatie daarvan zullen wegbeheerder en bevoegd gezag zo nodig flankerende maatregelen kunnen treffen en handhavend kunnen optreden.
7	Indiener heeft zorgen over de afspraken die gemaakt gaan worden tussen de exploitanten en de overheid (provincie en gemeente). Hier is geen duidelijkheid over.	Nadat het inpassingsplan onherroepelijk is start een openbare aanbesteding waar exploitanten zich op kunnen inschrijven. De kaders van het inpassingsplan zijn daarbij bepalend.
8	Bij geluidsoverlast is er niet gekeken naar de verscheidenheid aan situaties, windrichting, lege wagons, weerkaatsing van geluid tegen gestapelde containers, nacht stilte, optrekkende treinen en remmende treinen, zeker die treinen die te hard binnen komen rijden.	De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de wettelijke Reken- en meetvoorschriften. Hierin wordt gecorrigeerd voor de meteo (wisselende weersomstandigen) en wordt er rekening gehouden met reflecties in gestapelde containers. De berekende niveaus zijn getoetst aan de normen in de dag-, avond- en nachtperiode afzonderlijk. De pieken bij optrekken en remmen van treinen zijn ondergeschikt aan de pieken van het stapelen van de containers en zijn daarom niet in beeld gebracht. In het inpassingsplan is de vergunbaarheid getoetst op basis van een representatieve bedrijfsvoering. Nadere uitwerking zal plaatsvinden in de omgevingsvergunning milieu.

9	Indiener heeft zorgen over eigen woongenot en de bijbehorende gezondheid die naar mening van indiener ernstig wordt aangetast. Gelet hierop en gelet op de effecten op de waarde van onroerend goed meent indient in aanmerking te komen voor uitkoop.	In hoofdstuk 16 van het "Milieueffectrapport Railterminal Gelderland" van Tauw, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, is een integrale afweging gemaakt op het aspect gezondheid. Per saldo wordt de RTG neutraal tot positief beoordeeld. Enkel geluidshinder door piekgeluiden is licht negatief beoordeeld. De gemeente Overbetuwe heeft een uitkoopregeling vastgesteld. Of u hiervoor in aanmerking komt, kunt u informeren bij de gemeente Overbetuwe.
10	Er wordt met diverse geluidnormen, piekbelastingen, fijnstofwaarde en risicowaardes gestrooid maar niets is aan ons onderbouwd, laat staan gewaarborgd.	De onderzoeken voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn getoetst aan Nederlandse wet- en regelgeving. Indien nodig zijn maatregelen vertaald naar de regels van het inpassingsplan. Verdere uitwerking van het inpassingsplan gebeurt door de toekomstig exploitant (binnen de kaders van het inpassingsplan) in de aanvraag voor een omgevingsvergunning milieu. Ook deze omgevingsvergunning moet voldoen aan geldende normen uit wet- en regelgeving.
11	Het is niet geborgd dat er geen sluipverkeer plaatsvindt over de Eimerensestraat	In het inpassingsplan kan niet geregeld worden dat er geen sluipverkeer plaatsvindt over de Eimerensestraat. Wel is de infrastructuur dusdanig ontworpen om het sluipverkeer te ontmoedigen.
12	Alle plannen van de RTG en omgevingsplannen geven geen waarborgen voor de toekomst of worden naar behoren onderbouwd	Ter kennisname
13	Indiener is niet tegen plannen die goed zijn voor de welvaart van ons land, (alhoewel deze plannen niet bewezen hebben dat ze economisch verantwoord zijn en goed zijn voor de werkgelegenheid en waarop alle berekeningen zijn gebaseerd), maar indiener heeft er wel een probleem mee dat alles waar je voor gewerkt hebt nu ineens in waarde gaat dalen en dat je gezondheid en toekomst ernstig in gevaar en in onzekerheid worden gebracht	Ter kennisname

14	Bij een groeiende economie door industriele bebouwing zal de overlast alleen maar groter worden. Indiener heeft daarom twijfels over de berekening van de geluidswaardes en gegevens over fijnstof, gezondheidsschade en risico op calamiteiten maar ook over nieuwe bebouwing richting de noordzijde bij uitbreiding van industrie.	In de uitgevoerde onderzoeken zijn ontwikkelingen in de omgeving, zoals PARK15 en de doortrekking van de A15 meegenomen. Hierbij is gekeken wat gerealiseerd mag worden volgens de bestemmingsplannen. Mocht er in de toekomst nieuwe bebouwing plaatsvinden, dan moet hier opnieuw bestemmingsplannen voor worden vastgesteld. Hierbij moeten alle aspecten, zoals geluid, fijnstof en gezondheidsschade worden afgewogen conform de Nederlandse wet- en regelgeving. De ontwikkelingen van extra bedrijventerrein in de directe omgeving van de terminal is geen onderdeel van het inpassingsplan. Ook zonder ontwikkeling van extra bedrijventerrein(en) heeft de terminal voldoende potentie.

15	Indiener houdt de provincie verantwoordelijk voor alle schade die voortvloeit uit de komst van de RTG, de exploitatie hiervan en de bijbehorende werkzaamheden, in welke vorm dan ook.	Voor het bepalen van de vraag of in een concreet geval sprake is van planschade, en zo ja, wat de omvang van de schade is en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt, kent de Wet ruimtelijke ordening een aparte procedure. Belanghebbenden die menen in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in planschade kunnen, na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan, een verzoek indienen bij Gedeputeerde Staten van Gelderland. Een onafhankelijk commissie beoordeelt per individueel verzoek of er sprake is van planschade en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt. Wanneer de verzoeker recht heeft op een tegemoetkoming in de planschade keert de provincie deze uit. De provincie Gelderland heeft eerder voor de RTG een bovenwettelijke planschaderegeling opgesteld. Mocht u in aanmerking komen voor deze bovenwettelijke planschaderegeling, dan bent u hier reeds over geïnformeerd door de provincie Gelderland.

3.2 Indiener 2 Gemeente Overbetuwe

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Zoals vereist, is een voorstudie gedaan naar een goede locatie voor het inpassen van een railterminal in Gelderland. Daarbij is de keuze gevallen op een gebied in Overbetuwe. In het beginstadium is de provincie verzocht om het nut en de noodzaak van een railterminal op de geplande locatie uiteen te zetten. Dat is ondanks de vertraging in het proces niet overtuigend gebeurd. Overbetuwe is derhalve niet overtuigd van de behoefte aan een railterminal op de in het plan voorgestelde locatie. Zonder nadere onderbouwing kan de conclusie slechts zijn dat die behoefte ontbreekt.	Tijdens de periode van vertraging in het proces zijn eerder uitgevoerde onderzoeken geactualiseerd die de nut en noodzaak van een terminal op de geplande locatie bij Valburg ondersteunen. In het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, is doormiddel van een terminalmodel gekeken wat de potentie is van de RTG. De conclusie is dat de potentie van RTG in 2030 komt op 82.500 laadeenheden. In deze studie is ook gekeken wat de potentie en/of mogelijkheden zijn van de locaties die eerder in beeld zijn geweest, zoals Tiel, Kleefse Waard en Emplacement Arnhem. Hieruit blijkt dat de potentie bij Valburg aanzienlijk hoger ligt. Ook de "Toets ladder voor duurzame verstedelijking" van Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, is geactualiseerd. Hierin wordt de behoefte aan een RTG onderzocht. In deze toets wordt de conclusie getrokken dat door de toekomstige ontwikkelingen de potentie en behoefte voor goederenvervoer over het spoor en de RTG op langere termijn groter wordt. De locatie bij Valburg leent zich bij uitstek voor de ontwikkeling van de railterminal, door de ligging aan de Betuweroute en de A15 en de mogelijk om relatief makkelijk te starten met een terminal met lagere volumes.
2	Door verschillende organisaties, inwoners en partijen worden er vragen gesteld over: de economische haalbaarheid, de business case van de Railterminal Gelderland - zeker nu er nog geen overeenkomst is met de beoogde exploitant - en over de vraag of Overbetuwe daadwerkelijk de beste locatie is. Indiener constateert dat die vragen in het voortraject niet weggenomen zijn.	In december 2019 heeft er een marktconsultatie plaatsgevonden. Hiervoor is met meerdere marktpartijen gesproken. De conclusie is dat partijen positief staan tegenover de ontwikkeling van de terminal, dat de locatie aan de Betuweroute veel potentie heeft en dat een exploitatie financieel haalbaar is. Van deze marktconsultatie is een verslag openbaar gemaakt. Ook de "Toets ladder voor duurzame verstedelijking" van Goudappel Coffeng, opgeomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan. volgt dat de locatie in Overbetuwe de beste locatie is omdat deze de meeste potentie heeft (grootste volume op- en overslag) voor de ontwikkeling van een railterminal.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
3	Doordat de ADC toets is gebruikt voor de beoordeling van de stikstofdepositie, kan niet alleen de economische haalbaarheid worden betwijfeld, maar dient ook de dwingende reden van de railterminal op de beoogde locatie vast te komen staan. Het is de provincie, naar de mening van indiener, niet of in ieder geval niet overtuigend gelukt om het onmisbare maatschappelijke belang van de Railterminal aan te tonen. Vanwege het ontbreken van dat belang slaagt de provincie er niet in om een maatschappelijk evenwicht tussen de lasten en de baten te creëren. Nu de dwingende reden voor de railterminal onvoldoende is aangetoond, mist de onderbouwing een essentieel onderdeel.	Na de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan met bijbehorend milieueffectrapport en ontwerpbesluiten is er door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieubeheer (RIVM) per 15 oktober 2020 een nieuwe versie van het rekenmodel Aerius uitgebracht. Met dit rekenmodel moeten de effecten van de uitstoot van stikstof op beschermde natuurgebieden worden berekend. Inmiddels zijn de resultaten hiervan bekend en beoordeeld in een herziene passende beoordeling. De conclusie in de herziene passende beoordeling is dat er geen sprake is van significante negatieve gevolgen in Natura 2000-gebieden door de zeer geringe stikstofuitstoot die de RTG veroorzaakt. Dit geldt zowel voor de aanleg, als voor het gebruik van de toekomstige railterminal. Hiermee is een nieuwe vergunning voor de Wet natuurbescherming aangevraagd. De ADC-toets maakt geen onderdeel meer uit van deze vergunning. De eerdere vergunningaanvraag is ingetrokken.
4	Met een claim op de ADC-toets is de provincie voornemens om door realisatie van de railterminal stikstofdepositie in de omgeving mogelijk te maken. Deze toename van de stikstofdepositie van de railterminal maakt andere ontwikkelingen, waaronder woningbouw en bedrijvigheid, nog moeilijker. Daarmee ontbreekt de dwingende reden voor de railterminal niet alleen, maar zou realisatie van de railterminal andere - voor het gebied noodzakelijke - ontwikkelingen onmogelijk maken of in ieder geval verder belemmeren	De RTG is vergunbaar indien er geen significante effecten optreden voor de natuur. Dit wordt per individueel project beoordeeld, in eerste instantie los van andere projecten. Daarnaast moet ieder project laten zien of er in samenhang met andere projecten effecten te verwachten zijn (cumulatie). Als er significante effecten zijn op de natuur, moet daar iets aan worden gedaan door het project. Mogelijke mitigerende maatregelen of compensatie worden voor ieder project individueel opgelegd en dit gaat niet ten koste van andere ontwikkelingen. Op basis van de "Passende beoordeling Railterminal Gelderland" van Tauw, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, kan worden geconcludeerd dat voor alle habitattypen en soorten op de Veluwe significant negatieve gevolgen van de zeer geringe extra stikstofdepositie die door de aanleg en het gebruik van de railterminal wordt veroorzaakt zijn uitgesloten. Voor Natura 2000-gebied Rijntakken kan eveneens worden geconcludeerd dat RTG niet leidt tot negatieve effecten op instandhoudingsdoelen gezien de geringe bijdragen en het van nature voedselrijke, bufferende riviersysteem met zijn rivierdynamiek. De conclusie blijft hetzelfde na de cumulatieve toets.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
5	Zoals een goede ruimtelijke ordening vereist, zijn er voor het plan verschillende alternatieven overwogen. Uitgaande van een railterminal in Overbetuwe zijn in het plan inrichtingsvarianten met drie verschillende locaties en meerdere ontsluitingen beschouwd. Daarbij is de zuidvariant tussen de Betuweroute en de A15 gepositioneerd. Voor deze variant is in het ontwerp-inpassingsplan niet gekozen. Dit terwijl er vanuit ruimtelijk oogpunt sterke overwegingen zijn om dat wel te doen.	Zoals indiener aangeeft zijn in het milieueffectrapport, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, de noord-, midden- en zuidvariant onderzocht. De conclusie is dat de milieueffecten van deze varianten niet sterk van elkaar verschillen. De investeringskosten, voorzieningen met betrekking tot de Betuweroute en de exploitatiemogelijkheden onderscheiden zich wel. De noordvariant scoort hier op het best. Om deze redenen is er gekozen voor de noordvariant. In paragraaf 5.1 van de toelichting van het inpassingsplan is de keuze voor de noordvariant nader toegelicht. Daarnaast heeft de gemeente Overbetuwe in 2019 voor de locatie van de zuidvariant een onherroepelijke omgevingsvergunning afgegeven voor de aanleg van een zonnenpark tussen de A15 en de Betuweroute. Hierdoor is de zuidvariant niet meer mogelijk en dus geen realistisch alternatief.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
6	Nu de zuidvariant en daarmee mogelijk de vanuit ruimtelijk oogpunt beschouwd beste variant vanwege de bijbehorende extra investering ("meer investering van ca. 30 miljoen euro") niet is geselecteerd (derhalve heeft de gemeente voor deze locatie een inmiddels onherroepelijke omgevingsvergunning voor een zonnepark verleend), acht de gemeente het niet alleen reëel, maar ook noodzakelijk dat er meer wordt geïnvesteerd in een goede ruimtelijke inpassing dan tot op heden het voornemen van de provincie is. Ten opzichte van andere plannen in de provincie, bieden deze overwegingen tevens een legitimatie voor verdergaande investering: door de gekozen variant beter in te passen, kan een duurdere variant worden vermeden. Tot slot zou daarmee ook invulling worden gegeven aan de ambitie zoals die door verschillende partijen tijdens de campagne voor de Provinciale Statenverkiezingen is uitgesproken. Nu dit niet is gebeurd, menen wij dat de keuze van het alternatief onvoldoende is onderbouwd en het gekozen alternatief ruimtelijk onvoldoende wordt ingepast.	In de op 16 januari 2018 getekende Overeenkomst Knoop 38 tussen de gemeente Overbetuwe en de provincie Gelderland is opgenomen dat de provincie de toegangsweg volgens de zogenaamde inrichtingsvariant noord en noordelijke ontsluitingsvariant uit de "Milieueffectenstudie" van Royal Haskoning DHV, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, realiseert. In deze milieueffectenstudie van 2017 zijn de noord-, midden- en zuidvariant met bijbehorende ontsluitingsalternatieven al onderzocht. Op basis van deze studie en de "MKBA" van RoyalHaskonig DHV (bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan) is de keuze voor de noordvariant gemaakt. Vervolgens heeft de gemeente Overbetuwe een onherroepelijke omgevingsvergunning verleend voor het zonnepark, nadat de zuidvariant was afgevallen. Op verzoek van de gemeente Overbetuwe en de omwonenden is de Zuidvariant alsnog meegenomen in de milieueffectrapportage van 2020, die moest op worden gesteld vanwege de geringe uitstoot van stikstofdepositie. In het MER wordt de keuze voor de noordvariant herbevestigd. Met het realiseren van de noordvariant realiseert de provincie Gelderland een nieuwe ontsluitingsweg, grondwal en verdere landschappelijke inpassingen. Door de nieuwe ontsluitingsweg wordt de Reethsestraat autoluw. De nieuwe ontsluitingsweg en de railterminal worden landschappelijk ingepast met grondwallen die ook de Betuweroute en A15 aan het zicht onttrekken. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in duurzame ontwikkelingen op de railterminal, zoals Zeilend Binnenkomen, zodat de uitstoot van de terminal wordt beperkt. Tot slot worden door de provincie investeringen gedaan in de gebiedsmaatregelen en aanpassing van Afslag 38 (in totaal 12,5mln euro).

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
7	De realisatie van een railterminal leidt tot een intensivering van de vervoersbewegingen in de directe omgeving. Dit vindt plaats in een gebied waar reeds sprake is van intensief verkeer. Bovendien zijn er naast de railterminal ook andere ontwikkelingen die bijdragen aan de groei van de verkeersbewegingen. Vanwege die ontwikkelingen is het voornemen dat de A15 wordt verbreed en afslag 38 aangepast. In het kader van een goede ruimtelijke ordening van de railterminal is de aansluiting op infrastructuur en een goede logistieke afhandeling, een essentieel punt. Vast staat dat juist door de komst van een railterminal de al langer wenselijke aanpassingen van afslag 38, nu onontkoombaar worden. In de nota erkent de provincie deze relatie, haar rol en verantwoordelijkheid in deze. Uitgangspunt is de in september 2017 door de gemeenten Nijmegen en Overbetuwe, in samenwerking met Rijkswaterstaat en de provincie opgestelde préverkenning. Tegelijkertijd stelt indiener vast dat er geen enkele garantie - noch binnen het inpassingsplan, noch daarbuiten - is dat deze aanpassingen daadwerkelijk plaats zullen vinden en - voor zover ze al plaats zullen vinden - wanneer die dan gereed zouden zijn.	Om een verkeersveilige situatie te realiseren met de aanleg van de RTG, moet het kruispunt aan de Rijksweg Zuid worden aangepast. Er worden verkeerslichten geplaatst en er komen extra rijstroken voor afslaand verkeer. Deze aanpassing is onderdeel van het inpassingsplan RTG en worden gerealiseerd voor ingebruikname van de RTG. Andere aanpassingen aan Afslag 38 zijn door de komst van de RTG niet nodig omdat de verkeersaantrekkende werking van de RTG beperkt is. In paragraaf 2.5 wordt de relatie met Knoop38 nader toegelicht. Overigens draagt de provincie wel bij aan de aanpassing van Afslag 38 om toekomstige ontwikkeling van de logistieke hotspot in het gebied met logistieke bedrijventerreinen en woningbouw te verbeteren. De uitvoering van deze aanpassing is de verantwoordelijkheid van de gemeenten Nijmegen en Overbetuwe, de provincie stelt hiervoor een subsidie beschikbaar.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
8	Gemeente Overbetuwe is van mening dat de benodigde aanpassing van de infrastructuur, waaronder nadrukkelijk de aanpassingen van afslag 38, gerealiseerd dienen te zijn alvorens de railterminal in gebruik wordt genomen. Indien en voor zover dat binnen het inpassingsplan niet kan worden vastgelegd, dient op een andere manier gewaarborgd te zijn dat die benodigde aanpassingen voor ingebruikname van de railterminal gerealiseerd zullen worden. Nu van beide geen sprake is, schieten de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.	De aanpassingen aan Afslag 38 maken geen onderdeel uit van het inpassingsplan RTG omdat deze niet nodig zijn voor een goede verkeersafwikkeling. De benodigde aanpassingen van de infrastructuur voor realisatie van de RTG zijn onderdeel van het inpassingsplan. Het gaat om het kruispunt Reethsestraat - Rijksweg Zuid, de nieuwe ontsluitingsweg en de grondwallen. Deze aanpassingen worden gerealiseerd alvorens de terminal in gebruik wordt genomen. De gemeenten Nijmegen en Overbetuwe zijn opdrachtgever voor de aanpassing van Afslag 38. Het voornemen is om deze te koppelen aan de verbreding van de A15 (uitvoering tussen 2023 en 2025). Dit zou aansluiten op ingebruikname van de RTG die wordt voorzien voor 2025. Mocht de verbreding ter hoogte van afslag 38 niet doorgaan, maken de betrokken partijen nieuwe afspraken met Rijkswaterstaat over het aanpassen van het viaduct. Het ontwerp voor het kruispunt Reethsestraat - Rijksweg Zuid sluit aan op de huidige situatie, maar is ook geschikt voor de geplande realisatie van het ontwerp knoop 38.
9	Bij de keuze van de ontsluitingsweg zijn verschillende alternatieven onderzocht per variant. De samenvatting milieueffecten RTG en ontsluiting is opgenomen op pagina 13 van de milieu-effectenstudie Railterminal Gelderland, een van de bijlagen bij het inpassingsplan. Hierbij is voor de uiteindelijk gekozen ontsluiting een "+" opgenomen voor het effect op bodemkwaliteit, omdat 'werkzaamheden ter plaatse van de stortplaats zouden resulteren in een verbetering van de bodemkwaliteit en derhalve als positief zijn beoordeeld (alternatief 1A dienstweg en 1B nieuwe weg)'. Nadat de gemeenteraad van Overbetuwe mede op basis hiervan had ingestemd met de gekozen ontsluitingsweg, is dit element echter geschrapt door de ontsluitingsweg in enige mate te verleggen. Daarmee was de bodemsanering niet langer noodzakelijk en wenst de provincie vanuit financiële overwegingen de bodemsanering niet langer uit te voeren.	Het tracé van de ontsluitingsweg raakt de locatie van de voormalige stortplaats niet. De sanering van de nabijgelegen stortplaats is geen zelfstandige projectdoelstelling. Er is gezien het immobiele en beheerste karakter van de verontreiniging ook geen sprake van een saneringsverplichting. Wel is in de "Milieueffectenstudie" van RoyalHaskoning DHV, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, gesteld dat als het wegtracé over de verontreiniging loopt, deze geheel of gedeeltelijk moet worden gesaneerd. Dit is nu niet het geval. Het ontwerp van de ontsluitingsweg in de "Milieueffectenstudie" was niet realistisch vanwege de benodigde bocht op de ontsluitingsweg voor afwikkeling van vrachtverkeer en is daarom aangepast. De provincie verwerft in beginsel alleen die gronden die noodzakelijk zijn voor realisatie en inpassing van het initiatief. De voormalige stortplaats, ontstaan in de jaren ’60 van de vorige eeuw, ligt buiten die contour. In het mileueffectrapport, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingspl, is het effect op bodemkwaliteit opnieuw beoordeeld en is de positieve beoordeling komen te vervallen.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
10	Werkzaamheden in het gebied kunnen een effect hebben op verspreiding van de aanwezige bodemverontreiniging. Nu de provincie deze mogelijke effecten niet heeft uitgesloten, ontbreekt er een belangrijk aspect in de onderbouwing.	In het bodemonderzoek bij het inpassingsplan zijn de stortplaats, de ligging ten opzichte van wegtracé en watergang, de omvang en de onderzoeken en maatregelen in de loop der jaren beschreven. Op basis hiervan is er voor de provincie geen reden om aan te nemen dat er raakvlakken tussen het plan en de voormalige stortplaats zijn, die in het kader van de planologische procedure voor de RTG aanleiding geven tot sanering en/of verspreiding van de aanwezige bodemverontreiniging. Het uitgevoerde "Vooronderzoek bodem RTG" van RoyalHaskoning DHV, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, geeft voor het inpassingsplan voldoende inzicht in de bodemkwaliteit ter plaatse en de mogelijke knelpunten. Er heeft nog geen (veld)werk plaatsgevonden. Voor de omgevingsvergunning zal een (verkennend) bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd.
11	De nu gekozen route voor ontsluitingsweg betekent bovendien dat meer grond moet worden onteigend van Reethsestraat 3, Met de gemaakte keuze komt derhalve een beoogd positief effect te vervallen, wordt een risico op verspreiding van de bodemverontreiniging geïntroduceerd en wordt de impact op de omgeving door een ruimere onteigening verder vergroot. Nu deze keuze uitsluitend op financiële overwegingen is gebaseerd, achten we deze keuze, ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening, onvoldoende gemotiveerd.	De voormalige stortplaats bevindt zich op een terrein met agrarische bestemming wat in eigendom is bij particulieren. Het tracé van de ontsluitingsweg, zoals eerder opgenomen in de milieueffectenstudie (opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan), was niet goed geschikt voor vrachtverkeer. Daarom is de bocht verruimd. De voormalige stortplaats ligt daardoor niet meer in het tracé voor de ontsluitingsweg. Dit nieuw tracé voor de ontsluitingsweg is in het "Milieueffectrapport" van Tauw, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, beoordeeld op milieueffecten. Deze beoordeling heeft niet geleid tot een andere keuze voor de ontsluiting van de RTG.
12	Ten opzichte van het inpassingsplan van maart 2019 voorziet dit plan niet langer in een rotonde bij de toegang van de railterminal. In dit plan is opgenomen dat de toekomstig exploitant de verplichting krijgt om er voor te zorgen dat verkeer dat niet op de railterminal terecht kan veilig kan keren en terug kan rijden. Wanneer er twee vrachtwagens wachten voor een dichte poort is de weg geblokkeerd en komt de verkeersveiligheid in gevaar. Dat is ook het geval als vrachtwagens, bijvoorbeeld buiten de bedrijfstijden van de railterminal, dienen te keren en terug moeten rijden. Nu niet duidelijk is of en hoe deze vrachtwagens veilig de inrit kunnen verlaten, mist er een belangrijk onderdeel in de onderbouwing (van een goede ruimtelijke ordening).	De rotonde is in overleg met de gemeente Overbetuwe aangepast naar een kruispunt. Een kruispunt zorgt voor meer overzicht voor vrachtwagenchauffeurs, wat leidt tot een verkeersveiliger situatie. De toekomstig exploitant is verplicht om er voor te zorgen dat keren/draaien van vrachtwagens mogelijk is. In het huidige ontwerp is er voldoende ruimte om dit te realiseren vóór het hek van het terrein voor meerdere vrachtwagens.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
13	Niet duidelijk wordt of de Provincie onderschrijft dat de bomen op de waldelen 5 tot 5,5 meter moeten halen. Een aanzienlijke hoogte hoeft niet per definitie de eerder aangehaalde hoogte te zijn. Bovendien blijft onduidelijk of de bomen afdoende kunnen wortelen om zich volwaardig te kunnen ontwikkelen. Zo lijkt nog niet voorzien in mogelijk noodzakelijke cultuurtechnische maatregelen hiervoor, zoals het met damwanden vasthouden van water in de wal.	De grondwal wordt 30 meter breed en 5 meter hoog. De hoogte van de grondwal is vastgelegd in de regels van het inpassingsplan. Het ontwerp voor de grondwal is op genomen in het "Landschapsplan" van Pouderoyen, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan. Op het bovenste gedeelte van de grondwal (talud) komt een bosplantsoen. Het wordt een meerrijige aanplant bestaand uit snellere en langzamere groeiers, waardoor er een gemêleerde en dichte aanplant ontstaat, die uit zal groeien tot een hoogte van 6 meter. Het struweel met de grondwal bereikt samen een hoogte tot ca 11 meter, dit is voldoende om de gestapelde containers op de RTG visueel af te schermen. Naast het bosplantsoen wordt op de grondwal een dubbele bomenrij geplant, zodat er een natuurlijk beplantingsbeeld ontstaat. De dubbele rij bestaat uit een menging van zwarte elzen, kriek en eiken, respectievelijk snellere en langzamere groeiers, die boven de laag bosplantsoen voor verdergaand landschappelijke inpassing zullen zorgen. De bomen worden aangeplant met een hoogte van gemiddeld 7 tot 8 meter. Daarmee zal na 5 tot 10 jaar een behoorlijk gesloten boomkroonlaag kunnen uitgroeien, boven het bosplantsoen. Daarmee is de landschappelijke doelstelling van afscherming bereikt. Damwanden voor het vasthouden van water in de wal zijn niet nodig. De bomen kunnen zich voldoende wortelen in de grondwal. Hier wordt bij de uitvoering rekening mee gehouden.
14	Door in het inpassingsplan een voorwaardelijke verplichting van een grondwal van 5 meter op te nemen, wordt die als zodanig aan de exploitant voorgeschreven. Van de overheid mag verlangd worden dat het plan zodanig is opgesteld dat de begroeiing zich zal ontwikkelen, zoals voorzien. Nu op dit voor de ruimtelijke inpassing essentiële onderdeel onduidelijk blijft of bomen van 5 tot 5,5 meter mogelijk zijn op de waldelen, schieten de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan daarmee tekort.	In de regels van het inpassingsplan is opgenomen dat de grondwal minimaal 5 meter bedraagt, behalve ter hoogte van kabels en leidingen. De grondwal wordt in gezamenlijk overleg tussen de gemeente en provincie gerealiseerd. Een voorwaardelijke verplichting in de planregels leent zich in deze situatie niet voor het waarborgen van de landschappelijke inpassing. Deze richt zich tot de gebruiken van de terminal die zelf niet in de aanleg kan voorzien. Het aanleggen van de grondwal gebeurt door de overheid. De overheid heeft het in haar macht om de wal aan te leggen. De afspraken tussen gemeente en provincie geven voldoende borging voor de aanleg van de grondwal.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
15	In het landschapsplan (bijlage 14) zijn zonnepanelen voorzien. Realisatie van die zonnepanelen kan afbreuk doen aan de landschappelijke functie van de grondwal en kunnen effect hebben op andere relevante omgevingsaspecten, waaronder geluid en mogelijke verblinding. Hierdoor is de landschappelijke inpassing en het waarborgen van een goed woon en leefklimaat onvoldoende gewaarborgd. Zonder een dergelijke en goed onderbouwde waarborg dient het plan naar de mening van indiener geen ruimte te bieden aan het realiseren van zonnepanelen.	De plaatsing van zonnepanelen wordt toegestaan aan de zuidzijde van de grondwallen en komen onder de aangeplante bomen en struiken op de bovenzijde van de grondwal. Deze zuidzijde grenst aan de infrabundel met daarin de Betuweroute en de A15 en het voorziene zonnepark. Daarbij past een grondwal met voorzieningen voor duurzame energie. De panelen zullen niet zichtbaar zijn vanaf het gebied aan de noordzijde van de grondwallen. Indien panelen worden aangebracht op de grondwallen of aan de voet daarvan, is enige invloed van reflecties door de RTG op de geluidsoverdracht in zuidelijke richting niet uit te sluiten. Deze is lastig te kwantificeren vanwege de kleine hellingshoek tussen de panelen en het omliggende maaiveld (<35°); een conservatieve schatting is ≤1 dB(A). Dit is dus beperkt. Daarbij komt dat de RTG in zuidelijke richting een verwaarloosbare bijdrage levert aan de gecumuleerde geluidsbelasting, zodat zelfs deze beperkte invloed van de panelen absoluut niet waarneembaar is. Verder wordt bij de aanleg van de zonnepanelen rekening gehouden met de mogelijk verblinding van de zonnepanelen, zodat de ontsluitingsweg veilig blijft.
16	Met het realiseren van een railterminal beoogt de Provincie ook bij te dragen aan het realiseren van doelstellingen op het gebied van duurzaamheid. Waar het gebruik van het spoor het vervoer met een vrachtwagen vervangt, kan inderdaad doorgaans een reductie van CO_2-emissie worden bereikt. Voor Overbetuwe ligt de situatie echter anders. De komst van de railterminal zal leiden tot meer aan- en afvoerbewegingen met vrachtwagens en daarmee tot meer luchtemissies. In het kader van de landelijke en zelfs mondiale doelstellingen kan de afweging worden gemaakt om deze lokale effecten te accepteren. Dit laat onverlet dat die lokale effecten wel aandacht verdienen.	De railterminal draagt bij aan een reductie van CO2 uitstoot door vervoer per vrachtwagen te vervangen door vervoer per spoor. De provincie is zich bewust van de lokale effecten die optreden door de komst van de RTG. Om deze reden investeert de provincie Gelderland veel in de landschappelijke inpassing van de terminal door middel van de grondwal en stelt zij extra middelen beschikbaar aan de gemeente Overbetuwe voor het realiseren gebiedsmaatregelen. Daarnaast wil de provincie een duurzame terminal en wordt waar mogelijk de inzet van elektrisch materieel voorgeschreven en wordt de terminal met het concept 'Zeilend binnenkomen' ingericht.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
17	Gemeente Overbetuwe kent ook haar eigen duurzaamheidsambities. Bovendien heeft de gemeenteraad op 24 oktober 2017 Motie 6 aangenomen die een relatie legt tussen de railterminal en duurzaamheid. Deze motie wordt net als andere stukken verondersteld ten grondslag te liggen aan de overeenkomst. In de motie wordt opgeroepen dat de provincie in praktische en financiële zin bijdraagt aan duurzaamheidsprojecten met een relatie tot vervoer. Als voorbeeld is een waterstofstation genoemd waar duurzaam opgewekte energie omgezet en opgeslagen wordt ten behoeve van transport. Daarmee zou een positieve bijdrage worden geleverd aan de lokale duurzaamheidseffecten en de luchtkwaliteit. Indiener heeft naast de mogelijkheid tot een zonnepark op de grondwallen langs de ontsluitingsweg, geen verdere initiatieven in het kader van de railterminal gezien die een positieve bijdrage leveren aan de lokale duurzaamheidseffecten. Overbetuwe vraagt de provincie op dit punt alsnog toezeggingen te doen om daarmee de lokale negatieve effecten zoveel mogelijk weg te nemen, dan wel zelfs een positieve bijdrage te leveren	De genoemde motie 6 van 24 oktober 2017 maakt geen onder uit van de overeenkomst. Dit laat onverlet dat de provincie net als de gemeente Overbetuwe ambities heeft op het gebied van duurzaamheid. De RTG wordt zoveel mogelijk een duurzame terminal door de inzet van materieel aangedreven op niet fossiele brandstof te stimuleren en/of voor te schrijven. Een belangrijke investering van de provincie Gelderland is het concept 'Zeilend binnenkomen'. Met Zeilend binnenkomen rolt de trein als het ware uit op de terminal. Hierdoor is het niet meer nodig om met diesellocomotieven de treinen de terminal op te trekken. Hiermee worden diverse milieueffecten beperkt. In de onderzoeken is bewust uitgegaan van het worstcase scenario met het gebruik van dieselaangedreven locomotieven.
18	Naast het ruimtelijk beslag en de impact op de bereikbaarheid, is geluid een van de belangrijkste omgevingsaspecten bij de aanleg van de RTG. Mede gebaseerd op ervaringen bij andere railterminals bestaat in de omgeving ernstige zorg ten aanzien van geluidsoverlast.	ter kennisname

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
19	In de stukken behorende bij het ontwerp inpassingsplan RTG is uitvoerig op het onderwerp geluidsoverlast ingegaan. Er wordt landelijk erkend dat geluidsoverlast als gevolg van weg- en spoorvervoer extra aandacht verdient. In het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) starten Rijkswaterstaat en Prorail vanaf 2020 met het uitvoeren van geluidmaatregelen. In de overeenkomst knoop 38 hebben partijen zich gezamenlijk uitgesproken voor het zo veel mogelijk beperken van eventuele nadelige gevolgen van RTG voor de leefbaarheid van de omgeving in de (milieu) omgevingsvergunning binnen de geldende wettelijke kaders. In de onderbouwing is naar onze mening onvoldoende aandacht besteed aan mogelijke technische en organisatorische maatregelen om de geluidsbelasting in de omgeving verder te beperken. In die zin is onvoldoende invulling gegeven aan de beoordeling en borging van de best beschikbare technieken (BBT). Door de beoordeling van het geluid te veel te richten op het voldoen aan wettelijke normen en daarbij te weinig aandacht te besteden aan toepassing van BBT en andere mogelijkheden om de geluidsbelasting in de omgeving te beperken, schiet de onderbouwing tekort.	De provincie treft diverse maatregelen om geluidsoverlast te beperken, zoals realisatie van de grondwal, zichtschermen en inzet van materiaal gedreven op niet fossiele brandstoffen vanaf 30.000 laadeenheden. Hiermee worden voldoende organisatorische en technische maatregelen toegepast. In het inpassingsplan is de vergunbaarheid getoetst op basis van een reprensatieve bedrijfssituatie. Hierbij is steeds uitgegaan van de worstcase scenario's op basis van de regels van het inpassingsplan en is bijvoorbeeld nog geen rekening gehouden met het concept "zeilend binnenkomen". Het is niet nodig om Best Beschikbare Technieken (BBT) in een ruimtelijk plan op te nemen. Er volgt uit andere regelgeving dat de Best Beschikbare Techniek moet worden toegepast. Nadere uitwerking van de RTG op het onderdeel geluid vindt plaats in de nog aan te vragen omgevingsvergunning onderdeel milieu.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
20	Het maximale geluidniveau LAmax (RTG + rangeren diesellocomotieven) bedraagt ten hoogste 61 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode. Dit komt overeen met de bovengrens van 70 dB(A) etmaalwaarde en ligt daarmee 15 dB(A) boven het ambitieniveau. Deze zeer forse overschrijding wordt niet beperkt door de eerder genoemde optionele afscherming. In het akoestisch onderzoek zijn geen aanvullende maatregelen overwogen om de maximale geluidwaarden te reduceren. De provincie stelt zich in de nota op het standpunt dat ondanks deze zeer hoge waarden er nog sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Tevens wordt door de provincie gesteld dat een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) etmaalwaarde toelaatbaar en vergunbaar is. De gemeente Overbetuwe meent dat bij een overschrijding van 15 dB(A) van de ambitiewaarde voor het maximale geluidniveau er niet zonder meer sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Er is nagelaten om de mogelijkheden te onderzoeken om die maximale waarden te reduceren. Dit is niet alleen vanuit een goede ruimtelijke ordening vereist, het is ook een afweging die bij het nemen van een hogere waarde besluit aan de orde moet komen. Verder zou het ook invulling geven aan de afspraken tussen de gemeente Overbetuwe en de Provincie om ervoor te zorgen dat er geen in redelijk vermijdbare overlast voor de omgeving optreedt. Nu dit niet gedaan is, kan er ten aanzien van geluid, alleen na aanvullend onderzoek, een goede afweging plaatsvinden.	Uit het "Akoestisch ondezoek RTG", opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, blijkt dat het maximale geluidniveau LAmax bedraagt ten hoogste 61 dB(A) in de dagperiode en 60 dB(A) in de avond- en nachtperiode. Er wordt hiermee inderdaad niet voldaan aan de ambitiewaarden in het gemeenteijk geluidsbeleid van 55 (dag), 50 (avond) en 45 dB(A) (nacht) voor het LAmax. Er wordt wel voldaan aan de bovengrens in het gemeentelijk beleid voor het LAmax van respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A). Uit nader onderzoek blijkt dat de hoogte van LAmax met name wordt bepaald door het stapelen van containers op hoogte. Deze geluidsbelasting is niet verder te beperken, het stapelen van containers is een onvoorkoombare bron bij reguliere bedrijfsvoering op een terminal. Ook op basis van jurisprudentie is een etmaalwaarde LAmax van 70 dB(A) aanvaardbaar.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
21	In het ontwerp inpassingsplan is geconstateerd dat bij het wijzigen van de weg sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. In de toelichting wordt aangegeven dat 'het niet mogelijk is om een geluidreducerende wegdekverharding op het te wijzigen wegvak van de Rijksweg Zuid toe te passen of een doelmatig geluidscherm aan te leggen.' Dit wordt niet nader onderbouwd, zoals de gemeente bijvoorbeeld wel voorschrijft in de nota hogere grenswaarde (juni 2009). Direct betrokkenen hebben inmiddels aangegeven graag in gesprek te gaan over de mogelijkheid van een circa 1,20 m hoog geluidscherm en maatregelen om de lichtoverlast te beperken van vrachtwagens die het kruispunt oprijden	Hogere waarde beleid van de gemeente is niet van toepassing, omdat de provincie het besluit voor de hogere waarde neemt. In het geluidonderzoek "Akoestisch onderzoek RTG" van RoyalHaskoning DHV, opgenomen in de bijlage van de toelichting van het inpassingsplan, is aangegeven dat vanwege wringend verkeer geluidreducerend asfalt niet mogelijk is. In het geluidsrapport is ook uitgewerkt waarom geluidschermen niet doelmatig zijn. Met de bewoners van Rijksweg Zuid, die wonen nabij het kruispunt met de Reethsestraat, is de provincie reeds in overleg op welke wijze met de aspecten beleving en zicht kan worden omgegaan. Doel is om deze bewoners extra impuls ten aanzien van woon- en leefkwaliteit te kunnen bieden.
22	Waar in het MER mogelijke mitigerende maatregelen worden genoemd, bevat het plan geen waarborg dat de provincie maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidswerend asfalt op de delen van de ontsluitingsweg waar dat mogelijk is, daadwerkelijk zal toepassen	In het MER zijn de effecten van de noord, midden en zuidvariant inclusief ontsluitingsalternatieven onderzocht. Bij het aspect geluid wordt als mitigerende maatregel de afweging mee gegeven om op de ontsluitingsalternatieven geluidsreducerende wegdekverharding toe te passen. Geluidsreducerend wegdekverharding is echter te zwak voor draaiend en wringend verkeer. Daarnaast heeft geluidsreducerend wegdekverharding een gering effect door de snelheid van 60 km/pu op de ontsluitingsweg en de naastgelegen grondwal. Om deze redenen is de afweging gemaakt om geluidsreducerend wegdekverharding niet toe te passen als mitigerende maatregel.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
23	Wij menen dat maatregelen getroffen moeten worden om lichthinder van de ontsluitingsweg en de hogere geluidswaarden te voorkomen. Zonder die maatregelen schieten de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort. En daarmee is op dit onderdeel ook de onderbouwing van het ontwerp besluit hogere waarde Wet geluidhinder onvoldoende	Langs de ontsluitingsweg is geen sprake van hogere geluidswaarden, dat is logisch omdat hier een grondwal ligt en geen woningen staan. Op de Reethsestraat is er zelfs een afname te zien van de geluidbelasting (tot 4 dB) door afname van het verkeer. De hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder betreffen woningen aan het kruispunt Rijksweg zuid. Op deze locatie zijn stil asfalt en geluidschermen niet doelmatig. De verlichting op de ontsluitingsweg, bij de kruispunten en op de toegangsweg naar de RTG, zijn getoetst aan de NSVV Richtlijn Lichthinder. De verlichting aan de ontsluitingsweg voldoet aan de grenswaarden van deze richtlijn. In de regels van het inpassingsplan is opgenomen dat licht naar beneden gericht moet zijn, om lichthinder zoveel mogelijk te beperken.
24	In het inpassingsplan is geregeld dat vanaf 30.000 laadeenheden gebruikt moeten worden gemaakt van laad- en losvoorzieningen, die niet met fossiele brandstof worden aangedreven (bijvoorbeeld elektrische portaalkranen). In de nota stelt de Provincie terecht dat dit niet uitsluit dat elektrische kranen ook bij minder dan 30.000 laadeenheden kunnen worden ingezet. Omdat niet het hele terrein voor een portaalkraan bereikbaar is, kan er volgens het plan ook boven de 30.000 laadeenheden nog beperkt worden gewerkt met materieel wat is aangedreven door fossiele brandstoffen (bijv. een reachstacker en een empty handler). Dit is beperkt tot het deel van het terrein wat niet door portaalkranen kan worden bereikt. Omdat er inmiddels volledig elektrische reachstackers op de markt beschikbaar zijn en deze als Beste Beschikbare Techniek aangemerkt mogen worden, zijn wij van mening dat deze uitzondering onnodig is, onvoldoende is gemotiveerd en derhalve uit het plan geschrapt dient te worden.	De provincie heeft geïnventariseerd of het mogelijk is om niet door fossiele brandstof aangedreven reachstackers voor te schrijven op de RTG. Dergelijke reachstackers zijn nog in ontwikkeling en nog niet vrijelijk beschikbaar en kwalificeren aldus nog niet als Beste Beschikbare Techniek. In het inpassingsplan wordt daarom uitgegaan van reachstackers aangedreven door fossiele brandstoffen om de worst case te kunnen toetsen op de verschillende milieuaspecten. Met het gebruik van diesel aangedreven reachstackers blijft de RTG binnen de vigerende wet- en regelgeving.
25	In het MER wordt aanbevolen om voor geluid en luchtkwaliteit een meetprogramma op te zetten om de effecten van de railterminal te kunnen monitoren. Wij zijn van mening dat deze waardevolle aanbeveling daadwerkelijk tot uitvoering dient te worden gebracht en in stand dient te worden gehouden na realisatie van de railterminal.	In het coalitieakkoord van de provincie Gelderland is opgenomen dat wordt geïnvesteerd in de monitoring van effecten op lucht en geluid. Dit zal onderdeel vormen van de toekomstige omgevingsvergunning

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
26	Om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen, dient in onze ogen een monitoringsplan met daarin de meet- en beoordelingspunten en toetsingswaarden conform dit plan aan het inpassingsplan toegevoegd te worden.	In het milieueffectrapport, opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, is opgenomen hoe bepaalde effecten kunnen worden gemonitord. In de nog te verlenen omgevingsvergunning worden hier voorschriften voor opgenomen op basis van de aanvraag van de exploitant.
27	Om te voorkomen dat de omgeving met een voldongen feit wordt geconfronteerd, dient in het plan eveneens opgenomen te worden welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn indien een overschrijding van de toetsingswaarden wordt geconstateerd.	Nadat het inpassingsplan onherroepelijk is wordt door de toekomstig exploitant een omgevingsvergunning bouw en milieu aangevraagd. In deze aanvraag wordt het inpassingsplan verder uitgewerkt tot een omgevingsvergunning. De omgevingsvergunning wordt getoetst aan vigerende wet- en regelgeving en de kaders van het inpassingsplan.

3.3 Indiener 3 Gasunie

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	In artikel 9 Leiding-Gas ontbreekt een onderdeel over specifieke gebruiksregels. Indiener verzoekt daarom onderstaande tekst toe te voegen. Daarmee kan artikel 9.4.1 sub e komen te vervallen. <u>Specifieke gebruiksregels</u> *Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:* *- het opslaan van goederen, met uitzondering het opslaan van goederen t.b. v. van inspectie en onderhoud van de gastransportleiding.* *- het wijzigen van het gebruik van bestaande gebouwen, indien daardoor een kwetsbaar object wordt toegelaten.*	In overleg met de Gasunie blijft de huidige regeling gehandhaafd en worden de regels van het inpassingsplan niet aangepast aan het voorstel. In artikel 9.4.1 sub e is <u>*geregeld dat*</u> *het verboden is om ter hoogte van de gasleidingen goederen permanent op te slaan. De gasleiding ter hoogte van de terminal is geboord, waardoor het tijdelijk opslaan van laadeenheden geen probleem veroorzaakt. Ook zijn op dit moment binnen het plangebied geen bestaande gebouwen aanwezig, waardoor het gebruik niet kan geworden gewijzigd.*
2	Uit het ontwerp blijkt dat ter plaatse van de gastransportleidingen van indiener, de ontwikkeling van een zonnepark mogelijk wordt gemaakt. Zonneparken kunnen de kathodische bescherming van de leiding beïnvloeden. Indiener verzoekt om in artikel 5 Groen een voorwaardelijke verplichting op te nemen in die zin dat de daadwerkelijk aanleg van een zonnepark niet kan worden toegestaan zonder schriftelijke toestemming van de leidingbeheerder. Dit geldt ook als het zonnepark in de nabijheid van de gastransportleidingen worden aangelegd	Na overleg met de Gasunie blijkt dat zonnepanelen de kathodische bescherming kunnen beïnvloeden tot circa 200 meter in de nabijheid van gastransportleidingen. Op de verbeelding is de bestemming "Leiding - Gas" verbreed tot 200 meter aan weerzijden van de hartlijn. In artikel 9.2 onder bouwregels is daarnaast de volgende regeling opgenomen dat er geen zonnepanelen worden gebouwd binnen een afstand van 200 m aan weerszijden van de hartlijn van de gasleiding als bedoeld in artikel 9.1.1. Conform artikel 9.3. kan worden afgeweken van deze regel middels een omgevingsvergunning, mits schriftelijke advies is verkregen van de leidingbeheerder. Daarnaast is de dubbelbestemming ‘specifieke vorm van groen - zonnepark’ verwijdert ter hoogte van de gasleiding en 5 meter aan weerszijden van de hartlijn.

3.4 **Indiener 4**

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Indiener is van mening dat de provincie onvoldoende heeft aan kunnen tonen dat tegen de condities die de provincie stelt, er belangstelling is vanuit de markt voor de railterminal. Uit het definitief verslag marktconsultatie blijkt dat men meer opties wil dan alleen een traditionele terminal. De voorkeur gaat uit naar extra werkzaamheden en douanefaciliteiten. Het toestaan van douanefaciliteiten zal tot meer druggerelateerde criminaliteit leiden, zoals in de Rotterdamse haven reeds aanwezig is. Daarnaast leiden extra activiteiten tot extra verkeersoverlast, geluidsoverlast, CO_2-uitstoot en stikstofuitstoot.	Vanuit de marktconsultatie hebben diverse mogelijke exploitanten hun interesse getoond in de terminal en ideeën geopperd over extra werkzaamheden. De marktconsultatie is echter niet het bepalend kader voor de exploitatie, dit is het inpassingsplan en door een toekomstige exploitant nog aan te vragen omgevingsvergunning.
2	De provincie gaat uit van ca. 350 vrachtwagenritten per dag van en naar de terminal. Op één vrachtwagen kan één container. Bij 350 vrachtwagenritten, kan deze terminal nooit rendabel zijn voor een marktpartij gezien het geringe aantal treinen dat hier kan stoppen.	In het inpassingsplan is geregeld dat er maximaal 90.000 laadeenheden per jaar mogen worden op- en overgeslagen op de terminal. De gehanteerde vrachtwagenritten en treinaantallen zijn hier op gebaseerd. In december 2019 heeft er een marktconsultatie plaatsgevonden. Hiervoor is met meerdere marktpartijen gesproken. Tijdens de marktconsultatie zijn de gehanteerde uitgangspunten gedeeld. De conclusie is dat partijen positief staan tegenover de ontwikkeling van de terminal, dat de locatie aan de Betuweroute veel heeft en dat een exploitatie financieel haalbaar is.
3	De extra vrachtwagenritten leiden bovenop de huidige verkeersproblematiek in de regio Arnhem-Nijmegen tot extra verkeersdruk. Is onderzocht of het aanbod van containers alleen uit de regio komt (dan leidt dit minder tot extra overlast op het hoofdwegennet) of komen de containers uit het hele land? Dan is er wel sprake van extra overlast. In elk geval wordt de fietsroute Elst-Nijmegen via de Rijksweg-Zuid extra belast, wat tot gevaarlijke situaties zal leiden voor de vele fietsers die hier elke dag van en naar school fietsen.	In het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, is de potentie van de RTG in beeld gebracht. Aan de hand van de potentie is bepaald, op basis van een zogenaamd terminalmodel, waar het aanbod van containers ongeveer vandaan komt. De conclusie is dat het meeste potentieel komt uit de regio Arnhem en Nijmegen. Het verzorgingsgebied betreft circa 60 km. Dit vrachtverkeer gaat vanaf de A15 op in het heersende verkeersbeeld. Voor de realisatie van de RTG wordt het kruispunt van de Reethsestraat - Rijksweg Zuid aangepast. Met de aanpassing van het kruispunt wordt een veilige fietsoversteek voor de fietsroute Elst-Nijmegen gerealiseerd door de verkeersstromen te regelen met verkeerslichten.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
4	Gezien de beperkte interesse vanuit de markt, is het onterecht dat de provincie zich in het kader van de stikstofwetgeving op de ADC-toets beroept.	Na de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan met bijbehorend milieueffectrapport en ontwerpbesluiten is er door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieubeheer (RIVM) per 15 oktober 2020 een nieuwe versie van het rekenmodel Aerius uitgebracht. Met dit rekenmodel moeten de effecten van de uitstoot van stikstof op beschermde natuurgebieden worden berekend. Inmiddels zijn de resultaten hiervan bekend en beoordeeld in een herziene passende beoordeling. De conclusie in de herziene passende beoordeling is dat er geen sprake is van zogenaamde significante negatieve gevolgen in Natura 2000-gebieden door de zeer geringe stikstofuitstoot die de RTG veroorzaakt. Dit geldt zowel voor de aanleg, als voor het gebruik van de toekomstige railterminal. Hiermee is een nieuwe vergunning voor de Wet natuurbescherming aangevraagd. De ADC-toets maakt geen onderdeel meer uit van deze vergunning. De eerdere vergunningaanvraag is ingetrokken.

3.5 Indiener 5

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Uit de akoestische onderzoeksgegevens van Royal HaskoningDHV zoals beschreven in het ontwerp-inpassingsplan, blijkt dat locatie 5 uitsluitend uit twee adressen/objecten bestaat. Het adres van indiener wordt niet meegenomen in de definiëring van locatie 5 en is daarmee niet onderzocht. Indiener gaat ervan uit dat hier dus nog aanvullend onderzoek naar gedaan zal worden.	De twee adressen worden als representatief beschouwd voor alle woningen in gebied 5. Het toevoegen van extra woningen zou geen ander beeld opleveren, om deze reden is hier geen aanvullend onderzoek naar verricht.
2	In de voorgenomen plannen is nog steeds geen enkele voorziening opgenomen waarmee rekening wordt gehouden met de sterke toename van geluidsoverlast, lichtoverlast en lucht- en milieuvervuiling	Onduidelijk is welke voorzieningen indiener wenst. In het inpassingsplan zijn diverse voorzieningen opgenomen waarmee geluidsoverlast, lichtoverlast en lucht- en milieuvervuiling worden beperkt.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
3	Door de plannen vermindert de waarde van de woning van indiener.	Voor het bepalen van de vraag of in een concreet geval sprake is van planschade, en zo ja, wat de omvang van de schade is en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt, kent de Wet ruimtelijke ordening een aparte procedure. Belanghebbenden die menen in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in planschade kunnen, na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan, een verzoek indienen bij Gedeputeerde Staten van Gelderland. Een onafhankelijke commissie beoordeelt per individueel verzoek of er sprake is van planschade en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt. Wanneer de verzoeker recht heeft op een tegemoetkoming in de planschade keert de provincie deze uit. De provincie Gelderland heeft eerder voor de RTG een bovenwettelijke planschaderegeling opgesteld. Mocht u in aanmerking komen voor deze bovenwettenlijke planschaderegeling, dan bent u hier reeds over geïnformeerd door de provincie Gelderland.

3.6 Indiener 6 Fietsersbond Overbetuwe

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Indiener betrekt in zijn zienswijze de gehele Knoop38, omdat naar de mening van indiener de samenhang zeer groot is. De nota 'Overbetuwe fiets verder', het 'Ambititedocument: samenwerkingsagenda fiets Regio Arnhem Nijmegen' en het rapport 'De Kracht van de Westflank' geven alle aanleiding om de fietsroute langs Griftdijk/Rijksweg Zuid/Rijksweg Noord aan de richtlijnen voor snelfietsroutes te laten voldoen.	De inpassing van de terminal zoals uitgewerkt in het inpassingsplan vraagt een aanpassing aan het kruispunt Reethsestraat - Rijksweg zuid. Dit kruispunt is zo ontworpen dat een snelfietsroute in de toekomst kan worden ingepast. De aanpassing van Knoop 38 is niet nodig voor een verkeersveilige afwikeling van en naar de RTG.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
2	De nieuwe kruising ter hoogte van de Rijksweg Zuid met de Rheetsestraat krijgt verkeerslichten om de doorstroming te regelen. Indiener vindt deze oplossing verkeersonveilig voor fietsers, omdat hier sprake is van een 'hoofdfietsroute plus'. Eens temeer vanwege de 'Westflankplannen'. Daarbij komt nog dat het gaat om een belangrijke schoolfietsroute is. Gezien de druk van het overstekende (vracht)autoverkeer is hier – uit (verkeers)veiligheidsoogpunt – een ongelijkvloerse kruising noodzakelijk.	Gezien de verkeersintensiteiten op Rijksweg Zuid voldoet een kruising met verkeerslichten. Het kruispunt voldoet hiermee aan de ontwerpuitgangspunten. De verkeersinstallatie reguleert de mogelijke conflictsituaties en kan voor verschillende tijdvakken – bijvoorbeeld de spitstijden voor scholieren – verschillend worden geprogrammeerd. Uitgangspunt in de programmering is dat de verkeershoofdstroom Elst – Nijmegen, zowel motorvoertuigen als fietsers, in de spits de meeste groentijden krijgen. Er is dus rekening gehouden met voorrang in de verkeersafwikkeling voor fietsers en dat wanneer fietsers uit de richting Elst naar Nijmegen bij rood licht in verband met een kruisende vrachtwagen deze ruim van te voren zullen zien oprijden. Ook zullen deze fietsers enigszins omhoog moeten fietsen en derhalve niet makkelijk kunnen versnellen. Wanneer fietsers vanuit Nijmegen richting Elst fietsen zullen zij de vrachtwagens ook zonder ongelijkvloerse kruising niet kruisen omdat fietsers ten noorden van de kruising zullen oversteken. Gezien de in de préverkenning Knoop 38 gehanteerde verkeersintensiteiten worden daarbij geen nadelige effecten op de doorstroming verwacht in verband met afslaand bestemmingsverkeer
3	Er zijn alleen enkele (verouderde) fietstellinggegevens gepresenteerd (1100 - 1400 per gemiddelde werkdag). Door extrapolatie van recente tellinggegevens - verderop op de route - zijn aantallen van 3000 fietsbewegingen per etmaal zeer realistisch te noemen.	Extrapolatie van de tellinggegevens per etmaal zorgt niet voor een ander uitgangspunt voor een fietsveilig oversteekpunt. Bij het oversteekpunt ter hoogte van de Reethsestraat kan de fietser kiezen tussen een geregelde (stoplichten) en niet geregelde oversteken. Op oversteken op de Rijksweg Zuid in noordelijke en zuidelijke richting gebeurt altijd met verkeerslichten.
4	Indiener vindt het bemoedigend dat in het inpassingsplan een afwijkingsmogelijkheid is opgenomen op grond waarvan een bouwwerk (bijvoorbeeld een viaduct) gerealiseerd kan worden voor een doorgaande fietsverbinding. Indiener is echter van mening dat de provincie niet gemeente Overbetuwe voor het blok moet zetten, maar zelf het voortouw zou moeten nemen.	De provincie realiseert ten behoeve van het inpassingsplan RTG voor fietsers en andere weggebruikers een veilige verkeersafwikkeling op het kruispunt Reethsestraat - Rijksweg Zuid. Op wens van de gemeente Overbetuwe is in het inpassingsplan een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor een ongelijkvloerse kruispunt/viaduct. De gemeenten Overbetuwe en Nijmegen werken samen een oplossing voor toekomstige verkeersproblemen veroorzaakt door het groeiende verkeer rond afslag 38, een ongelijkvloerse kruising is hier mogelijk een onderdeel van.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
5	De Hoge brugstraat is al verhoogd aangelegd. Indiener is van mening dat hier soepel met een fietsviaduct op aangesloten kan worden. Wanneer het noodzakelijk is om de Hoge Brugstraat voor autoverkeer toegankelijk te houden, dan zou die als fietsstraat moeten worden ingericht om de 'sluipwegrouteautomobilist' (werkdaggemiddelde: 330 auto's – telling herfst 2018) op deze weg ervan te doordringen, dat hier de fiets prioriteit heeft. Indiener vindt het echter effectiever om in deze autosluiproute een knip aan te brengen (de automobilist vanuit Valburg heeft immers met de Reethsestraat en de 'openbare' ontsluitingsweg al een doorgaande route). Aan de oostzijde van de kruising sluit de doodlopende Wolfhoeksestraat op de Rijksweg Zuid aan. Indiener vindt twee rijstroken en fietspadafslagen hier onnodig. Wel is het juist, dat hier met haaientanden duidelijk wordt gemaakt, dat de fietsroute in de voorrang ligt. De westelijke parallelweg (over de Betuweroute) dient dan als voorrangsgerechtigde fietsstraat te worden ingericht aldus de fietsersbond.	Het fietsviaduct is geen onderdeel van voorliggend inpassingsplan. Inpassing van een fietsviaduct kan alleen worden ingepast bij een herinrichting van de gehele Rijksweg Zuid, tot aan de rotonde 'Omlypasingel'. Ook de Hoge brugstraat is geen onderdeel van het plangebied van voorliggende besluiten, maar valt onder de mogelijke aanpassingen binnen Knoop38. Zie ook paragraaf 2.5 van voorliggende reactienota. In het kader van de veiligheid van de fietser worden twee fietspaden gerealiseerd ter hoogte van de Wolfhoeksestraat. Met betrekking tot de opmerking over het dubbele fietspad aan de zijde van de Wolfhoeksestraat, dit is nodig om de bestaande (fiets)infrastructuur aan te sluiten op het kruispunt.
6	Het valt indiener op dat tegenover een overdaad aan gegevens m.b.t. intensiteit van het autoverkeer, tellinggegevens c.q. schattingggegevens van het fietsverkeer negagenoeg geheel ontbreken.	Ten behoeve van deze préverkenning voor Knoop 38 zijn de nieuwste verkeersgegevens voor de auto aangevuld met fietsers- en openbaar vervoer bewegingen. Bij het ontwerp voor de aanpassing van het Kruispunt Reethsestraat - Rijksweg Zuid zijn van dezelfde verkeersgegevens uitgegaan.
7	De huidige Tielsestraat is op dit moment volgens indiener al overbelast en (fiets)verkeersonveilig. Met de komst van de terminal kan verkeer vanaf de in- en uitrit ook gebruik maken van de Tielsestraat. Deze weg wordt niet autoluw gemaakt, zoals de Reethsestraat. Hierdoor ontkom je er volgens indiener niet aan om een vrijliggend fietspad te realiseren tot aan de kern in Valburg en om bij de kruising met de Tielsestraat een VRI dan wel rotonde te maken. Indiener is van mening dat de verantwoordelijk hiervoor bij de provincie en niet bij de gemeente ligt.	De Tielsestraat is een doorgaande route voor verkeer richting Valburg, waardoor deze weg niet autoluw kan worden gemaakt. Vrachtwagens kunnen vanaf de terminal gebruik maken van de Tielsestraat. Echter is het voor vrachtwagens geen logische route: de vrachtwagens op de terminal komen maar heel beperkt uit de directe regio en zij zullen voor de kortste route richting de A15 via de ontsluitingsweg kiezen. Langs de ontsluitingsweg is geen fietspad aanwezig. Deze is vanuit verkeerveiligheid ongewenst en vanuit de aanwezige fietsroute onlogisch. Het fietsverkeer komt via de Reethsestraat op de Tielsestraat nabij de RTG.
8	Bij de uitrit Park 15 en afrit A15 kan op hoogte van het viaduct over de A15 worden aangesloten met een fietsviaduct, dat na de afslag met een helling van maximaal 4% kan aansluiten op het maaiveld.	De uitrit van Park 15 en afrit A15 zijn geen onderdeel van het inpassingsplan. Het inpassingsplan voorziet niet op het ontwerp en de in te passen fietsroutes van Afslag 38.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
9	Volgens indiener betreffen de voorziene ongelijkvloerse kruisingen suboptimale oplossingen. Indiener verzoekt te kiezen voor twee ongelijkvloerse kruisingen (fietsviaducten) voor het eenrichtingsfietspad aan de westzijde van de Rijksweg Zuid en het fietspad aan de oostzijde ongemoeid te laten (behoudens enkele fietsdoorstroomaanpassingen). Als de provincie nu al in staat is het gehele plaatje (Knoop 38) te overzien en in de besluitvorming te betrekken, dan beveelt indiener een tweerichtingenfietsroute aan ten westen van de Griftdijk/Rijksweg Zuid met twee fietsviaducten en rechttoerechtaan-hellingen van max. 3%.	De aanpassing van het kruispunt Reethsestraat -Rijksweg Zuid, waarbij al het verkeer geregeld kan oversteken, is verkeersveilig voor alle verkeerstromen inclusief fietsers. De wens om de inrichting van het kruispunt Reethsestraat - Rijksweg zuid op toekomstige ontwikkelingen aan te passen is een wens van de gemeente Overbetuwe. Het kruispunt ter hoogte van Rijksweg Zuid is zo ontworpen dat het ontwerp van Knoop 38 hierop kan aansluiten.

3.7 **Indiener 7**

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
1	Vanuit de markt is er nog geen partij voor de eploitatie van de terminal. Indiener betwijfelt daarmee aan het nut en de noodzaak en/of behoefte van de terminal, gezien het geen initiatief is vanuit de markt. Er is geen sprake van een duidelijk bedrijfsplan of een haalbaarheidsstudie. Gelet op de omstandigheid dat onduidelijk is wie de initiatiefnemer is en of deze, mede gelet op de hoogte van de kosten voor de realisatie van dit plan, kan beschikken over middelen voor het realiseren van de beoogde ontwikkeling, kan in de plantoelichting. wat betreft de uitvoerbaarheid, niet volstaan worden met de enkele opmerking dat de te maken kosten worden meegenomen in de verkoopprijs en dat daarmee verzekerd is dat alle projectgebonden kosten worden verhaald op de initiatiefnemer. Zie in dit verband de uitspraak van de Afdeling van 21 juni 2017 (ECLI:NL:RVS:20 17:1662).	De aangehaald uitspraak van de Raad van State gaat over de beschikbaarheid van het eigendom benodigd voor het uitvoeren van betreffende plan. Omdat de provincie voornemens is om het onteigeningsinstrumentarium in te zetten voor de realisatie van het inpassingsplan RTG is op dat punt de uitvoerbaarheid voldoende geborgd. Zie voor de nadere toelichting over de nut en noodzaak en de economische uitvoerbaarheid hoofdstuk 2 van deze reactienota.
2	Het is onzeker of deze bestemming binnen de planperiode gerealiseerd zal (kunnen) worden	De verwachting is dat de RTG in 2025 in gebruik kan worden genomen.
3	In het inpassingsplan wordt niet aangetoond dat het plan financieel uitvoerbaar is. Niet aangetoond is dat een marktpartije de forse investering kan doen en hier bereid toe is. Daarnaast is niet duidelijk of en in hoeverre de (exploitatie)kosten van dit plan (waaronder de planschadeclaims) naar een toekomstig exploitant te verleggen zijn.	In december 2019 heeft er een marktconsultatie plaatsgevonden. Hiervoor is met meerdere marktpartijen gesproken. De conclusie is dat partijen positief staan tegenover de ontwikkeling van de terminal, dat de locatie aan de Betuweroute veel potentie heeft en dat een exploitatie financieel haalbaar is. Van deze marktconsultatie is een openbaar verslag gemaakt. Nadat het inpassingsplan onherroepelijk vindt er een openbaar aanbesteding plaats voor de aanleg en exploitatie van de Railterminal. Uitgangspunt voor de realisatie van de railterminal is dat de beoogde exploitant de kosten voor de realisatie voor zijn rekening. Voor het bouwrijp maken van de terminal, de realisatie van de landschappelijke inpassing, de aansluiting op de Betuweroute en de ontsluitingsweg hebben Provinciale Staten en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat middelen beschikbaar gesteld die de realisatie dekken. De kosten voor de exploitatie van de gronden waar de RTG wordt gerealiseerd worden verhaald door middel van gronduitgifte (erfpacht), waardoor de kosten van het plan anderszins verzekerd is. Dat betekent dat voor het inpassingsplan de uitvoerbaarheid voldoende is geborgd.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
4	In de kosten is geen (althans niet zichtbaar) rekening gehouden met bijkomende kosten zoals onder andere het treffen van geluidwerende maatregelen	De geluidwerende maatregelen zijn meegenomen in de berekening van de kosten. In de gereserveerde middelen van de provincie Gelderland voor de realisatie van de railterminal zijn deze kosten begroot, zoals bijvoorbeeld de realisatie van de grondwal, de geluidsschermen en de realisatie van 'Zeilend binnenkomen'.
5	Onderhavig project leidt tot een intensivering van de vervoersbewegingen in de directe omgeving. Een goede, toekomstbestendige verkeerskundige oplossing wordt met de voorliggende ontwerpbesluiten echter niet geboden. Indiener is van mening dat er een koppeling gelegd moeten worden met het realiseren van de benodigde aanpassingen van de infrastructuur (aanpassen van afslag 38, een verkeersveilige oplossing voor het fietsverkeer) alvorens de Railterminal in gebruik genomen zou mogen worden. In het inpassingsplan is daarin niet voorzien.	De inpassing van de RTG zoals uitgewerkt in het inpassingsplan vraagt een aanpassing aan het kruispunt Rijksweg zuid. Dit is in het inpassingsplan uitgewerkt en wordt gerealiseerd voorafgaand aan in gebruikname van de RTG. Een aanpassing van afslag 38 is niet nodig voor de verkeersafwikkeling. De gemeenten Overbetuwe en Nijmegen werken aan de aanpassingen van afslag 38 om deze toekomstbestendig te maken gezien de toekomstige ontwikkelingen in het gebied. De planning is afhankelijk van de verbreding van de A15 en de afspraken die partijen zullen maken
6	Het is evident dat de Railterminal leidt tot een toenemende behoefte aan vrachtwagenparkeerplaatsen en/ of overnachtingsvoorzieningen. Volstrekt onduidelijk is hoe deze behoefte zal worden opgevangen.	De vrachtwagenbewegingen van en naar de RTG komen uit de regio van circa 60 kilometer. Op het terrein van de terminal worden minimaal 17 parkeerplaatsen gerealiseerd waar vrachtwagens kunnen wachten in afwachting van het laden en lossen. Uit de uitgevoerde capaciteitsanalyse van Logitech komt dat dit voldoende is om in het piekuur met storing de vrachtwagens te kunnen opvangen. Dit gebeurt dus op eigen terrein van de toekomstig exploitant.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
7	Indiener heeft de uitgevoerde akoestische onderzoeken laten beoordelen door akoestisch bureau Tideman. De bevindingen van het bureau zijn toegevoegd aan de zienswijze. Samengevat gaat het om de volgende opmerkingen: 1. Er is getoetst aan het gemeentelijk geluidbeleid. Dat beleid ging echter uit van agrarisch gebied en is niet geschreven op de realisatie van een Railterminal. Hierdoor wordt een aantal vrachtwagenbewegingen ten onrechte aan de dagperiode toegerekend. Een goed woon- en leefklimaat komt hierdoor in het geding. 2. Het aantal voertuigbewegingen waarvan in het akoestisch onderzoek van Royal HaskoningDHV is uitgegaan - en met name het aantal voertuigbewegingen in de nachtperiode - is planologisch niet geborgd. Hierdoor is een onbeperkte uitbreiding van het aantal voertuigbewegingen niet tegen te houden, wat negatieve gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat. 3 Het uitgevoerde onderzoek is niet volledig en daardoor is de juistheid daarvan niet te controleren. 4. Het aspect indirecte hinder is niet onderzocht/ berekend. 5. De containeropslag is bij de afweging op eenzijdige wijze betrokken. 6. Niet is aangetoond dat de binnenwaarde van 33 dB als gevolg van de wegreconstructie kan worden gerealiseerd. Er heeft geen bouwkundig onderzoek plaatsgevonden waaruit blijkt dat en, zo ja, op welke wijze de geluidsisolatie van de woning van cliënt tot dit vereiste niveau kan worden verhoogd. Daarmee is niet gegarandeerd dat deze binnenwaarde kan worden gehaald.	1. De gemeente heeft ervoor gekozen afwijkende etmaalperioden met bijbehorende ambitiewaarden te hanteren voor bedrijven buiten de bebouwde kom. De bedoeling daarvan is dat generiek een hoger activiteitenniveau in de vroege ochtend mogelijk wordt gemaakt. De constatering dat de bewuste beleidskeuze exclusief betrekking heeft op agrarisch gebied wordt niet gestaafd door de Nota zelf. Het is niet logisch om eenzijdig van vigerend beleid af te wijken. 2. Het inpassingplan dient met name voor de borging van een goede ruimtelijke ordening, niet voor de regulering van milieuaspecten. Voorschriften die met het laatste verband houden, horen dus in principe niet thuis in het inpassingsplan. Wanneer voor de inrichting een omgevingsvergunning wordt afgegeven, kan daarin het toegestane aantal voertuigbewegingen — in de vorm van (geluids)grenswaarden — worden geregeld. Het aantal verkeersbewegingen is inherent aan de bedrijfsvoering van de Railterminal. Als de capaciteit hoger zou worden, dan moet dat planologisch weer opnieuw worden onderzocht. Dit geldt ook voor verruiming van de openingstijden (Omgevingsvergunning). 3. De in- en uitvoer van de gehanteerde rekenmodellen is opgenomen in de bijlagen van het rapport, waaronder afbeeldingen van de ingevoerde modelitems (bijlage 1, 3, 4 en 5), overzichten van de geluidsbronnen op de terminal (bijlage 1), lijsten met de berekende geluidsniveaus ten gevolge van de terminal (bijlage 6.1) en een tabel met alle beschouwde adressen inclusief resultaten per geluidsbron en per rekenpositie (bijlage 6.4). 4. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de openbare weg (al dan niet inrichtingsgebonden) is vastgesteld in het onderdeel verkeerslawaai. Daarmee is tevens het aspect indirecte hinder inzichtelijk gemaakt. 5. In de praktijk zullen er op de terminal altijd min of meer aaneengesloten vlakken van (gestapelde) containers aanwezig zijn, wat voor de omgeving zowel positief (afscherming) als negatief (reflecties) kan uitpakken. In de berekeningen zijn deze effecten meegenomen. Dit wordt toegelicht in hoofdstuk 3 van het rapport. Dat de invloed van de containers op het geluidsniveau in de omgeving varieert met de oriëntatie ten opzichte van de bron, is een feit. Wij zien niet in waarom dat zou leiden tot een ‘eenzijdige afweging’. 6. Vaststelling van een hogere grenswaarde voor de geluidsbelasting leidt tot de wettelijke verplichting dat nader onderzoek wordt gedaan naar de noodzaak van maatregelen om te voldoen aan de ten

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
		hoogste toelaatbare binnenwaarde. In verband hiermee zal er een woningopname plaatsvinden.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
8	Er wordt niet voorzien in het nemen van maatregelen om lichthinder van de ontsluitingsweg (vrachtwagens die het kruispunt oprijden) en de te reconstrueren kruising op de Rijksweg Zuid (toename verlichtingsarmaturen)te voorkomen. Dit leidt tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning van indiener. Deze gevolgen zijn onvoldoende onderzocht. Ook is nagelaten maatregelen te treffen ter voorkoming van deze verslechtering van het woon- en leefklimaat. Van belang is daarbij dat de beoogde railterminal dag en nacht, zeven dagen per week in bedrijf mag zijn. Het plan is om die reden niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.	In bijlage 22 van het inpassingsplan is door RHDHV een ontwerpmemo opgesteld voor de openbare verlichting aan de nieuwe onsluitingsweg, de kruising Rijksweg Zuid en T-splitsing Reetsestraat - Eimerensestraat. In deze memo is getoetst of de openbare verlichting voldoet aan de richtlijnen voor lichthinder. Op de kruising Rijksweg Zuid is getoetst de meest nabij gelegen bestaande woning. Dit betreft de woning gelegen aan de noordoost-zijde van kruispunt Rijksweg-Zuid – Wolfhoeksestraat. Uit de berekeningen komt dat de grenswaarden voor lichthinder (NSVV richtlijn) aan deze woning niet wordt overschreden. Ook overige milieueffecten zijn in het inpassingsplan getoetst of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Waar nodig worden er maatregelen getroffen ter koming van eventuele effecten, zoals het realiseren van een zichtscherm, geluidswal en vleermuistoren. In deze toets is als uitgangspunt genomen dat de RTG dag en nacht, zeven dagen per week in bedrijf mag zijn.
9	Door de reconstructie van de kruising en de opstelvakken die nabij de woning van indiener gerealiseerd zullen worden, alsmede door her intensievere gebruik van de ontsluitingsweg, zal sprake zijn van een verslechtering van de privacy en visuele hinder.	Het inpassingsplan RTG kan mogelijk leiden tot vermindering van de waarde van een onroerende zaak, zoals uw woning. Voor het bepalen van de vraag of in een concreet geval sprake is van planschade, en zo ja, wat de omvang van de schade is en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt, kent de Wet ruimtelijke ordening een aparte procedure. Belanghebbenden die menen in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in planschade kunnen, na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan, een verzoek indienen bij Gedeputeerde Staten van Gelderland. Een onafhankelijke commissie beoordeelt per individueel verzoek of er sprake is van planschade en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt. Wanneer de verzoeker recht heeft op een tegemoetkoming in de planschade keert de provincie deze uit. De provincie Gelderland heeft eerder voor de RTG een bovenwettelijke planschaderegeling opgesteld. Mocht u in aanmerking komen voor deze bovenwettenlijke planschaderegeling, dan bent u hier reeds over geïnformeerd door de provincie Gelderland.

3.8 **Indiener 8**

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
1	Indiener verwacht veel last te krijgen van geluid door de circa 340 vrachtwagens per dag, het laden en lossen van vrachtauto's en treinen, het stapelen van de 90.000 containers per jaar, het materieel op de terminal (kranen) en het geluid van remmende treinen. Dit in combinatie met het al aanwezige geluid.	De woning ligt op grote afstand van de railterminal aan de Reethsestraat. De woning is daarom niet expliciet meegenomen in de berekeningen. Wel is de woning aan de Reethsestraat 33 in Valburg in het onderzoek opgenomen, die op kortere afstand bevindt van de woning van indiener. De gevolgen op de geluidbelasting voor alle bronnen op de woning zijn af te leiden van deze resultaten. De gevolgen van het project worden binnen de kaders zijn als aanvaardbaar beschouwd.
2	Indiener heeft begrepen dat er in het inpassingsplan een hogere geluidsbelasting wordt toegestaan en vindt dit onacceptabel. Verder schijnt het dat de provincie heeft nagelaten om te onderzoeken of de maximale waarden kunnen worden gereduceerd.	Er is een Hogere Waardenbesluit genomen voor de aanpassing van het kruispunt Rijksweg Zuid. De Wet geluidhinder stelt als eis om te onderzoeken of de maximale waarden kunnen worden gereduceerd. Die afweging is opgenomen in het akoestisch rapport. Indien dit niet mogelijk is, dan kan er een Hogere Waardenbesluit worden verleend. Met dit besluit heeft de overheid alsnog de verplichting om maatregelen te nemen om de geluidsniveaus in de woning terug te brengen naar wettelijk bepaalde geluidsnormen. Ten aanzien van de maximale geluidsniveaus die worden veroorzaakt door het stapelen van containers zijn er geen maatregelen mogelijk. De activiteit is inherent aan de activiteiten op een terminal en kunnen niet worden afgeschermd of gedempt. De waarden die optreden zijn weliswaar hoger dan de ambitiewaarde maar voldoen wel aan de maximale grenswaarde.
3	De containers worden tot 12 meter opgestapeld. De wal, die aangelegd gaat worden is slechts 5 meter hoog. Deze wordt dan voorzien van struiken en bomen maar voordat deze bomen enige omvang hebben zijn we 10 jaar verder. Volgens de laatste wijzigingen wordt de grondwal parallel aan de nieuwe weg zelfs maar 4 in plaats van 5 meter hoog. Daarnaast zullen de kranen en lichtmasten welke geplaatst worden altijd boven de wal uitkomen.	In het "Landschapsplan Railterminal Gelderland" van Pouderoyen, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, is het ontwerp van de grondwal omschreven. De portaalkranen zullen bij volgroeide bomen hooguit beperkt boven de beplanting uitsteken. De eerste jaren zullen ze wel zichtbaar zijn. In de situatie waarin de beplanting op de grondwal meer volgroeid is, zullen vanuit de noordzijde de gestapelde containers alleen in het winterseizoen beperkt zichtbaar zijn, als er geen bladeren aan de beplanting zit. e grondwal blijft minimaal 5 meter hoog. Dit is ook vastgelegd in de regels van het inpassingsplan. Enkel ter hoogte van de hoogspanningslijn Nijmegen-Elst wordt de grondwal 4 meter hoog. Op deze grondwal worden geen overstaanders aangeplant, maar enkel struikvormige, houtige gewassen. Een hogere grondwal is hier niet mogelijk vanwege de hoogspanningsverbinding.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
4	Indiener heeft zorgen dat lichtmasten van 30 meter in de woning zullen schijnen en vindt het onduidelijk wat de verlichting op ontsluitingswegen doet voor persoonlijke situatie.	Enige uitstraling van licht zal onvermijdelijk zijn, zeker in vergelijking met de nu onverlichte/minder verlichte terreinen, maar de uitstraling is niet zodanig dat dit invloed zal hebben op de woningen in het buitengebied van de kernen Slijk-Ewijk, Eimeren en Valburg op een paar honderd meter afstand. Ten opzichte van de autonome situatie zal dus een beperkte toename zijn. In de regels van het inpassingsplan is vastgelegd dat de lichtbronnen naar beneden moeten worden gericht, om het de hinder zoveel als mogelijk te beperken.
5	Door de 340 extra vrachtwagenbewegingen zal de doorgaande route richting Valburg een stuk drukker worden. De veiligheid van de fietsers en voetgangers is in het geding.	Met de aanleg van de RTG wordt er een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Het doorgaande verkeer richting Valburg zal ook gebruik maken van deze ontsluitingsweg. De Reethsestraat wordt autoluw. Fiesers en voetgangers maken in de nieuwe situatie nog gebruik van de Reethsestraat en komen na de ingang van de Railterminal op de doorgaande route richting Valburg, Hierdoor is de veiligheid van fietsers en voetgangers niet in geding.
6	De overblijvende truckers zullen voor overlast en extra criminaliteit zorgen.	Ter kennisname.
7	De toename van vrachtwagens zullen voor veel fijnstofoverlast zorgen.	In het inpassingsplan is het aspect luchtkwaliteit getoetst. De realisatie van de RTG zal niet leiden tot een grote verandering van de lokale concentraties en is er geen reden om specifieke maatregelen te nemen.
8	De vrachtwagens zorgen voor stikstofdepositie op de natuurgebieden, specifiek ook de Natura 2000-gebieden. Niet uit te sluiten is dat dit gevolgen heeft voor de Veluwe en de Rijntakken. Er wordt geschermd met het behalen extra klimaatdoelen, maar extra stikstof helpt hier niet.	De conclusie in de (herziene) passende beoordeling is dat er geen sprake is van zogenaamde ‘significante negatieve effecten in Natura 2000-gebieden als gevolg van de zeer geringe stikstofuitstoot die de RTG veroorzaakt. Dit geldt zowel voor de aanleg, als voor het gebruik van de toekomstige railterminal.
9	De aanleg van de terminal zorgt voor een zeer minimale CO_2-reductie van 144 ton binnen Nederland	Ter kennisname
10	Indiener is geschrokken van de opmerking dat 15% van de containers (1350 eenheden per jaar, dus circa 4 per dag) gevaarlijke stoffen bevat. Indiener vindt dat hierdoor de veiligheid van indiener en andere omwonenden in gevaar wordt gebracht.	Ongeveer 1,5% van de laadeenheden die op- en overgeslagen wordt zullen gevaarlijke stoffen bevatten. Het aspect externe veiligheid is getoetst in het inpassingsplan. Het realiseren van de RTG zorgt er voor dat de externe veiligheid risico’s enigszins toenemen in de omgeving van de RTG. De omvang van het aantal mensen waarvoor de risico’s toenemen is klein en valt ruim binnen de gehanteerde normen.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
11	Er zijn naast bovengenoemde effecten nog effecten op water, bodem, landschap, cultuur, archeologie en ecologie. Indiener vindt dit te veel voor een project waar het nut en de noodzaak niet van zijn aangetoond.	Ter kennisname
12	De plannen tasten het wonen in landelijke gebied aan en zijn zeer in strijd met het bestaande bestemmingsplan. De leefbaarheid komt in het geding, hetgeen niet voorzienbaar was voor indiener en van enorme invloed is op de waarde en verkoopbaarheid van de woning. Naast de Railterminal heeft indiener ook nog eens te maken met gerealiseerde en nog te realiseren windmolens. Daarnaast is sprake van een zonnepark van circa 60 hectare en een bedrijventerrein aan de A15. Indiener vraagt zich bovendien af of hij de garantie heeft dat er niet ook nog een bedrijventerrein komt aan zijn kant van de snelweg.	Het is juist dat voorliggende plannen niet passen binnen het huidige bestemmingsplan. Om deze redenen doorloopt de provincie de procedure van voorliggend inpassingsplan (provinciaal bestemmingsplan). Met het inpassingsplan wordt de realisatie van de temrinal mogelijk gemaakt. De provincie moet bij het opstellen van het inpassingsplan beoordelen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat en is daarom op alle relevante milieu- en omgevingsaspecten beoordeeld. Geconcludeerd wordt dat de verschillende aspecten afzonderlijk geen belemmering vormen voor de haalbaarheid van het plan. In het MER en bij het aspect geluid heeft ook een afweging van de gezamenlijke hinder van verschillende hinderbronnen plaatsgevonden, zoals de windmolens, zonnepark, bedrijventerrein en A15. Deze afweging vormt ook geen belemmering voor de haalbaarheid van het plan. Mocht er in de toekomst een bedrijventerrein aan de kant van indiener komen, dan moet hiervoor opnieuw een procedure voor worden doorlopen.

3.9 Indiener 9

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
1	Indieners zijn van mening dat het inpassingsplan een onaanvaardbare inbreuk oplevert op het goede woon- en leefklimaat en derhalve in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. Indieners zijn tevens van mening dat het inpassingsplan tevens een onaanvaardbare aantasting is van hun belangen en daarmee strijdig is met het bepaalde in artikel 3:4 Awb.	Ter kennisname

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
2	Milieugevoelige functies zoals woningen in de directe omgeving van het plangebied mogen niet negatief worden beïnvloed door de planologische activiteiten en bouwmogelijkheden welke met het inpassingsplan mogelijk worden gemaakt. De richtlijnafstanden volgens de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' gelden tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is. In de directe omgeving van de railterminal liggen diverse gevoelige functies waaronder de woning van indieners die negatief worden beïnvloed door de voorgenomen ontwikkeling. De bezwaren van indieners zien onder meer op de impact op het woon- en leefklimaat door de aantasting van milieuwaarden als geluidhinder, geurhinder, lichthinder en verslechtering van de lucht en bodemkwaliteit welke ernstig zullen verslechteren. Indieners achten de gekozen locatie niet geschikt voor de onderhavige ontwikkeling door de gevoelige functies die nabij de projectiocatie gelegen zijn.	De RTG sluit wat betreft de hinderkenmerken en beoogde activiteiten het beste aan bij SBI2008 - 492 uit de benoemde VNG-brochure van de indiener (Vervoer over land, spoorwegen: - rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel). Aan deze functie wordt volgens de VNG-brochure in beginsel milieucategorie 4.2 toegekend. Gevoelige functies rondom de RTG liggen nabij een nationale hoofdinfrastructuur (Betuweroute, A15) waardoor kan worden gesproken van een gemengd gebied. Er kan van één lagere afstandstrap worden uitgegaan uit de brochure. De aanbevolen richtafstanden zijn in dat verband van belang en gebruikt voor de toetsing: – 200 meter voor de hinderaspecten geluid en gevaar; – 10 meter voor de hinderaspecten geur en stof. Binnen een afstand van 10 meter van de bestemmingsgrens van de bedrijfsbestemming liggen geen gevoelige bestemmingen. De kortste afstand bedraagt circa 230 m (woning Eimerensestraat 25). Gezien deze afstand en gezien het feit dat het gaat om overslag in gesloten laadeenheden bestaat er verder geen aanleiding om de hinderaspecten stof en geur verder te onderzoeken. Binnen een afstand van 200 meter van de bestemmingsgrens van de bedrijfsbestemming liggen geen gevoelige bestemmingen. De kortste afstand bedraagt circa 230 m (woning Eimerensestraat 25). Er is specifiek onderzoek gedaan naar de aspecten geluid en externe veiligheid (zie paragraaf 6.9 en paragraaf 6.11 in het inpassingsplan). Gezien de uitkomsten van deze onderzoeken, waarbij wat betreft geluid ook rekening is gehouden met cumulatie, bestaat geen aanleiding om te veronderstellen dat het mogelijk maken van de potentieel milieuhinderlijke functie zich niet verdraagt met een goede ruimtelijke ordening. Dit geldt ook voor het aspect bodemkwaliteit.
3	Indieners vrezen voor enstige geluidshinder door zowel industrie- als wegverkeerslawaai.	De woning ligt op grote afstand van de railterminal. De woning is daarom niet expliciet meegenomen in de berekeningen. Wel is de woning Reethsestraat 33 in Valburg in het onderzoek opgenomen, die op kortere afstand bevindt. De gevolgen van het project worden binnen de kaders als aanvaardbaar beschouwd.
4	Indiener verwacht verkeershinder door de nieuwe ontsluitingsweg, de reconstructie van de bestaande weg en de omliggende wegen.	Ter kennisname

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
5	De verkeersaantrekkende werking van de terminal zal een ernstige belasting opleveren van de infrastructuur rondom de projectlocatie met alle milieugevolgen van dien. Volgens indiener klemt het in dat kader des te meer dat er geen maximum lijkt te zijn gesteld voor het aantal uren per dag en het aantal dagen per jaar dat de railterminal in gebruik mag zijn.	Bij het toetsen van de mogelijk milieueffecten in het milieueffectrapport en inpassingsplan is er vanuit gegaan dat treinen 24 uur per dag 7 dagen per week de terminal op komen rijden. Voor vrachtverkeer geldt dat er tijdens werkdagen gewerkt mag worden, dus circa 250 dagen per week. Voor zowel vracht- als treinverkeer is er daarbij uitgegaan dat er ook 's nachts gewerkt wordt. Met deze uitgangspunten blijven de effecten binnen de normen zoals vastgelegd in wet en regelgeving. In een inpassingsplan moet een representatieve bedrijfssituatie worden onderzocht. Mocht het nodig zijn dan kunnen eventuele openingstijden worden vastgelegd in de omgevingsvergunning
6	Indiener heeft vernomen dat de ontsluiting van de railterminal via de aanpassing van knoop 38 pas zo'n één a twee jaar na ingebruikname van de railterminal gepland staat. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersbewegingen van de terminal over de huidige infrastructuur zal plaatsvinden. Dit zorgt voor een ernstige toename van de (parkeer)druk op de bestaande wegen. Daarnaast is het aannemelijk dat dit zal leiden tot verkeershinder en verkeersonveilige situaties. Ook is sprake van nieuwe verkeersrisico's, omdat ook de aardvan de verkeersbewegingen verandert. De exploitatie van de railterminal zal immers met name zware vrachtbewegingen voortbrengen.	De inpassing van de RTG zoals uitgewerkt in het inpassingsplan vraagt een aanpassing aan het kruispunt Rijksweg zuid. Dit is in het inpassingsplan uitgewerkt en wordt gerealiseerd voorafgaand aan in gebruikname van de RTG. Een aanpassing van afslag 38 is niet nodig voor de verkeersafwikkeling. De gemeenten Overbetuwe en Nijmegen werken aan de aanpassingen van afslag 38 om deze toekomstbestendig te maken gezien de toekomstige ontwikkelingen in het gebied. De planning is afhankelijk van de verbreding van de A15 en de afspraken die partijen zullen maken
6	Indieners vrezen voor hun veiligheid vanwege de activiteiten die op de RTG zullen worden uitgevoerd en de transportroute. Dit brengt risico's mee op zware ongevallen met mogelijk grote uitstraling en gevolgen voor de omgeving. Het gaat daarbij zowel om plaatsgebonden risico's als om het groepsrisico. De treinen die gebruik maken van de railterminal kunnen gevaarlijke stoffen vervoeren waaronder acuut toxische stoffen. Daarnaast zal er overslag plaatsvinden op de railterminal van gevaarlijke stoffen van het spoor naar de weg en omgekeerd waarmee ook vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg zag plaatsvinden.	Het invloedsgebied van de RTG wordt bepaald door overslag van zeer toxische vloeistoffen en zeer toxische gassen. Bij een ongeval resulteert dit in een scenario met een toxische wolk. Woongebieden in de omgeving van het plangebied worden ook al blootgesteld aan de kans op een toxische wolk van de Betuweroute. De afstand tussen de RTG en de woongebieden is vergelijkbaar met deze andere risicobronnen. Voor wat betreft de effecten zijn geen grotere effecten te verwachten bij een incident, er worden immers containers met dezelfde gevaarlijke stoffen vervoerd/overgeslagen. De risico's zijn ruim binnen de normen die we daarvoor hebben in Nederland.
7	Indieners vrezen voor een verslechtering van de kwaliteit van de omliggende Natura 2000-gebieden, onder andere de gebieden Veluwe en Rijntakken.	Uit de passende beoordeling kan worden geconcludeerd dat de RTG in geen enkel Natura 2000-gebied zelfstandig dan wel in combinatie met andere projecten (cumulatie) leidt tot een significant negatief effect.

3.10 **Indiener 10**

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
1	In het akoestisch onderzoek zijn fictieve geluidswallen meegenomen. Indiener vindt dit op z'n minst opmerkelijk. Het is daarnaast niet duidelijk op welke wijze deze fictieve geluidswallen invloed hebben op de resultaten.	In het akoestisch onderzoek is de grondwal meegenomen die ook wordt voorgeschreven in de regels van het inpassingplan. De grondwal moet volgens de regels van het inpassingsplan een minimale hoogte van 5 meter bedragen. Om een realistische akoestische weergave te krijgen is deze grondwal meegenomen in het onderzoek.
2	Indiener merkt op dat in het akoestische onderzoek is uitgegaan van een hypothetisch zonnepark en een hypothetische geluidswal van een rij containers van 12 meter hoog. Hierdoor geeft het akoestisch onderzoek geen accurate weergave van de geluidhinder van het RTG. De geluidsbelasting wordt immers mogelijk verlaagd, door zowel een fictieve 12 meter hoge muur van containers als een fictief zonnepark als geluidswal op te voeren. Door een hypothetische containermuur en een hypothetisch zonnepark op te nemen in het akoestisch onderzoek, worden de resultaten aangetast. De geluidswaarden worden immers mogelijk verlaagd door deze geluidsbarrières, terwijl deze geluidsbarrières er hoogstwaarschijnlijk niet (of niet volledig) zullen zijn na oprichting van de RTG. Daarnaast is de muur van containers van 12 meter hoog überhaupt niet mogelijk, daar deze muur in strijd is met artikel 4. 1, sub a, onder 2 van de planregels, dat uitsluitend een stapelhoogte van maximaal 10,5 meter toelaat.	In de praktijk zullen er op de terminal altijd min of meer aaneengesloten vlakken van (gestapelde) containers aanwezig zijn, wat voor de omgeving zowel positief (afscherming) als negatief (reflecties) kan uitpakken. De containers zijn meegenomen om tegemoet te komen aan zorgen van omwonenden over de invloed van reflecties. In de berekeningen is uitgegaan van een stapelhoogte van 12 m. Dit scenario geeft hogere geluidbelastingen in de omgeving dan bij stapelhoogte 10,5 m en is daarmee de maatgevende situatie. Met name bij hoge geluidsbronnen (zoals piekgeluid stapelen containers) is de reflectie in de wand van 12 m hoger dan bij 10,5 m. De afschermende werking van de wand van 12 m is nagenoeg gelijk aan de afschermende wand van 10,5 m. Het betreft namelijk een verhoudingsgewijs hoog 'scherm', zowel ten opzichte van de afstand tot de activiteiten op de terminal als ten opzichte van de beoordelingshoogte. Het 'scherm' ophogen met 1,5 m zal dan niet veel toevoegen aan de geluidsreductie. . Voor het zonnepark is gerekend met een akoestisch reflecterend bodemvlak en niet als geluidafschermend element. Dit is een worst case benadering. Als het zonnepark niet gerealiseerd zou worden, is het bodemvlak geluidabsorberend en zullen de geluidsniveaus in de omgeving mogelijk iets lager zijn dan berekend.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
3	Het akoestisch onderzoek geeft een verkeerd beeld van een worst case scenario door (alleen) te werken met een mogelijke beginsituatie van 30.000 laadeenheden, in plaats van de eindsituatie met de overslag van 90.000 laadeenheden op jaarbasis. De berekening voor het akoestisch onderzoek geeft daarom slechts een beeld weer van het verladen van 1/3 van de laadeenheden. Dit geeft een mogelijk vertekend beeld met mogelijk lagere geluidhinder door verlading. Daarnaast is het geenszins een gegeven dat verlading door elektrische kranen van 90.000 laadeenheden een lagere geluidsbelasting op zou leveren. Dit blijkt althans niet uit het onderzoek. Dit geldt eens te meer gelet op artikel 4.4.2 sub b en voornamelijk sub c van de planregels. Op basis hiervan mag gebruik gemaakt worden van laad- en losvoorzieningen met fossiele brandstof, mits deze worden ingezet op delen die niet bereikbaar zijn voor de niet met fossiele brandstof aangedreven laad- en losvoorzieningen. Dit betekent dat er bij de maximale capaciteit van 90.000 laadeenheden wel degelijk meer geluidsoverlast kan optreden dan bij 30.000 laadeenheden, omdat er alsnog laad- en loseenheden met fossiele brandstof kunnen worden gebruikt.	Tot en met 30.000 laadeenheden worden in de geluidsonderzoeken reachstackers gebruikt voor het op- en overslaan van laadeenheden. Boven de 30.000 laadeenheden wordt gebruik gemaakt van elektrische portaalkranen en een empty handler. Uit de capaciteitsanalyse die is opgesteld om in beeld te brengen hoeveel materieel in bedrijf dient te zijn bij een bedrijfssituatie van 30.000 laadeenheden en 90.000 laadeenheden wordt aangegeven dat de werkuren met reachstackers bij 30.000 laadeenheden substantieel hoger ligt dan bij een bedrijfssituatie van 90.000 laadeenheden. De geluidsbelasting van reachstackers zijn daarnaast hoger dan elektrische kranen. Op basis van deze informatie kan worden geconcludeerd dat het gebruik van reachstackers tot en met 30.000 laadeenheden de worst case scenario is.
4	De gevolgen van de verlading van 30.000 laadeenheden worden ingedeeld in dagdelen op basis van de opgave van DERT bij mail van 24 januari 2017. De e-mail en toelichting zijn echter niet bijgevoegd, waardoor geenszins vast te stellen is, of deze dagindeling niet volledig arbitrair is. De gevolgen van de dagindeling kunnen aanzienlijk zijn. De toegestane geluidhinder ligt immers lager in de avond en nacht. Op dit punt kan derhalve niet klakkeloos uitgegaan worden van dejuistheid van het akoestisch onderzoek. Zonder motivering kan derhalve niet zomaar van deze dagindeling worden uitgegaan.	In het akoestisch onderzoek is de gehanteerde dagindeling opgenomen in de tabel. In het inpassingsplan moet een representatieve bedrijfsvoering worden onderzocht. Op basis van de opgestelde capiciteitsanalyse van Logitech wordt deze dagindeling als representatief gezien. Het inpassingplan dient met name voor de borging van een goede ruimtelijke ordening, niet voor de regulering van milieuaspecten. Voorschriften die met het laatste verband houden, horen dus in principe niet thuis in het inpassingsplan. Wanneer voor de terminal een omgevingsvergunning wordt afgegeven, kan daarin het toegestane aantal voertuigbewegingen — in de vorm van (geluids)grenswaarden — worden geregeld, inclusief openingstijden.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
5	Bij de verkeersbewegingen, veroorzaakt door de verplaatsing van de laadeenheden, is geen rekening gehouden met het worst case scenario. Sterker nog, er is bij het akoestisch onderzoek van het best case scenario uitgegaan. In de eindsituatie zal mogelijk sprake zijn van 90.000 laadeenheden perjaar. In het akoestisch onderzoek is ervan uitgegaan dat er derhalve sprake zal zijn van verkeersbewegingen van 170zware vrachtwagens per dag. Hierbij is, hoewel dit onduidelijk blijft, waarschijnlijk uitgegaan van 260 dagen waarin het laden en lossen met vrachtwagens plaatsvindt; aldus 90.000 / 260 = 346 laadeenheden per dag. Ervan uitgaande dat één zware vrachtwagen twee laadeenheden vervoert, komt dat grofweg neer op 170 zware vrachtwagens per dag die de RTG bezoeken. Voor deze berekening is echter uitgegaan van de meest efficiënte belading van de vrachtwagens. Het is immers ook goed mogelijk dat er slechts één laadeenheid per vrachtwagen wordt ingeladen. De gebruikte berekening waarbij 'slechts' 170 vrachtwagens dagelijks laden en lossen is derhalve een best case scenario en geen worst case scenario. In een worst case scenario zouden er immers meer dan 346 vrachtwagens per dag rijden of mogelijk meer, als er onbeladen vrachtwagens wegrijden bij de RTG.	Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de verkeersaantrekkende werking van de RTG. Op basis van het terminal model is het aantal vrachtwagenbewegingen als volgt berekend: - Vanuit de bestaande vrachtwagenstromen, ziet Panteia een reële kans om 60.000 beladen vrachtwagenritten over te hevelen naar intermodaal vervoer. - Op de terminal worden niet alleen beladen containers behandeld. Er zijn ook lege containers die aan- en afgevoerd worden. Hiervoor is een opslag gehanteerd van 40%. In veel gevallen wordt de lege container namelijk verplaatst tussen twee klanten. Dit principe heet hergebruik van containers. - Een 40% opslag, betekent in dit geval dat op elke 7 containers die aan-/afgevoerd worden naar de RTG, er twee verplaatsingen zijn met lege containers. Voor die containers is op dat moment geen hergebruik mogelijk. - Deze opslag zorgt in totaal voor 82.264 vrachtwagenbewegingen in relatie tot de RTG per jaar. Dit komt neer op 316 vrachtwagenbewegingen per dag. In de onderzoeken zijn 90.000 vrachtwagenbewegingen aangehouden op jaarbasis. Ook de capaciteitsanalyse komt op circa 170 vrachtwagens per werkdag in de eindsituatie. In de onderzoeken is voor de eindsituatie uitgegaan van 340 vrachtwagenbewegingen en 170 vrachtwagens per dag.
6	De intentie is om een grondwal te realiseren van 100 meter lang en vijf meter hoog, om de effecten van de geluidhinder te reduceren. Deze grondwal is echter niet opgenomen in het inpassingsplan, zodat het bereiken van het beoogde geluidswaarden door de provincie niet is gewaarborgd. Als de grondwal niet opgenomen wordt in het inpassingsplan, dan kunnen de bijbehorende geluidwaarden ook niet als maatgevend beschouwd worden.	Voor de aan te leggen grondwal is in de regels van het inpassingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat er een grondwal moet worden aangelegd van minimaal 5 meter hoog. Hiermee is de grondwal voldoende gewaarborgd. Op de plaatsen waar geen grondwal kan worden aangelegd worden zichtschermen geplaatst om geluidsoverlast zo veel als mogelijk te beperken. Hierbij wordt voldaan aan het advies zoals opgenomen in het akoestisch onderzoek.
7	Er zit momenteel een opening in de geluidswal van circa 20 meter ter hoogte van de nieuw te realiseren rotonde bij de ingang van de RTG. Na realisatie van de rotonde zal de opening 140 meter bedragen. Niet is onderzocht wat hiervan de geluidseffecten zullen zijn.	in de geluidsmodellen is de opening ter hoogte van opening van de RTG meegenomen. De geluidseffecten van deze opening is daarmee meegenomen naar de berekening van de geluidseffecten.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
8	Dat de gevolgen van de RTG op het gebied van geluidhinder aanzienlijk zijn, blijkt uit het akoestisch onderzoek. De ambiliewaarde voor het maximale geluidniveau (LAmax) 55 dB(A) etmaalwaarde (55/50/45 dB(A) in resp. de dag-, avond- en nachtperiode) wordt in veel gevallen overschreden, ook bij een geluidscherm van 5 meter hoogte. Uit de overeenkomst tussen provincie en gemeente Overbetuwe volgt dat burgemeester en wethouders het bevoegde gezag zijn ten aanzien van het verlenen van de omgevingsvergunning. Het maximale geluidsniveau LArnax (RTG + rangeren diesellocomotieven) bedraagt ten hoogste 60 dB(A) in de dag-, avond en nachtperiode. Dit komt overeen met de bovengrens van 70 dB(A) etmaalwaarde ligt daarmee 15 dB(A) boven het ambitieniveau van de gemeente. Deze zeer forse overschrijding wordt niet beperkt door de optionele en niet gewaarborgde afscherming. In het akoestisch rapport zijn geen verdere maatregelen opgenomen om de maximale geluidswaarden te reduceren. Volgens de provincie is maximaal geluidniveau van 70dB(A) etmaalwaarde toelaatbaar en vergunbaar en is ondanks deze forse overschrijding nog sprake van een goed woon- en leefklimaat. De provincie heeft dit echter niet onderbouwd waardoor sprake is van een motiveringsgebrek.	Provinciale Staten van Gelderland hebben in april 2020 een besluit genomen waardoor de bevoegdheid voor het verlenen van de omgevingsvergunning bij de provincie Gelderland komt te liggen voor bouwen en milieu. Hiermee is de gemeente geen bevoegd gezag meer voor de omgevingsvergunning bouwen en milieu. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat het maximale geluidniveau LAmax bedraagt ten hoogste 61 dB(A) in de dagperiode en 60 dB(A) in de avond- en nachtperiode. Er wordt hiermee inderdaad niet voldaan aan de ambitiewaarden in het gemeentelijk geluidsbeleid van 55 (dag), 50 (avond) en 45 dB(A) (nacht) voor het LAmax. Er wordt wel voldaan aan de bovengrens in het gemeentelijk beleid voor het LAmax van respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A). Uit nader onderzoek blijkt dat de hoogte van LAmax met name wordt bepaald door het stapelen van containers op hoogte. Deze geluidsbelasting is niet verder te beperken, het stapelen van containers en is een onoverkoombare bron bij reguliere bedrijfsvoering op een terminal. Ook op basis van jurisprudentie is een etmaalwaarde LAmax van 70 dB(A) aanvaardbaar.
9	De Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) heeft daarnaast nieuwe geluidsrichtlijnen voor Europa vastgesteld. Uit onderzoek van de WGO blijkt dat geluid een van de invloedrijkste omgevingsfactoren is bij de gezondheid van mensen. Het lawaai van wegverkeer zou volgens deze richtlijnen onder de 53 dB moeten blijven en 's nachts zelfs onder de 45 dB. De nonnen in de Wet Geluidhinder (Wgh) en de gemeten waarden voldoen hier niet aan, zodat volgens deze richtlijnen geen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In deze richtlijnen is aangegeven dat in het bijzonder spoorweglawaai en wegverkeer leidt tot gezondheidsklachten.	De geluidbelasting voldoet aan de normering uit de Wet geluidhinder. De richtlijnen in de WHO zijn geen toetsingskader. Er kan niet altijd worden voldaan aan de richtlijnen van de WHO. In absolute zin is in de omgeving sprake van hoge geluidsbelastingen, de oprichting van de RTG draagt daaraan slechts in zeer beperkte mate bij. Een toename van een (constant) geluidsniveau met 1 dB is voor de meeste mensen niet of nauwelijks waarneembaar. De in Nederland gehanteerde grenswaarden in de Wet geluidhinder zijn het resultaat van een afweging tussen enerzijds het mogelijk maken van ontwikkelingen en anderzijds de bescherming tegen de nadelige gevolgen daarvan. Enige hinder voor de omgeving wordt daarbij als aanvaardbaar beschouwd. Dit is anders dan in het advies van de WHO, dat meer is gericht op het voorkomen van ongewenste gezondheidseffecten.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
10	Er wordt landelijk erkend dat geluidsoverlast als gevolg van weg- en spoorvervoer extra aandacht verdient en in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering starten Rijkswaterstaat en ProRail vanaf 2020 met het uitvoeren van geluidmaatregelen en in een amendement van 24 oktober 2017 van de gemeente Overbetuwe is vermeld dat er gezorgd dient te worden dat er geen in redelijkheid vermijdbare overlast voor de omgeving optreedt. Zowel aan de nieuwe richtlijnen van de WGO als aan het Meerjarenprogramma wordt niet voldaan. De geluidsmetingen leiden tot hogere waarden. Derhalve kan niet gesteld worden dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	De geluidbelasting voldoet aan de normering uit de Wet geluidhinder. De provincie treft diverse maatregelen om geluidseffecten te beperken, zoals realisatie van de grondwal, zichtschermen met geluid reducerend effect en inzet van materiaal gedreven op niet fossiele brandstoffen vanaf 30.000 laadeenheden. Hiermee wordt invulling gegeven om vermijdbare overlast voor de omgeving te voorkomen.
11	De Geluidsniveaus bij maximaal gebruik van de Betuweroute (2025 volgens ProRail) is op Eimerensestraat 17 ten tijde van de aanleg van de Betuweroute al berekend door onderzoeksbureau Cauberg Huygen op max. 59 db(A). Dit zal voor de woning van indiener, die nog dichter op het CUP en de Betuweroute ligt, zeker niet minder zijn. Op basis van het rapport is Eimerensestraat 17 toen voorzien van extra geluidswerende voorzieningen zoals dakisolatie en kozijnen met geluidswerend glas. Deze voorziening is bij indiener niet toegepast. (Rapport Cauberg Huygen 970441-80350-B1) Geluidsmetingen moeten ook bij de provincie Gelderland en de Gemeente Overbetuwe bekend zijn. Het zou derhalve wenselijk zijn dat de woning van indiener eveneens van extra geluidswerende voorzieningen zal worden voorzien.	Bij Prorail kunt u informeren of uw woning in aanmerking komt voor geluidwerende maatregelen vanwege de Betuweroute.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
12	Voor de richtafstand tussen de hinderzone van bedrijven en hindergevoelige objecten dient de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering geraadpleegd te worden. Conform de toelichting van het inpassingsplan sluit de RTG het beste aan bij SBI code 2008 - 492 met de omschrijving Vervoer over land, spoorwegen: - rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel). Dit soort bedrijvigheid valt onder milieucategorie 4.2. Bij deze milieucategorie dient een richtafstand van 300 meter tussen het bedrijf en gevoelige objecten gehanteerd te worden. Indiener is woonachtig binnen deze grens. In de toelichting op het inpassingplan wordt dit probleem eenvoudig weggeschreven. Een duidelijke motivering waarom afwijking mogelijk is ontbreekt, terwijl dit op basis van de jurisprudentie wel veprlicht is. In de toelichting op het inpassingplan blijkt onvoldoende onderzoek te zijn verricht naar de omliggende omgeving. Het Buitengebied Overbetuwe wordt namelijk gekenmerkt door uitgestrekte agrarische gronden, die slechts onderbroken worden door woningen of sporadische agrarische bouwvlakken. Vanaf de woning van indiener ligt bijvoorbeeld de dichtstbijzijnde bedrijfsbebouwing op meer dan 1 kilometer afstand. De A15 ligt op meer dan een halve kilometer van de woning van indiener en andere gevoelige objecten. Het is derhalve onbegrijpelijk dat dit gebied wordt beschreven als gemengd gebied. Het voorgaande betekent ook dat er sprake is van een rustig buitengebied, waardoor de voorgeschreven richtafstand van de VNG van 300 meter aangehouden dient te worden'. Derhalve kan er met een afstand van 200 meter geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gerealiseerd.	In VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering wordt gemengd gebied als volgt omschreven: Een gemengd gebied is een gebied met matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Vanwege de directe nabijheid van hoofdinfrastructuur, namelijk de A15 en de Betuweroute, kan de RTG worden aangemerkt tot het omgevingstype gemengd gebied.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
13	De komst van de RTG zorgt voor een toenemende behoefte aan vrachtwagenparkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen in de directe omgeving. De vrachtwagens zullen regelmatig buiten openingstijden arriveren en ook tijdens openingstijden zullen de chauffeurs mogelijk moeten rusten tijdens wachttijd. Door het overnachten in strijd met het inpassingsplan te maken wordt er voor gezocht dat er juist buiten de RTG wordt geslapen in de vrachtwagen. Op dit moment is er al overlast van vrachtwagenchauffeurs van Park15. De RTG zorgt alleen maar voor meer overlast. Door de parkeerproblematiek te verleggen naar een andere locatie worden omwonenden met nog meer overlast door de RTG opgezadeld. De kans is immers reëel dat er in de nabijheid van hun woning ook een vrachtwagenparkeerplaats met de mogelijkheid van overnachting gerealiseerd zal worden.	Bestemmingsverkeer voor de terminal zal automatisch toegang kunnen verkrijgen tot het terrein van de RTG. Daarbinnen worden een voldoende aantal parkeerplaatsen gecreëerd voor bestemmingsverkeer in afwachting van het op- of afladen van de vracht. De gemeente kan hier nog nadere regels over kunnen stellen volgens de regels van het inpassingsplan. Dit mede omdat het parkeren van vrachtwagens buiten en in de directe nabijheid van het bedrijfsterrein voor alle betrokken partijen ongewenst is. De bedrijfsvoering is van dien aard, dat sprake zal zijn van kortstondig 'halen en brengen'. Mede gezien de regionale herkomst van de ladingsstromen (zie Panteia rapport), is de verwachting gerechtvaardigd dat er geen behoefte is aan extra overblijfmogelijkheden met de komst van de RTG. In het plan wordt overnachten dan ook in strijd met de regels. In ruimer regionaal verband hebben de zogenoemde 'corridorpartijen' bestuurlijke afspraken gemaakt om op termijn te komen tot een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen met bijbehorende voorzieningen. In afwachting van realisatie daarvan zullen wegbeheerder en bevoegd gezag zo nodig flankerende maatregelen kunnen treffen en handhavend kunnen optreden.
14	Bij het voorontwerp inpassingsplan is in de naar aanleiding van reacties tijdens het vooroverleg in de bijbehorende reactienota geantwoord dat er voorzien zou worden in 22 plaatsen voor het parkeren van vrachtwagens. Bij het ontwerp inpassingsplan is besloten om slechts 17 parkeerplaatsen te realiseren. Het is niet duidelijk waarom er is besloten om minder parkeerplaatsen te realiseren. Nu realisatie van de benodigde parkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen niet vaststaat en is geborgd in het inpassingsplan, is sprake van strijdigheid met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening en schiet de motivering van het plan tekort.	Door Logitech is een capaciteitsanalyse uitgevoerd welk materieel en ontwerp benodigd is voor een terminal van 90.000 laadeenheden. Uit deze analyse is gebleken dat bij 90.000 laadeenheden minimaal 17 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dit is voldoende is om in het piekuur met storing de vrachtwagens van en naar de railterminal te kunnen opvangen. Overnachten op het parkeerterrein behorend bij de railterminal is verboden volgende regels van de het inpassingsplan. De vrachtwagenbewegingen van en naar de RTG komen uit de regio van circa 60 kilometer.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
15	Voor de invulling RTG in Valburg is gekeken naar drie varianten, waarbij vanuit kostenoogpunt gekozen is voor de noordvariant. Bij de locatiekeuze horen niet alleen de milieueffecten en het kostenoogpunt relevant te zijn, maar ook andere ruimtelijk relevante onderwerpen relevant, zoals een aanvaard woon- en leefklimaat, veiligheidsaspecten, verkeersaspecten, geluidsaspecten en dergelijke. Ten onrechte zijn deze onderwerpen niet betrokken in de besluitvorming. Wanneer deze onderwerpen wel zouden zijn betrokken in de besluitvorming, dan zou de keuze voor de zuidvariant meer voor de hand hebben gelegen vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, zoals een bundeling van logistieke functies in plaats van een ruimtelijke uitbreiding daarvan, het meer verwijderd zijn van de meest gevoelige objecten en juist het meer dichterbij liggen van de infrastructuur. De keuze van de zuid variant zou ook zorgen voor een breder maatschappelijk draagvlak nu veel inwoners van de gemeente Overbetuwe vrees hebben voor wijzigingen in het bestemmingsplan aan de 7 noordzijde van de RTG om de gewenste bedrjfsfuncties te realiseren.	In het milieueffectrapport zijn de milieueffecten voor zowel de noord- als de zuidvariant onderzocht op de door indiener genoemde onderwerpen zoals externe veiligheid, geluid, verkeersveiligheid, gezondheid et cetera. Het milieueffectrapport is onderdeel van de besluitvorming. De milieueffecten van de locatievarianten verschillen niet sterk van elkaar. De beoordeling op basis van het MKBA en MES van de investeringskosten, voorzieningen met betrekking tot Betuweroute en de exploitatietechnische aspecten voor de varianten zijn nog steeds valide en onderscheiden zich wel van elkaar. De noordvariant scoort hier beter dan de zuidvariant. Overigens is de realisatie van de zuidvariant niet meer mogelijk, voor deze locatie is door de gemeente Overbetuwe een onherroepelijke omgevingsvergunning afgegeven voor de realisatie van een zonnepark.
16	De provincie gaat ervan uit dat toekomstige bedrijven (logistiek en assemblage) zich gaan vestigen in de nabijheid van de RTG. Of dit mogelijk is zal afhangen van de bereidheid van de gemeente Overbetuwe om bestaande bestemmingsplannen te wijzigen. Tot op heden is dit niet geborgd in bestuurlijke bindende afspraken tussen provincie en gemeente. Indiener vindt het ook belangrijk dat de bron van de overlast zoveel mogelijk wordt weggenomen.	De ontwikkelingen van extra bedrijventerrein in de directe omgeving van de terminal is geen onderdeel van het inpassingsplan. Ook zonder ontwikkeling van extra bedrijventerrein(en) heeft de terminal voldoende potentie.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
17	Het inpassingsplan waarborgt niet dat de RTG niet in bedrijf is in de avonden, in de nacht en in het weekend en op feestdagen, waardoor er geen redelijke afweging heeft plaatsgevonden tussen de bedrijfsbelangen en het belang van omwonenden. Het ligt voor de hand dat het vrachtwagenverkeer zich met name zal concentreren op de openingstijden van de lokale bedrijven in de regio, waardoor veelal aan de randen van de dag een enorme toename zal zijn van het vrachtverkeer en hiermee juist tijdens de spitstijden en rustmomenten. Hiermee is bij de beantwoording van de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening en hiermee verband houdend woon- en leefklimaat geen althans in onvoldoende mate rekening gehouden.	Het inpassingsplan is niet het juiste instrument om werk- en openingstijden te waarborgen. In de nog aan te vragen omgevingsvergunningen wordt de bedrijfssituatie getoetst en eventuele voorwaarden verbonden aan de werk- en openingstijden.

3.11 Indiener 11

1	Uit de akoestische onderzoeksgegevens van Royal Haskoning DHV zoals beschreven in het ontwerp inpassingsplan, blijkt dat locatie 5 uitsluitend uit 2 adressen/objecten bestaat. De camping noch de woning wordt meegenomen in de definiëring van locatie 5 en is daarmee niet onderzocht. Indiener gaat ervan uit dat hier dus nog aanvullend onderzoek gedaan zal worden.	De twee adressen worden als representatief beschouwd voor alle woningen in gebied 5. Het toevoegen van extra woningen zou geen ander beeld opleveren.
2	Volgens indiener zou voor de camping als recreatiesector een afzonderlijke m.e.r.-procedure moeten worden doorlopen, want in alle rapporten en onderzoeken is hier tot nu toe geen onderzoek naar gedaan.	De camping valt binnen het studiegebied van het milieueffectrapportrapport voor de milieuaspecten waar dit van belang is. Het studiegebied is groter dan het plangebied en omvat het gebied waar als gevolg van de aanleg van terminal en ontsluitingsweg relevante effecten te verwachten zijn. Met andere woorden: het plangebied en het gebied daarbuiten waar mogelijk effecten optreden. Dit is per milieueffect verschillend
3	Het RTG zal overlast gaan veroorzaken voor het bedrijf van indiener, de campinggasten en het woongenot van indiener. De RTG leidt tot geluids- en lichthinder, luchtvervuiling en milieubelasting.	In het milieueffectrapport en de toelichting van het inpassingsplan is onderzocht of de Railterminal een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt gewaarborgd. Uit de onderzoeken voor geluid, licht, lucht en milieu komt dat de railterminal geen belemmering is voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4	De RTG zal negatieve gevolgen hebben voor de camping op het gebied van de exploitatie, omdat er een leegloop van de camping zal plaatsvinden. Daarnaast vermindert de waarde van de camping en de woning.	Het inpassingsplan Railterminal Gelderland kan mogelijk leiden tot vermindering van de waarde van een onroerende zaak, zoals uw woning. Voor het bepalen van de vraag of in een concreet geval sprake is van planschade, en zo ja, wat de omvang van de schade is en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt, kent de Wet ruimtelijke ordening een aparte procedure. Belanghebbenden die menen in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in planschade kunnen, na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan, een verzoek indienen bij Gedeputeerde Staten van Gelderland. Een onafhankelijk commissie beoordeelt per individueel verzoek of er sprake is van planschade en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt. Wanneer de verzoeker recht heeft op een tegemoetkoming in de planschade keert de provincie deze uit. De provincie Gelderland heeft eerder voor de RTG een bovenwettelijke planschaderegeling opgesteld. Mocht u in aanmerking komen voor deze bovenwettelijke planschade regeling, dan bent u hier reeds over geïnformeerd door de provincie Gelderland.
5	Indiener verzoekt om passende maatregelen te treffen, zodat geen overlast en schade zal worden ondervonden	in het inpassingsplan zijn maatregelen passende opgenomen om de overlast te beperken, zoals het realiseren van een grondwal en zichtschermen.

3.12 **Indiener 12**

Nr.	**Samenvatting zienswijze**	**Antwoord**
1	Indieners zijn van mening dat het inpassingsplan een onaanvaardbare inbreuk oplevert op het goede woon- en leefklimaat en derhalve in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. Indieners zijn bovendien van mening dat het inpassingsplan leidt tot een onaanvaardbare aantasting van hun belangen en daarmee strijdig is met het bepaalde in artikel 3:4 Awb.	Ter kennisname
2	Milieugevoelige functies zoals woningen in de directe omgeving van het plangebied mogen niet negatief worden beïnvloed door de planologische activiteiten en bouwmogelijkheden die met het inpassingsplan mogelijk worden gemaakt. Indieners achten de gekozen locatie niet geschikt voor de onderhavige ontwikkelingen door de gevoelige functies die nabij de projectlocatie gelegen zijn.	In het milieueffectrapport en inpassingsplan is onderzocht wat de invloed van de Railterminal is op de in de directe omgeving gevoelige functies. Uit deze onderzoeken is gebleken dat met de realisatie van de Railterminal goed woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd.

3	Indieners vrezen voor enstige geluidshinder door zowel industrie- als wegverkeerslawaai.	De woning ligt op grote afstand van de railterminal. De woning is daarom niet expliciet meegenomen in de berekeningen. Wel is de woning Rijksweg Zuid 43 in het onderzoek opgenomen, die op kortere afstand bevindt. De gevolgen van het project worden binnen de kaders als aanvaardbaar beschouwd.
4	Indiener verwacht verkeershinder door de nieuwe ontsluitingsweg, de reconstructie van de bestaande weg en de omliggende wegen.	Ter kennisname
5	De verkeersaantrekkende werking van de terminal zal een ernstige belasting opleveren van de infrastructuur rondom de projectlocatie met alle milieugevolgen van dien. Volgens indiener klemt het in dat kader des te meer dat er geen maximum lijkt te zijn gesteld voor het aantal uren per dag en het aantal dagen per jaar dat de railterminal in gebruik mag zijn.	In het inpassingsplan is opgenomen dat er maximaal 90.000 laadeenheden mogen worden op- en overgeslagen per jaar. Op basis van dit uitgangspunt is in beeld gebracht wat de verkeersaantrekkende werking is van de RTG. Hiervan zijn de milieugevolgen in beeld gebracht en beoordeeld in het inpassingsplan en het milieueffectrapport. In het inpassingsplan moet een representatieve bedrijfsvoering worden onderzocht. Door de toekomstig exploitant moet een omgevingsvergunning bouwen en milieu worden aangevraagd. in deze vergunning kunnen eventueel werktijden en werkdagen worden voorschriften, indien dit nodig blijkt voor eventuele mliieugevolgen.
6	Indiener vreest dat het project zal leiden tot verkeersonveilige situaties omdat de omliggende wegen niet zijn ingericht op de verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen. Daar komt nog bij dat niet alleen het aantal verkeersbewegingen zal toenemen maar ook de aard van de verkeersbewegingen zal veranderen doordat de exploitatie van railterminal met name zware vrachtbewegingen zal voortbrengen. Dit brengt nieuwe verkeersrisico's mee voor zowel autoverkeer als niet-gemotoriseerd verkeer.	De RTG heeft een verkeersaantrekkende werking van 340 vrachtwagenbewegingen per jaar. Voor de RTG wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd die aansluit op de Rijksweg Zuid. Dit kruispunt wordt ook aangepast, zodat er een verkeersveilig kruispunt ontstaat. De verkeersaantrekkende werking van de RTG niet dusdanig dat realisatie van de RTG zorgt voor verkeersonveilige situaties op omliggende wegen door de toename van verkeersbewegingen.
7	Indieners vrezen voor hun veiligheid vanwege de activiteiten die op de RTG zullen worden uitgevoerd en de transportroute. Dit brengt risico's mee op zware ongevallen met mogelijk grote uitstraling en gevolgen voor de omgeving. Het gaat daarbij zowel om plaatsgebonden risico's als om het groepsrisico. De treinen die gebruik maken van de railterminal, kunnen gevaarlijke stoffen vervoeren waaronder ook acuut toxische stoffen. Daarnaast zal er op de railterminal overslag plaatsvinden van gevaarlijke stoffen van het spoor naar de weg en omgekeerd waarmee ook vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg zag plaatsvinden.	Het invloedsgebied van de RTG wordt bepaald door overslag van zeer toxische vloeistoffen en zeer toxische gassen. Bij een ongeval resulteert dit in een scenario met een toxische wolk. Woongebieden in de omgeving van het plangebied worden ook al blootgesteld aan de kans op een toxische wolk van de Betuweroute. De afstand tussen de RTG en de woongebieden is vergelijkbaar met deze andere risicobronnen. Voor wat betreft de effecten zijn geen grotere effecten te verwachten bij een incident, er worden immers containers met dezelfde gevaarlijke stoffen vervoerd/overgeslagen. De risico's zjn ruim binnen de normen die we daarvoor hebben in Nederland.

8	Indieners vrezen voor een verslechtering van de kwaliteit van de omliggende Natura 2000-gebieden, waaronder de gebieden Veluwe en Rijntakken.	Uit de passende beoordeling kan worden geconcludeerd dat de RTG in geen enkel Natura 2000-gebied zelfstandig dan wel in combinatie met andere projecten (cumulatie) leidt tot een significant negatief effect.
9	Indieners zijn van mening dat hun uitzicht onevenredig wordt aangetast door voorgenomen ontwikkelingen als gevolg van de hoogte van de portaalkranen, hijsinstallaties en andere open constructies. De hoogte hiervan is maximaal 25 meter. Voor lichtmasten is dit 30 meter. Ter hoogte van de bestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' zal de grondwal minimaal vier meter bedragen. Gelet op de hoogte van de portaalkranen en lichtmasten is dit volstrekt onvoldoende om de aantasting van het uitzicht weg te nemen.	In het landschapsplan Railterminal Gelderland van Pouderoyen, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, is het ontwerp van beoordeeld, inclusief de hoogte van de grondwal ter hoogte van de hoogspanningsmast. Ter hoogte van de hoogspanningsmast Nijmegen – Elst wordt de grondwal 4 meter hoog en worden geen overstaanders aangeplant, maar enkel struikvormige, houtige gewassen. De te behouden monumentale bomen in combinatie met het struikgewas op de grondwal weren het zicht op de terminal.
10	Indieners merken op dat de landschappelijke inpassing niet als voorwaardelijke verplichting is opgenomen. Hierdoor is er onvoldoende zekerheid of de beoogde landschappelijke inpassing plaatsvindt.	In de regels van het inpassingsplan is opgenomen dat de grondwal minimaal 5 meter bedraagt, behalve ter hoogte van kabels en leidingen. De grondwal wordt in gezamenlijk overleg tussen de gemeente en provincie gerealiseerd. Een voorwaardelijke verplichting in de planregels leent zich in deze situatie niet voor het waarborgen van de landschappelijke inpassing. Deze richt zich tot de gebruiker van de terminal die zelf niet in de aanleg kan voorzien. Het aanleggen van de grondwal gebeurt door de overheid. De overheid heeft het in haar macht om de wal aan te leggen. De afspraken tussen gemeente en provincie geven voldoende borging voor de aanleg van de grondwal.
11	Indieners zijn van mening dat de RTG niet ruimtelijk inpasbaar is op deze locatie. Er zijn ook alternatieven mogelijk zoals de onderzochte midden- en zuidvariant. Indieners verwachten van de provincie dat zij bij de ruimtelijke inpassing alle belangen afweegt en daarbij een locatie kiest die zowel qua milieu als qua ruimtelijke impact het minst ingrijpt op de leefomgeving van omwonenden. De midden- en zuidvariantie hebben volgens indiener minder impact op de omliggende dorpen en liggen tussen of zeer nabij het spoor en de A15. Indieners spreken dan ook hun nadrukkelijke voorkeur uit voor de zuidvariant.	De gemeente Overbetuwe heeft in 2019 voor de locatie van de zuidvariant een onherroepelijke omgevingsvergunning afgegeven voor de aanleg van een zonnenpark tussen de A15 en de Betuweroute. Hierdoor is de zuidvariant niet meer mogelijk en dus geen realistisch alternatief. Vanwege de wens van de gemeente Overbetuwe en omwonenden is de Zuidvariant alsnog meegenomen in de mileueffectrapportage. De conclusie is dat de milieueffecten van de varianten niet sterk van elkaar verschillen. De investeringskosten, voorzieningen met betrekking tot de Betuweroute en de exploitatiemogelijkheden onderscheiden zich wel. De noordvariant scoort hier op het best. Om deze renenen is er gekozen voor de Noordvariant.

3.13 **Indiener 13**

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Het nut en de noodzaak van de RTG zijn onvoldoende aangetoond. Volgens indiener is deze locatie niet rendabel. Verder zorgt de RTG voor veel onacceptabele overlast, gevaar voor omwonenden en schade voor natuur en zijn de kosten overantwoord hoog.	In het rapport van Panteia (versie maart 2020) is doormiddel van het terminalmodel (best beschikbare techniek) gekeken wat de potentie is van de RTG. De conclusie is dat de potentie van RTG in 2030 komt op 82.500 laadeenheden. Ook de Laddertoets voor duurzame verstedelijking is geactualiseerd door Goudappel Coffeng (april 2020). Hierin wordt de behoefte van de RTG onderzocht. In deze toets wordt onder andere de conclusie getrokken dat door de toekomstige ontwikkelingen de potentie en behoefte voor goederenvervoer over het spoor en de RTG op langere termijn groter wordt. De locatie bij Valburg leent zich bij uitstek voor de ontwikkeling van de railterminal, gezien de ligging aan de Betuweroute en de A15 en de mogelijk om relatief makkelijk te starten met een terminal met lagere volumes. Deze diverse onderzoeken tonen aan dat de RTG rendabel is.
2	Indiener vraag zich af hoe wordt gewaarborgd dat uitbreiding van de RTG in de nabije toekomst en daarmee aanvullende toename van geluid, stikstof, milieubelasting, licht en verkeer uitgesloten wordt.	In de regels van het inpassingsplan is vastgelegd dat de RTG mag doorgroeien naar 90.000 laadeenheden per jaar. Hier zijn alle onderzoeken op gebaseerd. Mocht de RTG in de toekomst willen doorgroeien, dan zal hier opnieuw een inpassingsplan of bestemmingsplan voor moeten worden opgesteld, waarbij toetsing plaatsvindt op geluid, milieubelasting, licht en verkeer.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
3	In het plan wordt onvoldoende onderzocht wat de cumulatieve effecten met andere ontwikkelingen zijn op het gebied van onder meer geluid, verkeer, licht, stikstof en milieu. Hierbij dienen ook de aanleg en het gebruik van het zonnepark en de extra windmolens nabij de RTG, de uitbreiding van Park 15, de uitbreiding van bedrijventerrein de Grift in Nijmegen-Noord, Kleefse Waard en IJsseloord 2 in Arnhem, 7Poort in Zevenaar en woningbouw in Arnhem-Zuid, Nijmegen-Noord, Oosterhout en Elst meegenomen te worden. Daarnaast dient cumulatie met het doortrekken en verbreden van de A15 getoetst te worden.	De huidige en de autonome ontwikkelingen vormen de referentiesituatie bij het bepalen van de effecten van het plan in het milieueffectrapport. Met autonome ontwikkelingen worden de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen het gebied bedoeld zonder de realisatie van de RTG. Het gaat hierbij om ontwikkelingen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dat betekent dat de volgende onderdelen deel uit maken van de referentiesituatie: • De bestaande woningen • Het bestaande onderliggende wegennet met toekomstige verkeersintensiteiten (peiljaar 2033) • Rijksweg A15 is doorgetrokken vanaf knooppunt Ressen naar de A12 tussen Duiven en Zevenaar en verbreed tussen knooppunt Valburg en knooppunt Ressen waarbij rekening gehouden wordt met opgevuld geluidplafond. • De verbrede Rijksweg A12 tussen Westervoort en Knooppunt Oud-Dijk • Volledig gerealiseerd en gevuld Park 15 • Containeruitwisselpunt (CUP) conform vigerende vergunning • Windpark Nijmegen - Betuwe met volledige planologische opvulling tot 5 windturbines • Gerealiseerd Zonnepark Overbetuwe tussen de knooppunten Valburg en Ressen • Betuwelijn met opgevuld geluidplafond De uitbreiding van overige genoemde bedrijventerreinen van bedrijventerrein hebben geen direct cumulatief effect op geluid en licht en milieu en/of zijn planologisch nog niet mogelijk en zijn daarom niet dusdanig betrokken in de milieueffectbeoordeling
4	De compensatie van omwonenden middels een omgevingsfonds is niet gewaarborgd. Dit dient volgens indiener wel te gebeuren. Daarbij moeten concrete prestatieafspraken worden vastgelegd waaronder de hoogte van het bedrag en de wijze waarop dit procedureel vormt wordt gegeven.	De provincie heeft door middel van een goede landschappelijke inpassing, een bijdrage aan de gebiedsmaatregelen, een bijdrage aan de Afslag 38 en een bovenwettelijke planschaderegeling, een ruimte bijdrage gedaan om de nadelen voor de omgeving te compenseren. In een omgevingsfonds is niet voorzien.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
5	Het gebruik van nieuwe, brandstof-aangedreven kranen past niet in de ambitie om de CO_2- en stikstofemissie drastisch te reduceren. Zeker bij een nieuw te realiseren inrichting kan vanaf het begin gebruik gemaakt worden van uitsluitend elektrisch aangedreven kranen.	Vanuit bedrijf economische redenen is het direct toepassen van elektrisch aangedreven kranen niet realistisch. Er is daarom in de onderzoeken uitgegaan van twee op fossiele brandstof aangedreven reachstackers en een empty handeler in de startfase. De provincie heeft geïnventariseerd of het mogelijk is om niet door fossiele brandstof aangedreven reachstackers voor te schrijven op de RTG. Dergelijke reachtstackers zijn nog in ontwikkeling en nog niet vrijelijk beschikbaar en inzet daarvan is nu dan ook nog niet realistisch.
6	Het in de Wet natuurbescherming genoemde belang dat gebruikt wordt om de ontheffing voor steenuil, ransuil en buizerd te verlenen is volgens indiener vergezocht en niet verdedigbaar. Er is geen sprake van een belang op het gebied van volksgezondheid of openbare veiligheid. Het gaat hier om een economische ontwikkeling. De ontwikkeling dient dan ook als zodanig beoordeeld te worden.	Het project Railterminal Gelderland beoogt een model-shift ten gunste van het verkeer per spoor, ipv vervoer over de weg. De invloed daarvan m.b.t. het verminderen van klimaateffecten op mondiaal niveau is weliswaar beperkt, maar klimaatbeleid is bij uitstek een beleid waarin vele initiatieven gezamenlijk het beoogde doel moeten opleveren. Op regionale schaal leidt de modal-shift wel degelijk tot een afname van CO_2 uitstoot en draagt daarmee bij aan een inperking van de tgv de klimaatverandering optredende risico's. Bevoegd gezag ziet geen aanleiding tot herziening van datgeen wat op dit punt in de ontheffing Wnb soorten gesteld is.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
7	Er is onvoldoende onderzocht wat de cumulatieve effecten zijn op het gebied van licht, geluid en optische verstoring voor onder meer steenuil, ransuil, buizerd, wezel, vleermuizen en bever. Hierbij dient ook de aanleg en het gebruik van het zonnepark en de extra windmolens nabij de RTG, de uitbreiding van Park 15, de uitbreiding van bedrijventerrein de Grift in Nijmegen-Noord, en woningbouw in Nijmegen-Noord, Oosterhout en Elst-Zuid meegenomen te worden. Daarnaast dient cumulatie met het doortrekken en verbreden van de A15 getoetst te worden.	In een cumulatieparagraaf soorten is het relevant te cumuleren met andere projecten voor zover deze zijn vergund, maar nog niet zijn gerealiseerd en voor zover die projecten zelfstandig leiden tot rest-effecten na mitigatie. Uitbreiding van het aantal windmolens van RTG en Park 15 is nog niet vergund, een eventuele cumulatieopgave zal in dat kader beoordeeld dienen te worden. Om de staat van instandhouding van beschermde soorten ten gevolge van de geplande woningbouw in Nijmegen Noord en Oosterhout te garanderen en te verbeteren is door de gemeente Nijmegen een Soortenmanagementplan opgesteld, waardoor geen negatieve resteffecten overblijven. Tauw heeft naar aanleiding van de zienswijzen een aanvullende cumulatietoets uitgevoerd in het kader van de soortenbescherming (zie bijlage). De conclusie is dat: zowel de RTG als enkele projecten in de omgeving zelfstandig een negatief effect hebben op wezel, vliegroutes en verblijfplaatsen van vleermuizen en verblijfplaatsen en leefgebied van buizerd, ransuil en steenuil. Uit dezelfde effectbeoordeling (Tauw, 1 april 2021) blijkt echter dat er geen cumulatief negatief effect op de staat van instandhouding is omdat: - Er ruimtelijk geen relatie is tussen verblijfplaatsen en/of leefgebieden binnen de lokale/regionale populatie, en/of - Er per zelfstandig project afdoende mitigerende maatregelen worden getroffen waardoor beschermde natuurwaarden (zoals functioneel leefgebied en voortplantings- en verblijfplaatsen) ter plaatse behouden blijven, en deze maatregelen niet met elkaar interveniëren.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
8	Een van de uitgangspunten van de RTG is een verandering van vervoer waarbij meer per spoor en minder per vrachtwagen wordt vervoerd en op die manier een bijdrage wordt geleverd aan de vermindering van de uitstoot van CO_2, fijnstof en stikstof. Waarom blijkt dan uit de AERIUS-berekeningen een toename van stikstofdepositie op enkele Natura 2000-gebieden? Een toename in stikstofemissie betekent dat de doelstelling van de RTG niet gerealiseerd zal worden en daarmee nut en noodzaak niet correct en voldoende zijn onderbouwd.	Na de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland met het bijbehorende milieueffectrapport en de ontwerpbesluiten is er door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieubeheer (RIVM) per 15 oktober 2020 een nieuwe versie van het rekenmodel Aerius uitgebracht, te weten Aerius Calculator 2020. De uitstoot van stikstof voor het project Railterminal Gelderland (RTG) is opnieuw berekend met deze nieuwe versie, conform de invoerinstructie AERIUS Calculator. Hieruit komt voort dat de RTG zorgt voor een geringe stikstofdepositie op omliggende natuurgebieden. Dit komt onder andere door het inzet van materieel op de terminal zelf (puntbron) en doordat de RTG rondom de terminal zorgt voor een toename van verkeer (verkeersaantrekkende werking). Waar het op grotere schaal zorgt voor een afname van vrachtverkeer en daarmee minder uitstoot van CO_2, fijnstof en stikstof. De lokale/regionale toenames van stikstofdepositie gedurende de aanleg- en gebruiksfase in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken zijn nader beschouwd in de passende beoordeling. De conclusie is dat voor alle habitattypen en soorten op de Veluwe significant negatieve effecten als gevolgen van de zeer geringe extra stikstofdepositie die door de aanleg en het gebruik van de railterminal wordt veroorzaakt zijn uitgesloten. Voor Natura 2000-gebied Rijntakken kan eveneens worden geconcludeerd dat de RTG niet leidt tot negatieve effecten op instandhoudingsdoelen gezien de geringe bijdragen en het van nature voedselrijke, bufferende riviersysteem met zijn rivierdynamiek. De conclusie blijft hetzelfde na de cumulatieve toets.
9	De stikstofberekeningen dienen uitgevoerd te worden met de meest actuele versie van de AERIUS Calculator, te weten die van 15 oktober 2020. Aangezien de gehanteerde berekeningen zijn uitgevoerd met een verouderde versie van de AERIUS Calculator is de huidige toetsing van stikstofeffecten mogelijk onjuist en de onderbouwing van de vergunning daarmee niet verdedigbaar. Door de veranderingen aan AERIUS Calculator is een sterker negatief effect op instandhoudingsdoelen te verwachten zodat ook de onderbouwing van de compensatie onzeker en dus niet houdbaar is. Dit betekent dat ook de ADC-toets opnieuw doorlopen dient te worden en het compensatieplan opnieuw dient te worden uitgewerkt.	Er is een nieuwe passende beoordeling opgesteld naar aanleiding van de meest actuele versie van AERIUS Calculator 2020. Deze treft u aan in de bijlage van het inpassingsplan.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
10	Bij de AERIUS berekening dient uitgegaan te worden van een worst-case scenario, in dit geval het maximum aantal laadeenheden en maximum aantal daaraan verbonden verkeersbewegingen. Hier dient de keuze van rekenjaar op afgestemd te worden. Dit lijkt hier niet te zijn gebeurd.	In de AERIUS berekening is uitgegaan van een worstcase scenario. De inzet van materieel gedreven op fossiele brandstoffen (reachstackers) zorgt voor meer stikstofuitstoot dan materieel aangedreven op niet fossiele brandstoffen (elektrische portaalkranen). Tot en met 30.000 laadeenheden mag volgens de regels van het inpassingsplan materieel worden ingezet aangedreven met fossiele brandstoffen. Boven de 30.000 laadeenheden is inzet van materieel aangedreven met niet fossiele brandstoffen verplicht. Om deze reden is voor de stikstofberekeningen uitgegaan van fossiele brandstoffen in de bedrijfssituatie tot 30.000 laadeenheden. Voor de vrachtwagens is uitgegaan van 90.000 laadeenheden. Voor de worstcase benadering is vanaf het eerste rekenjaar direct vanaf de opening gerekend met de maximale capaciteit van 90.000 laadeenheden voor vrachtverkeer en twee dieselaangedreven reachstackers voor 30.000 laadeenheden, zodat hiermee de worstcase situatie voor de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is berekend. Met deze uitkomsten is getoetst in de passende beoordeling en is vergunning voor aangevraagd. De worstcase aangevraagde en getoetste stikstofdepositie die geen significante gevolgen heeft, zal in de gebruiksfase de berekende depositiehoeveelheid nooit halen. Na het bereiken van de capaciteit van 30.000 laadeenheden zal het juist weer afnemen vanwege overschakelen van fossiel aangedreven materieel naar niet fossiel aangedreven materieel. Daarnaast zal het vrachtwagenpark waarmee vanaf het openingsjaar is gerekend ook steeds schoner worden.
11	Er is geen sprake van een reden van groot openbaar belang. Het gaat hier om een economische ontwikkeling. De ontwikkeling dient dan ook als zodanig beoordeeld te worden.	Er is een nieuwe passende beoordeling opgesteld naar aanleiding van de meest actuele versie van AERIUS Calculator 2020. Uit de beoordeling blijkt dat er geen ADC-toets meer benodigd is. Om deze reden is er een nieuw besluit genomen die opnieuw ter inzage is gelegd.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
12	Er is onvoldoende onderzocht wat de cumulatieve effecten zijn m.b.t. stikstof. Hierbij dient ook de aanleg en het gebruik van het zonnepark en de extra windmolens nabij de RTG, de uitbreiding van Park 15, de uitbreiding van bedrijventerrein de Grift in Nijmegen-Noord, Kleefse Waard en IJsseloord 2 in Arnhem, 7Poort in Zevenaar en woningbouw in Arnhem-Zuid, Nijmegen-Noord, Oosterhout en Elst meegenomen te worden. Daarnaast dient cumulatie met het doortrekken en verbreden van de A15 getoetst te worden.	Er is een nieuwe passende beoordeling opgesteld naar aanleiding van de meest actuele versie van AERIUS Calculator 2020. In deze Passende Beoordeling is geconcludeerd dat significante effecten door de gebruiksfase van RTG zijn uit te sluiten. In alle gevallen, zowel tijdens de aanleg- als gebruiksfase, is geconcludeerd dat met zekerheid geen sprake is van een significant negatief effect op de instandhoudingsdoelen. Strikt genomen is dan geen cumulatietoets aan de orde, maar uit het oogpunt van zorgvuldigheid en volledigheid zijn de effecten van andere projecten in de provincie Gelderland beschouwd, om ieder risico op cumulatieve, significante gevolgen voor de Natura 2000-gebieden uit te kunnen sluiten. De provincie Gelderland heeft een overzicht gemaakt van reeds vergunde maar nog niet uitgevoerde projecten die voor een toename van stikstofdepositie zorgen in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken. Deze zijn te vinden in de nieuwe passende beoordeling. Hieruit blijkt dat de RTG cumulatief ook niet leidt tot een significant negatief effect.

3.14 Indiener 14 Wijkplatform Elst- Oost

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
1	Indiener is nog niet overtuigd van het nut en de noodzaak van de Railterminal Gelderland op de locatie bij Valburg	Ter kennisname
2	De Rijksweg Zuid is onderdeel van de hoofdfietsroute van Elst naar Nijmegen, waar honderden fietsers dagelijks fietsen. Waarvan meerendeel kwetsbare scholieren. De cijfers voor fietsverkeer komen uit het onderzoek van Goudappel Coffeng uit 2009 en dienen te worden geüpdatet. Er was in die periode bijvoorbeeld nog geen havo/vwo van het Citadel College in Nijmegen. Daarnaast wordt er momenteel ook een school gebouwd aan de Vinkenhof in Elst, waardoor het aannemelijk is dat er fietsers uit Oosterhout en Nijmegen richting de nieuwe school zullen fietsen. Waardoor het fietsverkeer alleen maar zal toenemen.	De cijfers voor fietsverkeer die uitgangspunt zijn bij het ontwerp voor de aanpassings van kruispunt Rijksweg Zuid komen uit de verkeersgegevens van Goudappel Coffeng van 2017 in plaats van 2009 zoals indiener stelt. Bij het oversteekpunt ter hoogte van de Reethsestraat kan de fietser kiezen tussen een geregelde (stoplichten) en niet geregelde oversteek. In het rapport 'Overbetuwe fietst verder' uit 2017 is de hoofdfietsroute Rijksweg Zuid tussen Arnhem - Elst en Nijmegen als voldoende beoordeeld.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
3	Indiener vind het belangrijk dat er rekening wordt gehouden met het toenemend aantal snellere elektrische fietsen in verband met de breedtes van de fietsvoorzieningen (paden, tunnel, viaduct). De nieuwe geadviseerd fietspadafmetingen in de rapportage 'Onderzoek Kwaliteit fietsroutes naar middelbare scholen' van Bouwend Nederland (augustus 2020) zou het Wijkplatform Elst-Oost graag toegepast zien voor de aanpassing van de fietsroute.	Op de kruising ter hoogte van Rijksweg Zuid wordt het kruispunt 3,5 meter breed. Dit is een gebruikelijke breedte voor twee-richtingen fietspaden. Daarbij wordt aangesloten op de fietspaden buiten het plangebied van Rijksweg-Zuid. De genoemde tunnel en viaduct zijn geen onderdeel van voorliggend plan, maar van Knoop 38.
4	Indiener sluit zich aan bij de zienswijze van de Fietsersbond waarin de Fietsersbond schrijft dat er wel degelijk sprake is van knelpunt ter hoogte van de toegangsweg naar de railterminal. Gezien de druk van het aantal fietsers on combinatie met het overstekende (vracht)autoverkeer is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een ongelijksvloerse kruising noodzakelijk. Indiener vindt het in navolging van de Fietsersbond bemoedigend dat in het inpassingsplan een afwijkingsmogelijkheid is opgenomen op grond waarvan een bouwwerk (bijvoorbeeld een viaduct) gerealiseerd kan worden voor een doorgaande fietsverbinding. Indiener is echter van mening dat de provincie niet gemeente Overbetuwe voor het blok moet zetten, maar zelf het voortouw zou moeten nemen.	Zie voor beantwoording van de zienswijzen van de Fietsersbond indiener 6. De inpassing van de terminal zoals uitgewerkt in het inpassingsplan vraagt een aanpassing aan het kruispunt Reethsestraat - Rijksweg zuid. Dit kruispunt is zo ontworpen dat een snelfietsroute in de toekomst kan worden ingepast. De aanpassing van Knoop 38 is niet nodig voor een verkeersveilige afwikeling van en naar de RTG.
5	Indiener heeft zorgen over de aftakking naar de Reethsestraat. Vanaf het viaduct zullen fietsers richting Valburg de weg van het vrachtverkeer kiezen in plaats van de afsplitsing. Hierbij vreest indiener voor ongewenste gevaarlijke situaties.	Fietsers vanaf het viaduct hebben twee mogelijkheden richting de Reethsestraat. Hierbij kunnen ze gebruik maken een oversteekpunt geregeld met verkeerslichten of ze kunnen oversteken via de nieuwe ontsluitingsweg. Hier kunnen ze oversteken met gebruik van een middengeleider. Het is aan de fietser om zelf een keuze te maken in de gewenste oversteek.
6	Het autoverkeer op de Rijksweg Zuid neemt tot 2024 met 40 procent toe (pre-verkenning RHDHV). De zorg van indiener is dat met deze toename het kruisen van het vrachtverkeer op de ontsluitingsweg naar de RTG en de combinatie met de drie verkeerslichten en de spoorwegovergang, de doorstroming dusdanig belemmert dat verkeer van en naar Elst stagneert	Mede vanwege de toename van autoverkeer op de Rijksweg Zuid zoals indiener stelt wordt in breder verband gekeken naar de aanpassing van Knoop38. Het verkeer van- en naar de RTG draagt maar een kleine bijdrage aan deze 40% en is daarom geen onderdeel van voorliggend inpassingsplan. De aanpassing van het kruispunt Reethsestraat - Rijksweg Zuid past echter wel binnen het ontwerp van Knoop38.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
7	Door de drie verkeerslichten op de route Rijksweg Zuid zal ook het vrachtverkeer vanaf de onslutingsweg vast gaan lopen waardoor de fietsers bij de kruising Rijksweg Zuid en de onsluitingsweg in de verdrukking komen. Dit zal gevaarlijke situaties opleveren. Om deze reden vindt indiener een ongelijkvloerse kruising/ vrijliggend fietspad, te hoogte van het kruispunt noodzakelijk om de veiligheid van de veelal erg kwetsbare jonge fietsers te waarborgen	Tijdens het piekuur worden er circa 33 vrachtwagens verwacht naar de RTG. De verkeerslichten op de Rijksweg Zuid worden zo geregeld dat er tijdens het piekuur geen gevaarlijke situaties ontstaan. De fietser zal over het algemeen groenlicht hebben.
8	De realisatie van de bedoelde ongelijkvloerse kruising/ vrij liggend fietspad moet plaatsvinden voordat er gestart wordt met de aanleg van de onslutingsweg en railterminal wordt gebouwd. Ook omdat het bouwverkeer voor de nieuwe weg evengoed nog kruist met de jonge fietsers. Indiener vindt dat de provincie hier haar verantwoordelijkheid moet nemen.	Met de aanleg van het nieuwe kruispunt aan de Rijksweg Zuid wordt er een verkeersveilig kruispunt gerealiseerd. Provincie is van mening dat door de aanleg van het nieuwe kruispunt hier voldoende verantwoordelijkheid neem voor een verkeersveilige situatie.
9	Maatregelen en wijzigingen in het plangebied moeten worden beoordeeld in een brede context, namelijk de gehele verbindingsroute Elst-Nijmegen en niet alleen het projectstuk Rijksweg Zuid ter hoogte van de ontsluitingsweg tot de A15	Voor de ontwikkeling van de RTG wordt het kruispunt Rijksweg Zuid aangepast om een verkeersveilige afwikkeling te realiseren. In dit ontwerp is rekening gehouden met een eventuele aanpassing in het kader van afslag 38. De mogelijke aanpassing van afslag 38 en de verbindingsroute Elst-Nijmegen is geen onderdeel van het inpassingsplan. Deze aanpassing zijn mogelijk nodig vanwege verwachte toekomstige verkeersafwikkelingen rond afslag 38. De uitwerking van de toekomstbestendige realisatie van afslag 38 wordt gemaakt door de gemeenten Overbetuwe en NIjmegen.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
10	De fietsroute is een doorgaande verbindingsroute van Arnhem naar Nijmegen. Het hele traject langs de Rijksweg Zuid - Griftdijk van rotonde tot rotonde is in het project RTG ook een verantwoordelijkheid van de provincie. Hiervoor wil het Wijkplatform graag een veilige en acceptabele aanpassing zien in het inpassingsplan.	De aanpassingen van afslag 38 is niet nodig voor een verkeersveilige afwikkeling van en naar de RTG. Het gehele traject langs de Rijksweg Zuid - Griftdijk valt onder het project Afslag 38. Afslag 38 wordt aangepast vanwege meerdere ontwikkelingen in de omgeving van de Afslag. De aanpassing is een samenwerking tussen de gemeenten Nijmegen en Overbetuwe en de provincie Gelderland. Provincie Gelderland heeft voor de aanpassingen €6 miljoen euro beschikbaar gesteld. De provincie voelt daarmee ook hun verantwoordelijk.
11	Indiener is van mening dat de verbreding van het viaduct over de A15 ter hoogte van afrit 38 voor de verkeersveiligheid van de fietsers alsmede het gemotoriseerde verkeer en de doorstroming gerealiseerd moet zijn voordat de railterminal in gebruik wordt genomen.	De inpassing van de RTG zoals uitgewerkt in het inpassingsplan vraagt een aanpassing aan het kruispunt Rijksweg zuid. Dit is in het inpassingsplan uitgewerkt en wordt gerealiseerd voorafgaand aan in gebruikname van de RTG. Een aanpassing van afslag 38 is niet nodig voor de verkeersafwikkeling. De gemeenten Overbetuwe en Nijmegen werken aan de aanpassingen van afslag 38 om deze toekomstbestendig te maken gezien de toekomstige ontwikkelingen in het gebied. De planning is afhankelijk van de verbreding van de A15 en de afspraken die partijen zullen maken.
12	Er is nog steeds geen duidelijkheid over de geluidsverspreiding van bijvoorbeeld het stapelen van containers in combinatie met windverspreiding van de windmolens langs de A15 ter hoogte van Park15. Indiener hoort graag of hier onderzoek naar is gedaan en hoever dit geluid komt.	De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de wettelijke Reken en meetvoorschriften. Deze voorschriften staan geen correcties toe vanwege eventuele effecten op luchtdruk, turbulentie of temperatuur veroorzaakt door windmolens. Mogelijke effecten zullen geen relevante verhoging of verlaging van de berekende geluidbelastingen opleveren voor de maatgevende woningen.
13	In het inpassingsplan zijn de effecten van het geluid, met name de piekgeluiden van de RTG en het in de toekomst toenemende verkeer op de A15 in combinatie met de verspreiding van het geluid door de windturbines niet benoemd. Vanuit de klankbordgroep is destijds gevraagd om onderzoek te doen naar (piek)geluid dat verspreid wordt door windturbines. Graag wil het Wijkplatform voordat de railterminal in gebruik wordt genomen de effecten van verspreiding van geluid, denk aan stapelen van containers, maar ook het geluid van vrachtauto;s, machines en de toename van verkeer op de A15 onderzocht zien. Tot waar draagt het geluid en in hoeverre krijgen de inwoners van Elst hier mee te maken	De gehanteerde rekenmodellen worden gebruikt voor berekeningen over afstanden van 1.000m of meer. Bij toetsing aan de grenswaarden zijn de woningen die het dichtstbij van belang. De geluidbelasting op grotere afstanden zullen voldoen aan de gehanteerde normen, maar zijn meer onderhevig aan onzekerheden. De voorgenomen ontwikkelingen (oprichting van de RTG en aanleg/aanpassing wegen) leiden niet tot relevante geluidsniveaus in het dorp Elst. Daarom is geen nader onderzoek gedaan naar het cumulatieve effect in Elst met bestaande geluidsbronnen zoals de A15 en het windpark. Vooropgesteld dat (wijzigingen aan) laatstgenoemde bronnen invloed hebben op het akoestisch klimaat in Elst, is deze invloed onderzocht en beoordeeld in de ruimtelijke procedures waarmee het betreffende onderwerp is geregeld.

3.15 **Indiener 15**

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	In het plan is onduidelijk hoe rekening is gehouden met het voorkeurstrace voor buisleidingen ter hoogte van het griendperceel. Artikel 2.9.4. van het Besluite algemene regels ruimtelijke ordening geeft aan dat het bebossen of de aanleg van watergangen in de lengerichting van het trace in ieder als belemmering wordt aangemerkt. De aanleg van een griend en een serie haakse watergangen, leunt op zijn minst aan tegen wat volgens de Rijksoverheid in ieder als belemmering wordt gezien.	Ter hoogte van het griendperceel is in de regels van het inpassingsplan opgenomen dat er geen diep wortelende beplanting mag plaatsvinden. Daarnaast worden de watergangen niet in de lengte richting van het voorkeurstracé aangelegd. Hiermee is het griendperceel geen belemmering voor een mogelijk aanleg van een buisleiding van nationaal belang. Het ontwerp van de griendperceel is afgestemd met de Rijksoverheid.
2	Indiener ziet niet in waarom grasland omgevormd moet worden voor een griend op een buisleidingtrace en onder een hoogspanningsverbinding. Indiener stelt voor de groenbestemming aan te vullen met regulier agrarisch gebruik en de griendcultuur geheel achterwege te laten. Indien de griend gehandhaafd blijft, hecht indiener belang aan een nadere onderbouwing van een goede ruimtelijke ordening.	De griend is benodigd voor de waterberging in het gebied. Om de waterberging in te passen in de omgeving is gezocht in oplossingen die zijn opgenomen in de gebiedsvisie Knoop38.
3	Indiener heeft de provincie verzocht om een nadere/volledige onderbouwing van de financiële haalbaarheid van het project. Het nu voorgelegde rapport van Panteia hangt van aannames aan elkaar. Er wordt een te rooskleurig beeld geschetst van de besparing op CO_2-emissie, uitsluitend op basis van een vergelijking tussen vrachtauto's en treinen. De binnenvaart wordt niet betrokken in de vergelijking, terwijl diezelfde binnenvaart in andere delen van het rapport wel aan bod komt. Bij doorlezing van het rapport is tevens niet na te gaan waarom een RTG in Medel, slechts 20 kilometer westerlijker, in combinatie met de daar al aanwezige binnenvaarterminal niet haalbaar zou zijn omdat Duisburg (100km oosterlijker) dan aantrekkelijker zou zijn.	In het rapport "Potentie Railterminal Gelderand" van Panteia, opgenomen als bijlagen bij de toelichting nva het inpassingsplan, is de potentie van de terminal in beeld gebracht. Zowel in hoofdstuk 2 als bijlage 1 van het rapport van Panteia is toegelicht hoe de binnenvaart wel is meegenomen in de analyse. In paragraaf 2.3 is helder beschreven waarom een (theoretische) locatie bij Tiel (Medel) minder potentie heeft dan een terminal bij Valburg.

3.16 **Indiener 16**

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Bij vaststelling van het plan, zal een stuk van de grond van indieners worden onteigend vanwege de aanleg van een nieuwe grondwal/groenstrook langs de railterminal en de nieuwe ontsluitingsweg. Oorspronkelijk zou er geen grond van indieners nodig zijn maar het traject van de weg is gewijzigd om een oude vuilstortplaats, die iets verder in zuidoostelijke richting ligt, te vermijden.	In de Milieueffectenstudie van augustus 2017 is inderdaad gesteld dat als het wegtracé over de verontreiniging loopt, deze geheel of gedeeltelijk moet worden gesaneerd. Dit is nu niet het geval. Het ontwerp van de ontsluitingsweg in de milieueffectenstudie was niet realistisch vanwege de benodigde bocht van de ontsluitingsweg en is daarom aangepast.
2	Door toenemende verkeersdrukte zal de veiligheid in het woongebied van indieners afnemen. Indiener heeft geen vertrouwen in de oplossingen die aangedragen worden in het plan om de verkeersstromen goed te verwerken. De nieuwe verkeerssituatie zal ook de bereikbaarheid van de woning van indieners verslechteren.	De terminal wordt ontsloten op de Rijksweg Zuid door middel van een nieuwe ontsluitingsweg. Het doorgaande verkeer richting Valburg zal ook deze weg kiezen. Het kruispunt ter hoogte van Rijksweg Zuid wordt anders dan in de huidige situatie geregeld door stoplichten. Door de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg wordt de huidige Reethsestraat autoluw.
3	Indieners maken zich zorgen over hun gezondheid als de plannen gerealiseerd worden. Naast de stress die het nu al met zich meebrengt zal bij realisatie van de plannen de luchtkwaliteit afnemen, het geluid/lawaai van vrachtauto's, treinen en de in bedrijf zijnde terminal toenemen en daarnaast zal ook de verlichte terminal voor overlast zorgen. Aangezien de terminal 24 uur per dag bedrijvig mag zijn, gaat deze overlast dag en nacht door.	In het milieueffectrapport is een integrale afweging gemaakt op het aspect gezondheid. Hierbij is gekeken naar geluidshinder door piekgeluiden (bijvoorbeeld stapelen van containers), de cumulatieve geluidsbelasting (bijvoorbeeld met de A15 en de Betuweroute), luchtverontreiniging, externe veiligheid, lichthinder, hoeveelheid en bereikbaar groen en verkeersveiligheid. Uit deze beoordeling komt dat er geen negatieve effecten optreden met betrekking tot het aspect gezondheid.
4	Bij realisatie van de plannen zal er een waardevermindering van het huis/perceel plaatsvinden. Het plan bevat geen compensatie of schadeloosstelling.	Voor het bepalen van de vraag of in een concreet geval sprake is van planschade, en zo ja, wat de omvang van de schade is en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt, kent de Wet ruimtelijke ordening een aparte procedure. Belanghebbenden die menen in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in planschade kunnen, na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan, een verzoek indienen bij Gedeputeerde Staten van Gelderland. Een onafhankelijk commissie beoordeelt per individueel verzoek of er sprake is van planschade en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt. Wanneer de verzoeker recht heeft op een tegemoetkoming in de planschade keert de provincie deze uit. De provincie Gelderland heeft eerder voor de RTG een bovenwettelijke planschaderegeling opgesteld. Mocht u in aanmerking komen voor deze bovenwettelijke planschaderegeling, dan bent u hier reeds over geïnformeerd door de provincie Gelderland.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
5	Bij realisatie van de plannen wordt het woongenot van indieners ernstig aangetast. Indieners raken een stuk grond kwijt en door de geluidswal ook hun uitzicht. Dit vinden indieners naast de gezondheidsrisico's en de stress waaraan zij worden blootgesteld, onaanvaardbaar.	De provincie is zich bewust van de lokale effecten die optreden door de komst van de RTG. Om deze reden investeert de provincie Gelderland veel in de landschappelijke inpassing van de terminal door middel van de grondwal en stelt zij extra middelen beschikbaar aan de gemeente Overbetuwe voor het realiseren gebiedsmaatregelen. Betreffende eigenaren worden schadeloos gesteld als hun eigendommen nodig zijn om het project te realiseren en omwonenden kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de provincie.

3.17 Indiener 17 Tennet

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
1	De verbeelding komt niet overeen met de bestaande situatie van de bovengrondse en ondergrondse verbindingen. Op de verbeelding is eveneens een bovengrondse verbinding weergegeven, terwijl deze al in 2003 gedeeltelijk ondergronds is gebracht vanwege de aanleg van de Betuwelijn. Doordat deze is opgenomen, worden er onnodig beperkingen opgelegd in dit plan. Naar de mening van indiener is de belemmerde strook zoals opgenomen in het plan, dus niet correct. Indiener verzoekt om de verbeelding van het inpassingsplan aan te passen.	De belemmerde strook op de verbeelding zal worden aangepast op de verbeelding van van het inpassingsplan op verzoek van indiener
2	In overleg met TenneT is afgesproken dat de bestaande kabels ten noorden vande Reethsestraat, nog iets noordelijker zullen worden gelegd. Dit is inmiddels in werking gezet en dit ondergrondse tracé is opgenomen in het inpassingsplan. Totdat deze reconstructie is gerealiseerd zal echter ook het oude trace bescherming moeten behouden. Daarom doet indiener nogmaals het verzoek om zowel het bestaande (ondergrondse) trace als het toekomstige trace op te nemen in dit plan.	De beide trace's zullen in het inpassingsplan worden opgenomen. Voor het huidige trace wordt de gebiedsaanduidinge 'Wetgevingszone - wijzigingsgebied 2' opgenomen zodat de dubbelbestemming voor de leiding verwijderd kan worden als ook de leiding verwijderd is.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
3	Indiener verzoekt om de Gebiedsaanduiding 'wetgevingzone – wijzigingsgebied 2' aan te passen. Deze gebiedsaanduiding ligt nu over het gehele (voormalige) bovengrondse tracé, terwijl dit van toepassing is vanaf mast MPA (het bestaande kabeltracé). Het bestaande bovengrondse tracé blijft ongewijzigd. Daarom het verzoek om de bestaande ondergrondse verbinding op te nemen op de verbeelding met de Gebiedsaanduiding 'wetgevingzone – wijzigingsgebied 2' voor het gedeelte wat ten noorden van de Reethsestraat wordt verlegd. Eveneens dient artikel 19.3 van de regels dan aangepast te worden, zodat de wijzigingsbevoegdheid de dubbelbestemming van het te verwijderen tracé inhoudt.	De gebiedsaanduiding 'Wetgevingszone - wijzigingsgebied 2' zal verwijderd worden van die gronden waar deze niet relevant is. De gebiedsaanduiding is nu alleen opgenomen voor de leiding die verlegd gaat worden.
4	Het is voor indiener niet geheel duidelijk welk plan met behulp van de wijzigingsbevoegdheid gewijzigd kan worden. Indiener doet een alternatief tekstvoorstel voor het geval dat gedoeld wordt op een bestemmingsplan.	Het tekstvoorstel dekt beter de lading en wordt overgenomen.
5	Aan de zuidkant van de Betuwelijn is de gebiedsaanduiding ook van toepassing op het kabeltracé. Naar de mening van indiener dient deze gebiedsaanduiding eveneens van het bestaande ondergrondse tracé afgehaald te worden. Ook deze blijft ongewijzigd. Ook ligt de gebiedsaanduiding voor een klein gedeelte over het tracé van de bovengrondse 380.000 Volt hoogspanningsverbinding. Indiener verzoekt om de gebiedsaanduiding ter plaatse te verwijderen.	De gebiedsaanduiding 'Wetgevingszone - Wijzigingsgebied 2' zal verwijderd worden van die gronden waar deze niet relevant is.
6	De opgenomen dubbelbestemming voor het bovengrondse tracé kan vervallen tussen de beide opstijgpunten.	De bestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding (ten behoeven van bovengrondse hoogspanningsverbinding) is verwijderd van de leiding die ondergronds is gebracht.
7	Indiener verzoekt om de Gebiedsaanduiding "specifieke vorm van groen – zonnepark' van het toekomstige tracé te verwijderen.	De gebiedsaanduiding 'specifieke vorm van groen - zonnepark' is verwijderd van alle (ondergrondse) leidingen inclusief de daarbij behorend beschermingszones.
8	De (on)mogelijkheden waarmee rekening moet worden genomen, zoals besproken in het overleg met TenneT, zijn nog niet volledig opgenomen in het Landschapsplan. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om een bomenrij ter hoogte van een belemmerende strook. TenneT adviseert om afstemming te zoeken of TenneT akkoord kan gaan met het landschapsplan.	Provincie Gelderland is in nauw overleg met Tennet over het ontwerp van de terminal en bijbehorende landschappelijke inpassing. De bomenrij is ter hoogte van de belemmerende strook verwijderd in het inpassingsplan.

3.18 **Indiener 18 tot en met 50**

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
1	Indiener betwist de nut en noodzaak van een railterminal op de voorgestelde locatie. Er zijn genoeg alternatieve en beter te exploiteren en minder overlast en schade veroorzakende locaties voor handen die op korte afstand liggen van de geplande railterminal, zoals de terminal in Venlo en Emmerich. Een terminal bij Medel-Tiel zou vanwege de ligging beter te exploiteren zijn. Dat er een dwingende behoefte is aan een railterminal in de gemeente Overbetuwe overtuigt niet.	Het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, geeft helder aan dat de locatie in Valburg grotere potentie heeft dan alternatieve locaties. Daarnaast gaat het rapport in op de beperkingen van de terminal bij Emmerich. Aanvullend in het rapport 'toets Ladder voor duurzame verstedelijking' van Goudappel Coffeng, opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, ook de beperkingen van de terminal bij Emmerich beschreven.
2	De railterminal zal niet of nauwelijks werkgelegenheid generen omdat 1) de logistieke bedrijven die de Provincie hoopt aan te trekken in de omgeving van de railterminal vrijwel geheel geautomatiseerd (zullen) zijn en niet (zullen) zorgen voor een substantiële toename van de werkgelegenheid in de regio en 2) de railterminal zelf genereert hooguit voor 8 werknemers, met name kraanmachinisten werkgelegenheid. De werkgelegenheid zal ook niet toenemen nu er door de komst van een nieuwe railterminal niet per definitie meer vervoersbewegingen gaan plaatsvinden. Het aantal vervoersbewegingen is afhankelijk van de economie. Er zal eerder sprake zijn van verschuiving van werkgelegenheid van de ene terminal naar de andere terminal en de verkeersstromen zullen zich wijzigen. De provincie heeft vrijblijvend bedrijven benaderd om aan te geven of zij interesse hebben zonder dat hieruit kan worden afgeleid dat de toename van de bedrijvigheid die noodzakelijk zal zijn om de railterminal exploitabel te laten zijn daadwerkelijk ook zal plaatsvinden. De gegevens waarop de Provincie zich baseert zijn inmiddels verouderd en alleen al vanwege de coronacrisis niet meer actueel.	In de verschillende onderzoeken uit 2020 (o.a. Ladder van duurzame verstedelijking en potentie Railterminal Gelderland) is onderzocht wat het effect op vestigingsklimaat en werkgelegenheid is door de ontwikkeling van de RTG. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling van de RTG een positief effect heeft op het regionale vestigingsklimaat en op de werkgelegenheid.
3	De Provincie voert milieuwinst als dwingende reden aan. De Provincie heeft als beleid de zogenaamde Gelderse Corridor waarin de Provincie de komst van logistieke en andere bedrijven wil stimuleren met de railterminal. Enige milieuwinst, als hiervan al sprake zou zijn door verschuiving van weg naar spoor, wordt hiermee teniet gedaan en zal leiden tot verdere aantasting van milieu (stikstof) en natuur.	Het rapport "Toets Laddertoets voor duurzame verstedelijking" door Goudappel Coffeng, opgenomen in de bijlagen van de toelichting van het inpassingsplan, laat zien dat de terminal zorgt voor werkgelegenheid en vestiging van bedrijven in de nabije omgeving. Dit komt doordat de regio wordt ontsloten van mogelijkheden van vervoer per spoor, weg en water. De ontwikkelingen van extra bedrijventerrein in de directe omgeving van de terminal is geen onderdeel van het inpassingsplan. Panteia laat in het rapport "Potentie Railterminal Gederland", opgenomen als bijlage van de toelichting bij het inpassingsplan, zien dat zonder

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
		ontwikkeling van extra bedrijventerrein(en) de terminal ook voldoende potentie heeft.
4	De Provincie is er niet in geslaagd om een maatschappelijk evenwicht te creëren tussen baten en lasten. De omgeving zal geen baten ervaren, de economie ook niet of nauwelijks, terwijl de omgeving wel tot in de verre omtrek de lasten zal ervaren ten gevolge van onder andere (piek) geluidsoverlast, lichtvervuiling, verkeersoverlast en parkeerproblemen.	De provincie is van mening dat het maatschappelijk evenwicht tussen baten en lasten geoptimaliseerd is bereikt. De hinder van de terminal past binnen de wettelijke milieukaders. De aanpassing aan de bestaande infrastructuur voorkomt overlast door het extra verkeer van en naar de RTG. Het parkeren van vrachtwagens moet op het eigen terrein van de terminal worden gerealiseerd. De provincie zal aan de noordzijde van terminal en ontsluitingsweg een groene grondwal realiseren die de nieuwe ontwikkelingen en de bestaande infrabundel A15 en Betuweroute inpast.
5	De omgeving zal zelfs beperkt worden in bedrijvigheid en woningbouw door de toename van de stikstofdepositie als gevolg van de ADC-toets. De railterminal zal lokaal leiden tot een forse toename door toenemende dieseluitstoot door rembewegingen van treinen en vrachtwagens.	Na de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland met het bijbehorende milieueffectrapport en de ontwerpbesluiten is er door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieubeheer (RIVM) per 15 oktober 2020 een nieuwe versie van het rekenmodel Aerius uitgebracht, te weten Aerius Calculator 2020. De uitstoot van stikstof voor het project Railterminal Gelderland (RTG) is opnieuw berekend met deze nieuwe versie, conform de Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2020 (januari 2021, versie 3.0). Hieruit komt voort dat de RTG zorgt voor een zeer geringe stikstofdepositie op omliggende natuurgebieden. De toenames van stikstofdepositie gedurende de aanleg- en gebruiksfase in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken zijn nader beschouwd in de passende beoordeling. De conclusie is dat significante gevolgen van de zeer geringe extra stikstofdepositie die door de aanleg en het gebruik van de railterminal wordt veroorzaakt, zijn uitgesloten. Voor Natura 2000-gebied Rijntakken kan eveneens worden geconcludeerd dat RTG niet leidt tot negatieve significante gevolgen op instandhoudingsdoelen gezien de geringe bijdragen en het van nature voedselrijke, bufferende riviersysteem met zijn rivierdynamiek. De conclusie blijft hetzelfde na de cumulatieve toets.
6	De Provincie heeft het nut en de noodzaak onvoldoende aannemelijk gemaakt en ook in het kader van de ADC-toets de dwingende reden onvoldoende is aangetoond, schieten de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.	Ter kennisname

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
7	Ten onrechte is in de m.e.r.-procedure uitgegaan van drie locaties gelegen in de gemeente Overbetuwe en zijn andere locaties dan deze drie niet onderzocht op milieueffecten. Ook in het kader van de ADC-toets hadden alternatieve locaties moeten worden onderzocht. Zo is niet duidelijk wat de voordelen zijn om specifiek te kiezen voor een extra locatie in de gemeente Overbetuwe in plaats van het gebruiken van alternatieve (bestaande) locaties. In de voorstudie zijn ook vijf locaties in het rivierengebied rondom Tiel, de locatie bij Arnhem Goederen-oost en Kleefse waard onderzocht. Zonder goede motivering en zonder de alternatieven op zorgvuldige wijze te onderzoeken op onder meer milieueffecten heeft de Provincie gekozen voor de locatie Valburg. In het kader van de ADC-toets staat de dwingende reden van de railterminal op de beoogde locatie niet vast. Er is geen sprake van een onmisbaar maatschappelijk belang om de railterminal op de beoogde locatie te bouwen tegen het maatschappelijk verzet in.	In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Railterminal Gelderland (hoofdstuk 3) is uitvoerig uiteengezet hoe en waarom is gekomen tot de locatiekeuze en de bijbehorende varianten en ontsluitingsalternatieven. Een milieueffectrapportage moet volgens de wet 'redelijkerwijs te beschouwen' alternatieven onderzoeken. Dit betekent dat een alternatief realistisch moet zijn, of te wel: technisch maakbaar, betaalbaar, en in principe probleemoplossend. De eerder onderzochte locaties zijn niet realistisch, omdat ze niet aan de doelstelling van het project kunnen voldoen en daarmee niet probleemoplossend zijn. Elke locatie is getoetst op kosten, mate van milieuhinder voor omwonenden, de bereikbaarheid voor treinen richting Duitsland en Rotterdam en de mogelijkheden om bij te laden op doorgaande treinen. De locaties Arnhem Kleefse Waard en Valburg zijn uiteindelijk als kansrijke locaties voor de ontwikkeling van een railterminal naar voren gekomen. De locaties in het rivierengebied rondom Tiel zijn niet interessant vanwege de hoge kosten voor aanleg en de nabijheid van de Rotterdamse haven, waardoor wegvervoer en binnenvaart voor deze regio leidend zijn. De locatie in Arnhem biedt net als Valburg de mogelijkheid voor tri modaliteit en heeft lage investeringskosten. De verbinding naar Rotterdam is vanuit Arnhem echter lastig omdat gedeeltelijk over een druk spoortraject met passagierstreinen gereden moet worden. De locatie Valburg biedt de mogelijkheid om ook bij te laden op doorgaande treinen en is de enige locatie waarbij gebruik kan worden gemaakt van de Betuwelijn die alleen voor goederenvervoer is aangelegd. Ook over de weg is de ontsluiting van de railterminal in Valburg geschikter, vanwege de directe ligging aan de Rijksweg A15 en de nabijheid van een afslag waardoor er maar kort over het regionale wegennet wordt gereden. De locatie Valburg heeft om bovenstaande redenen in 2013 uiteindelijk de voorkeur van Provinciale Staten gekregen. In 2020 is door Panteia opnieuw onderzocht wat de mogelijke potentie is van een terminal in Arnhem en/of Tiel. Het onderzoek van Panteia ondersteunt het besluit van Provinciale Staten om te kiezen voor de locatie ter hoogte van Valburg, omdat geconcludeerd kan worden dat de potentie van de locatie Valburg veel groter is voor de ontwikkeling van een railterminal dan de locaties Tiel, Emplacement Arnhem en Kleefse Waard. Om deze redenen zijn deze locaties dan ook niet verder onderzocht in het milieueffectrapport, omdat het geen

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
		in redelijkerwijs beschouwen alternatieven zijn.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
8	Niet overtuigend is waarom de Provincie bij een railterminal in de gemeente Overbetuwe niet gekozen heeft voor de zuidvariant gelegen tussen de A15 en de Betuweroute. Er kan dan eenvoudig een afslag gemaakt worden naar de A15 waardoor een ontsluitingsweg zoals nu gepland richting rijksweg niet nodig is. Onder andere is deze variant verkeersveiliger en er is minder overlast voor de omgeving. Een en ander mits adequate geluids- en licht- en zichtwerende maatregelen worden getroffen voor de bewoners in de omgeving. Deze variant is echter nu bemoeilijkt door de afgifte door de gemeente van een omgevingsvergunning voor een zonnepark op deze locatie. De klankbordgroep Knoop38 waarin ook de lokale ondernemersvereniging was opgenomen, heeft unaniem gekozen voor de zuidelijke variant van de RTG. Hiermee wil de indiener niet pleiten voor een RTG aan de zuidkant, nu ook in dat geval veel bewoners uit met name Slijk Ewijk en Oosterhout extra overlast zullen ervaren. De provincie is van deze variant niet uitgegaan en heeft geen geluidsonderzoeken gedaan en geen enkele geluidsvoorziening getroffen. Ook zijn aan de zuidkant van de railterminal de gecumuleerde effecten niet onderzocht. Maar ook is geen milieuonderzoek of onderzoek naar zicht- en lichtvervuiling gedaan of afschermende maatregelen voorbereid voor de zuidkant.	In de toelichting van het inpassingsplan is toegelicht dat de milieueffecten van de noord- en zuidvariant zich slechts in beperkte mate onderscheiden. Alleen op het criterium van het Gelders Natuurnetwerk is er een onderscheidend effect. De zuidvariant ligt voor een deel midden in het Gelders Natuurnetwerk. Dit maakt de zuid variant moeilijker te realiseren. Op technische, financiële en bedrijfseconomische aspecten onderscheiden de varianten zich wel van elkaar. Bij de noord- en middelvariant kan de RTG gebruik maken van het emplacement van het CUP. Bij de zuid variant is dit niet mogelijk en moet een eigen emplacement worden gerealiseerd. Vanwege onder andere het realiseren van het emplacement is ook het ruimtebeslag aanzienlijk groter van de zuidvariant, namelijk 35 hectare vergeleken met 5 hectare van de noordvariant en 0 hectare van de middenvariant. Anders dan wordt beweerd is het onjuist dat er eenvoudig een afslag kan worden gemaakt naar de A15. In november 2017 is een rechtstreekse aansluiting op de A15 onderzocht. Door Rijkswaterstaat zijn de (on)mogelijkheden geïnventariseerd. Rijkswaterstaat concludeert dat een extra aansluiting niet mogelijk en/of gewenst is. Deze conclusie is gebaseerd op de beleidslijn Aansluitingenbeleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dat de randvoorwaarden beschrijft voor het realiseren van nieuwe aansluitingen op bestaande Rijkswegen en het aanpassen van bestaande aansluitingen. Hoewel een nieuwe aansluiting op het gedeelte van de A15 tussen afslag 38 en kooppunt Ressen niet voor de hand ligt (RTG komt immers aan de noordzijde van het gedeelte tussen knooppunt Valburg en afslag 38) is volledigheidshalve gekeken naar de (on)mogelijkheid van een nieuwe aansluiting aan zowel de westzijde als oostzijde van afslag 38. Een nieuwe aansluiting tussen de bestaande afslag 38 en knooppunt Ressen op deA15 past fysiek niet; de afstand tussen de afslag en het knooppunt is daarvoor te kort. Een nieuwe aansluiting tussen knooppunt Valburg en afslag 38 zou qua onderlinge afstand alleen gerealiseerd kunnen worden op een plaats waar de horizontale boogstraal te krap is voor een nieuwe aansluiting. Verplaatsen van de beoogde nieuwe aansluiting zou in dat geval betekenen dat - gelet op de te korte afstand tussen knooppunt Valburg en afslag 38 -

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
		weefvakken moeten worden ingericht. Op het inrichten van weefvakken is de Tracéwet van toepassing, met ongewenste gevolgen voor procedure(tijd) en kosten. Aan een dergelijke oplossing kleven voor Rijkswaterstaat te veel bezwaren; de A15 wordt tussen knooppunt Valburg en knooppunt Ressen in de komende jaren verbreed naar 2x3 rijstroken (onderdeel van het project VİA15); in het kader van die ontwikkeling is het ongewenst om op de korte afstand tussen knooppunt Valburg en afslag 38 ook nog eens weefvakken te moeten gaan inrichten. Hiermee is directe aansluiting van de RTG op de A15 niet mogelijk. Daarnaast is het de stelling van indiener onjuist dat de milieueffecten niet zijn onderzocht van de zuidvariant en/of de bewoners aan de zuidkant. Waar relevant, dus ook bij het berekenen van de gecumuleerde geluidsbelasting zijn de bewoners van Slijk Ewijk en Oosterhout onderdeel van het studiegebied.
9	Voor de invulling van de railterminal is louter en hierdoor te beperkt gekeken naar drie varianten, waarbij louter vanuit kostenoogpunt gekozen is voor de noordvariant. Hierdoor is sprake van een onzorgvuldige en onvolledige afweging van relevante belangen en schieten de ruimtelijke ordening en de onderbouwing te kort.	Ter kennisname
10	De gekozen noordvariant sluit aan op de zogenaamde “middenbundel” van het CUP (het gebied tussen Valburg en Buurtschap Reeth). Voor de aanleg worden de huidige geluidswal en de Reethsestraat over een lengte van 800 meter naar het noorden verlegd. De milieueffecten onderscheiden zich volgens de provincie slechts in geringe mate. De mate waarin deze milieueffecten zijn onderzocht en gemotiveerd voldoen niet en zijn bovendien gebaseerd op verouderde gegevens.	In de aanvulling op het milieueffectrapport is verder gemotiveerd waarom de midden- en noordvariant op basis van milieueffecten niet onderscheidend zijn van elkaar.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
11	Indiener is van mening dat relevant is of vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening gekozen is voor de meest optimale locatie. Hierbij zijn niet alleen de milieueffecten en de kosten relevant maar zijn ook andere ruimtelijk relevante onderwerpen relevant, zoals een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, veiligheidsaspecten, verkeersaspecten, geluidsaspecten en dergelijke. Ten onrechte zijn deze onderwerpen niet betrokken in de besluitvorming. Wanneer deze onderwerpen wel zouden zijn betrokken in de besluitvorming dan zou volgens indiener en de klankgroep Knoop 38 en de gemeente Overbetuwe de keuze voor de zuidvariant meer voor de hand hebben gelegen vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, zoals een bundeling van logistieke functies in plaats van een ruimtelijke uitbreiding daarvan, het meer verwijderd zijn van de meest gevoelige objecten en juist meer dichterbij liggen van de infrastructuur.	In het milieueffectrapport zijn de milieueffecten voor zowel de noord- als de zuidvariant onderzocht op diverse milieuaspecten zoals externe veiligheid, geluid, verkeersveiligheid, gezondheid et cetera. Het milieueffectrapport is onderdeel van de besluitvorming. De milieueffecten van de locatievarianten verschillen niet sterk van elkaar. De beoordeling op basis van het MKBA en MES van de investeringskosten, voorzieningen met betrekking tot Betuweroute en de exploitatietechnische aspecten voor de varianten zijn nog steeds valide en onderscheiden zich wel van elkaar. De noordvariant scoort hier beter dan de zuidvariant. Overigens is de realisatie van de zuidvariant niet meer mogelijk, voor deze locatie is door de gemeente Overbetuwe een onherroepelijke omgevingsvergunning afgegeven voor de realisatie van een zonnepark.
12	Indiener plaatst vraagtekens bij de haalbaarheid, nu ook de gemeente Overbetuwe tegenstander is van deze bedrijfsfuncties aan de noordzijde en de voorkeur heeft uitgesproken voor de hiervoor genoemde zuidvariant. Dat deze wellicht iets duurder is dan de gekozen noordvariant weegt volgens indiener, het Knooppunt 38 en de gemeente Overbetuwe niet op tegen de hiervoor genoemde voordelen. Op deze wijze kan de ontsluitingsweg ook veiliger en toekomstbestendiger worden aangelegd.	In de toelichting van het inpassingsplan is in paragraaf 5.1.2. toegelicht waarom er is gekozen voor de noordvariant in plaats van de zuidvariant. In het milieueffectrapport zijn verschillende ontsluitingsalternatieven voor de noord- en zuidvariant beoordeeld op verkeersveiligheid in hoofdstuk 8. Het onsluitingsalternatief behorend bij de zuidvariant scoort neutraal tot licht positief op verkeersveiligheid. De gekozen ontsluitingsweg bij de noordvariant scoort echter positief tot zeer positief op verkeersveiligheid.
13	De provincie heeft niet gekeken naar de effecten van de al geplande en mogelijk nog verder te realiseren uitbreidingsmogelijkheden van de bestaande railterminals in Venlo en Emmerich. Het had – vanwege onder andere de haalbaarheid en de ADC-toets meer voor de hand gelegen deze railterminals verder uit te breiden in plaats van te kiezen voor een nieuwe railterminal. De railterminal in Venlo kan de vervoerscorridor tussen Nederland en Zuid-Europa bedienen en de railterminal in Emmerich de vervoerscorridor naar Oost-Europa. Hiervoor is de capaciteit van deze terminals voldoende gebleken	Het door Panteia gebruikte model voor hun analyse (rapportage Panteia maart 2020) gaat uit van (theoretisch) onbeperkte overslagcapaciteit op bestaande terminals. Dan nog komt de terminal in Valburg als locatie met de meeste potentie uit de analyse.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
14	Niet of onvoldoende onderzocht is de toegevoegde waarde van een extra railterminal erbij in Nederland. Het ligt niet voor de hand dat een railterminal in Valburg substantieel zal bijdragen aan de al bestaande twee vervoerscorridors.	Uit de verschillende uitgevoerde onderzoeken (o.a. Panteia, Ladder van verstedelijking) blijkt voldoende potentie voor een railterminal bij Valburg. De terminal kan hiermee een forse bijdrage leveren aan de gewenste modal-shift.
15	De locatie Valburg heeft de voorkeur voor de provincie omdat de mogelijkheid bestaat om bij te laden op doorgaande treinen, er op de Betuweroute geen passagierstreinen rijden en de railterminal is gelegen aan de A15. Als aanvullend argument wordt genoemd dat met het CUP (emplacement voor containertreinen) al een groot deel van de infrastructuur er ligt. Verder wordt verwezen naar de marktvraag van logistieke bedrijven naar nieuwe grote (>5 ha) bedrijfskavels voor onder andere de logistieke knooppunten Nijmegen/Overbetuwe (Park 15), Tiel (Meel) en Montferland / Zevenaar (Docks). Bedrijven op Park 15 onderstrepen expliciet het belang van een railterminal Valburg en de behoefte volgt ook uit een recent behoefteonderzoek. Tot op heden is bij de indiener niet bekend of en zo ja, met welke bedrijven daadwerkelijk afspraken zijn gemaakt en of deze behoefte inderdaad aanwezig is. Hiernaar is onvoldoende onderzoek gedaan waardoor een en ander onvoldoende is onderzocht en geborgd.	Het rapport van Panteia (maart 2020) geeft helder aan dat de locatie in Valburg grotere potentie heeft. Een uiteindelijke exploitant van de terminal zal afspraken maken met individuele bedrijven, dat is niet aan de provincie.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
16	Indiener wijst er op dat de hoofdargumenten die worden aangevoerd ook wijzen in de richting van de onderzochte locaties in Tiel. Niet onderzocht is of de dichtere nabijheid van de haven Rotterdam wegvervoer en binnenvaart voor deze regio leidend zouden zijn, zoals wordt gesteld. Indiener wijst erop dat bij het kiezen van een locatie niet of onvoldoende rekening is gehouden met de mogelijkheden voor logistieke en assemblagebedrijven om zich te vestigen in de nabijheid van de geplande railterminal (zo is Park 15 al redelijk ingevuld met vooral logistieke bedrijven), de ruimtelijke belasting (belasting knooppunt 38, Knooppunt Valburg) en met het woon- en leefklimaat. De bedrijven op Park 15 zijn logistieke bedrijven, deze zijn er niet mee gebaat als goederen direct worden omgeslagen van trein naar vrachtwagen door transporteurs zonder dat dit leidt tot opslag en overslag van goederen in hun magazijnen. De provincie geeft in de toelichting aan dat slechts maximaal 15% van de containers zijn weg zal vinden naar Park15, dit kan geen doorslaggevend argument zijn voor de keuze van de locatie van de RTG.	De keuze voor de terminal bij valburg is om diverse redenen gekozen, zoals indiener ook aangeeft in zijn zienswijzen. Onder andere vanwege de ligging aan de A15, de betuweroute en de aanwezigheid van het huidige CUP. In het verleden en in het rapport van Panteia en Goudappel Coffeng is gekeken naar de alternatieve locaties in Arnhem en Tiel. Uit deze analyses komt Valburg eruit als terminal met de meeste potentie. Hierbij maakt de terminal gebruik van lading uit de brede regio. De keuze van de terminal nabij Valburg is niet gebaseerd op de aanwezigheid van Park15.
17	De provincie noemt Valburg de beste locatie omdat A15, Betuweroute en Waal dicht bij elkaar liggen, dit is echter over de gehele breedte van Nederland het geval. De railterminals in Venlo en in Emmerich liggen ook aan rivieren, vanuit waar geheel Nederland en Europa bereikbaar is.	In het rapport "Toets Ladder voor Duurzame Verstedelijking" door Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is opgenomen waarom de locatie bij Valburg de beste locatie is voor de terminal.
18	Er is nog geen exploitant gevonden die de railterminal wil exploiteren laat staan dat op dit moment duidelijk is of de railterminal voldoende rendabel is. De haalbaarheid moet immers bezien worden vanuit twee gezichtspunten: 1) het rendement voor de provincie zelf dat zeer negatief is en 2) de businesscase voor de exploitant. Hierover is geen dan wel onvoldoende informatie verstrekt en de MKBA is inmiddels sterk achterhaald door stijgende bouwkosten en andere gewijzigde marktomstandigheden. De uitvoerbaarheid is verder niet gewaarborgd nu er zelfs nog geen exploitant is, laat staan dat sprake is van een overeenkomst.	In december 2019 heeft er een marktconsultatie plaatsgevonden. Hiervoor is met meerdere marktpartijen gesproken. De conclusie is dat partijen positief staan tegenover de ontwikkeling van de terminal, dat de locatie aan de Betuweroute veel potentie heeft en dat een exploitatie financieel haalbaar is. Van deze marktconsultatie is een verslag openbaar gemaakt. Nadat het inpassingsplan onherroepelijk is vindt er een openbaar aanbesteding plaats voor de aanleg en exploitatie van de Railterminal. Uitgangspunt bij deze aanbesteding is dat de beoogde exploitant de kosten voor de realisatie voor zijn rekening. Rendement voor de provincie gaat uit van economische groei en maatschappelijk belang en niet financiele rendabiliteit.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
19	Het is nog maar de vraag of zich voldoende bedrijven in de buurt van de Railterminal willen vestigen en gebruik hiervan zullen maken in die mate dat sprake is van een rendabele exploitatie. De provincie onderbouwt dit niet met overtuigende argumenten en cijfers. De haalbaarheid is afhankelijk van de toename van bedrijvigheid in de omgeving. Gelet op het ontbreken van enig maatschappelijk draagvlak en het te verwachten verzet door gemeente, burgers en organisaties zullen de noodzakelijke bestemmingsplanwijzingen en afgifte van omgevingsvergunningen vertraagd worden zo niet definitief worden belemmerd.	Zoals blijkt uit de rapportage van Panteia (maart 2020) is de haalbaarheid van de terminal niet afhankelijk van toename van bedrijvigheid in de directe omgeving. Voor de haalbaarheid van het inpassingsplan zijn dan ook geen noodzakelijke bestemmingsplanwijzigingen en omgevingsvergunningen benodigd voor de realisatie van bedrijvigheid in de omgeving.
20	De provincie gaat ervan uit dat toekomstige bedrijven (logistiek en assemblage) zich gaan vestigen in de nabijheid van de RTG. Of dit mogelijk is zal afhangen van de bereidheid van de gemeente Overbetuwe om bestaande bestemmingsplannen te wijzigen. Tot op heden is dit niet geborgd in bestuurlijke bindende afspraken tussen Provincie en gemeente. Op veel ruimtelijke onderdelen van het inpassingsplan wordt tussen gemeente en Provincie nog van mening verschild. Zo wil de gemeente en hiermee ook indiener dat eerst de benodigde infrastructuur, waaronder de aanpassing van afslag 38 (knoop 38) is gerealiseerd alsmede de benodigde parkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen zijn gerealiseerd, alvorens de railterminal in gebruik wordt genomen. Het Inpassingsplan dan wel wet- en regelgeving borgen dit niet.	Zoals blijkt uit de rapportage van Panteia (maart 2020) is de haalbaarheid van de terminal niet afhankelijk van toename van bedrijvigheid in de directe omgeving. Het inpassingsplan zorgt voor de realisatie van de railterminal en de daarvoor benodigde infrastructuur en landschappelijke inpassing. De benodigde parkeerplaatsen zijn onderdeel van de bestemming "Bedrijf - Railterminal". In de regels is opgenomen dat minimaal parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden op het terrein. Voor de ontwikkeling van de RTG zijn geen overnachtingsvoorzieningen benodigd, omdat de terminal een regionaal verzorgingsgebied heeft. De aanpassing van afslag 38 is niet nodig voor een verkeersveilige afwikkeling van en naar de RTG, zie hiervoor ook paragraaf 2.5.1. van deze reactienota.
21	Verder is relevant dat de haalbaarheid van de exploitatie van de RTG afhankelijk is van de aansluiting van de spoorlijn op het Duitse spoornet. Dat dit zal gebeuren is niet geborgd. Bekend is dat België en Duitsland meer aansturen op een spoornet vanuit Duitsland en Limburg naar Antwerpen, waardoor het nog maar zeer de vraag is of de geplande railterminal op termijn rendabel zal worden.	Uit de rapportage van Panteia (maart 2020) blijkt dat er voldoende potentie is voor een terminal bij Valburg. In deze rapportage is uitgegaan van de bestaande spoornetten. Toekomstige verbetering zijn hierin niet meegenomen en dus ook niet bepalend voor de potentie.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
22	Met de huidige locatie is niet gekozen voor de locatie waarmee een goede ruimtelijke inpassing kan worden gerealiseerd en een gezond woon- en leefklimaat. De huidige locatie zorgt voor onveilige situaties bij de ontsluitingsweg doordat fietsverkeer deze weg gelijkvloers moet kruisen, wachtende vrachtwagens deze oversteeklocaties zullen blokkeren dan wel het zicht zullen belemmeren van overstekende fietsers en wandelaars, vrachtwagens in de omgeving voor verkeers- en overlast zullen zorgdragen en Knoop 38 te zwaar zal worden belast, gelet ook op de toename van de vervoersbewegingen, onder andere door kleinere zogenaamde al dan niet elektrisch aangedreven lorries tussen railterminal en logistieke bedrijven in de omgeving. Daarnaast zullen geluid, waaronder piekgeluid, en lichtvervuiling zorgdragen voor overlast tot ver in de omgeving. Deze gevolgen zijn door de MER-beoordeling niet mee- en weggenomen.	In het milieueffectrapport is een integrale afweging gemaakt op het aspect gezondheid. Hierbij is gekeken naar geluidshinder door piekgeluiden (bijvoorbeeld stapelen van containers), de cumulatieve geluidsbelasting (bijvoorbeeld met de A15 en de Betuweroute), luchtverontreiniging, externe veiligheid, lichthinder, hoeveelheid en bereikbaar groen en verkeersveiligheid. Uit deze beoordeling komt dat er geen negatieve effecten optreden met betrekking tot het aspect gezondheid. Daarnaast is in de toelichting van het inpassingsplan de invloed van de RTG op alle relevante milieu- en omgevingsaspecten beoordeeld. Geconcludeerd wordt dat de verschillende aspecten afzonderlijk en gezamenlijk geen belemmering vormen voor de haalbaarheid van het plan.
23	Indiener geeft aan dat de provincie erkent dat de komst van de railterminal en de toenemende bedrijvigheid zal leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Niet alleen een toename maar ook een verandering van de samenstelling en aard van het verkeer. Een forse toename van het aantal vrachtwagens en lorries in verhouding tot het aantal personenwagens. Dit zal gevolgen met zich meebrengen voor de afwikkeling met name van dit verkeer via Knoop 38 en zal gevolgen met zich meebrengen voor de mogelijkheid van het verkeer uit de richting van Elst en Nijmegen Noord om op een adequate en snelle wijze de snelwegen te bereiken in de omgeving. De effecten van de toename het verkeer zijn niet onderzocht door de Provincie en niet betrokken in het MER.	De RTG trekt per werkdag 340 vrachtwagenbewegingen aan. De effecten van de toename van het verkeer zijn in het milieueffectrapport en inpassingsplan onderzocht, zoals voorgeschreven in wet- en regelgeving. Het verkeer richting Afslag 38, Elst en Nijmegen Noord is hierbij niet meegenomen, omdat het vrachtverkeer hier al lang is opgegaan in het heersende verkeersbeeld.
24	Niet geborgd is dat de A15 kan en zal worden verbreed zoals gepland, gelet op de stikstofproblematiek. Ook niet is geborgd dat Knoop 38 kan worden aangepast zoals beoogd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is aansluiting op de bestaande infrastructuur en een goede afwikkeling van het verkeer een essentieel punt. Dit is op geen enkele wijze geborgd in wet- en regelgeving, noch is medewerking van de diverse gemeenten geborgd en zijn hierover al financiële afspraken gemaakt.	De aanpassing aan de A15 noch de wijzigingen aan Knoop 38 zijn benodigd voor het realiseren van de RTG. Ook zonder deze aanpassingen is sprake van een goede ruimtelijke ordening zoals blijkt uit de milieueffectrapportage en het inpassingsplan. Dit vraagt dan ook niet voor een waarborg zoals indiener stelt.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
25	Nu de economische haalbaarheid van de railterminal afhankelijk is gesteld van de te realiseren toename van de bedrijvigheid en deze toename van de bedrijvigheid weer zal leiden tot toenemend verkeer en overlast en nadelige milieueffecten, zoals toename van stikstof, is het niet opportuun om het plangebied en het MER te beperken tot de railterminal. De railterminal is onlosmakelijk verbonden met de hiervoor genoemde andere bedrijvigheid en noodzaak om ten gevolge van de toename van het verkeer de infrastructuur aan te passen. De ruimtelijke en milieueffecten dienen hierdoor in zijn geheel in één MER en inpassingsplan te worden beoordeeld.	De ontwikkelingen van extra bedrijventerrein in de directe omgeving van de terminal is geen onderdeel van het inpassingsplan. Ook zonder ontwikkeling van extra bedrijventerrein(en) heeft de terminal voldoende potentie.
26	De provincie heeft in het inpassingsplan niet gewaarborgd dat het gebied ten noorden van het plan, tussen de Betuweroute en de spoorlijn naar Tiel, niet op termijn alsnog in gebruik zal worden genomen door logistieke bedrijven. Het ligt in de lijn der verwachting dat deze logistieke en assemblage bedrijven pal tegen de RTG aan worden gevestigd, nu dit bij alle overige railterminals in Nederland ook het geval is.	De ontwikkelingen van extra bedrijventerrein in de directe omgeving van de terminal is geen onderdeel van het inpassingsplan. Ook zonder ontwikkeling van extra bedrijventerrein(en) heeft de terminal voldoende potentie.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
27	Voor de locatie van de ontsluitingsweg zijn verschillende alternatieven onderzocht. Deze ontsluitingsweg komt in alle varianten uit op Knoop 38 en leidt daar tot een onveilige situatie voor personen die per fiets langs en vanuit het buurtschap Reeth naar Nijmegen willen fietsen en leidt een overbelasting van dit knooppunt. Ten onrechte heeft de provincie niet de mogelijkheid onderzocht van een afzonderlijke af- en oprit tussen de RTG en de A15. Dit had wel voor de hand gelegen nu uit onderdeel 4.2 van de toelichting volgt dat er verschillende initiatieven en plannen zijn uitgevoerd en nog in ontwikkeling zijn voor Knoop 38. Behalve de extra woningbouw in Nijmegen Noord, wat zal leiden tot een toenemende verkeersdruk vanuit de nieuwe wijken via de Griftdijk op Knoop 38, betreft het de verdere ontwikkeling van Bedrijvenpark 15 (logistieke bedrijven zoals Lidl, Kruidvat, Nabuurs). Bij de ontsluiting van RTG is onvoldoende rekening gehouden met de verkeersdruk vanuit de Griftdijk. Er heeft hierover geen overleg plaatsgevonden met buurgemeente Nijmegen. Ook is onvoldoende in kaart gebracht wat de te verwachten verkeersdruk van alle toekomstige werknemers is, die werkzaam zullen zijn bij de geplande assemblage en logistieke bedrijven, nu aantal en omvang van deze bedrijven op dit moment niet vaststaat. Door al deze plannen zijn de verkeerseffecten van de komst van de RTG op Knooppunt 38 voor de diverse overheden momenteel niet bekend. Er is bestuurlijk geen gebiedsvisie vastgesteld die hiervoor een oplossing kan bieden en er zijn geen bindende afspraken over de uitbreiding van de infrastructuur of over andere verkeersvoorzieningen. Hiermee komt het vereiste van een goede ruimtelijke onderbouwing en de uitvoerbaarheid van het plan op de tocht te staan.	Voorafgaand aan het opstellen van het milieueffectrapport is onderzocht of een afzonderlijke af- en oprit tussen de terminal en de A15 mogelijk is; dit is niet het geval. Door Rijkswaterstaat zijn in november 2017 de (on)mogelijkheden geïnventariseerd. Rijkswaterstaat concludeert dat een extra aansluiting niet mogelijk en/of gewenst is. Een nieuwe aansluiting tussen de bestaande afslag 38 en knooppunt Ressen op de A15 past fysiek niet; de afstand tussen de afslag en het knooppunt is daarvoor te kort. De gevolgen van de veranderingen in de verkeerssituatie door de komst van de RTG worden door aanpassing van het kruispunt Rijksweg zuid en de ontsluitingsweg opgelost. Hierbij is uitgegaan van de autonome situatie in 2030 op basis van het verkeersmodel RVMK 2017 (zie hoofdstuk 8.2 in het milieueffectrapport) De toekomstige ontwikkelingen rondom Knoop38 hebben zoals indiener stelt inderdaad gevolgen voor de toekomstige bereikbaarheid van het gebied tussen Ressen, Elst, Valburg, Slijk-Ewijk, Oosterhout en Nijmegen en de mensen die er wonen, werken en recreëren. Op termijn worden hier nieuwe woonijken en bedrijventerreinen voorzien. Deze ontwikkelingen hebben er toe geleid dat de gemeente Overbetuwe en de gemeente Nijmegen samen werken aan een herinrichting van het gebied rondom afslag 38 aan de A15, om toekomstige problemen te voorkomen.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
28	De provincie heeft aanvankelijk gekozen voor de ontsluitingsweg rechtstreeks lopende vanuit de RTG naar de Rijksweg. Deze ontsluitingsweg zou over een voormalige niet gesaneerde stortplaats (chemisch afval) lopen en deze zou worden gesaneerd. De provincie heeft echter louter uit financiële redenen gekozen voor een ontsluitingsweg die een vreemde onlogische kronkel vertoont om op deze wijze de sanering en hiermee gemoeid zijnde saneringskosten te vermijden. Door deze keuze om de stortplaats te ontlopen moet bovendien meer grond worden onteigend van de bewoner van de Reethsestraat 3. Er ontbreekt een adequate belangenafweging op dit onderdeel. Dit alles voldoet niet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening.	Onjuist is de aanname dat de provincie Gelderland uit financiële redenen gekozen heeft voor de huidige ontsluitingsweg om de sanering te vermijden en dat de ontsluitingsweg rechtstreeks vanuit de RTG naar de Rijksweg zou lopen. De voormalige stortplaats bevindt zich op een terrein met agrarische bestemming wat in eigendom is bij particulieren. In de milieueffectstudie van 2017 is inderdaad gesteld dat als het wegtracé over de verontreiniging loopt, deze geheel of gedeeltelijk moet worden gesaneerd. Bij de nadere uitwerking van variant 1b uit de milieueffectenstudie bleek de bocht gehanteerde bocht niet goed geschikt voor vrachtverkeer, daarom is de bocht verruimd. De voormalige stortplaats ligt daardoor niet meer in het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg (variant 1b in het milieueffectrapport). Dit nieuwe tracé voor de ontsluitingsweg is in het milieueffectrapport beoordeeld op milieueffecten. Deze beoordeling heeft niet geleid tot een andere keuze voor de ontsluiting van de RTG.
29	Werkzaamheden in het plangebied kunnen een ongewenst effect hebben op de verspreiding van bodemverontreiniging. Nu de provincie deze effecten niet heeft onderzocht ontbreekt een belangrijk aspect van de onderbouwing van de vereiste goede ruimtelijke onderbouwing.	In het kader van de voorbereiding van de uitvoering wordt verkennend (water)bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd om de bodemkwaliteit nader in beeld te brengen en hier waar nodig rekening mee te houden

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
30	Door het niet uitvoeren van de bodemsanering vervalt een positief aspect uit de verschillende alternatieven voor de ontsluitingsweg zoals opgenomen is op pagina 125 van de milieueffectenstudie, ten onrechte staat dit nog wel met een (+) hierin vermeld. Voor het aanleggen van een weg is het noodzakelijk dat de bodemkwaliteit ter plaatse van een nieuwe bestemming voldoende moet zijn voor de te realiseren functie. De bodemkwaliteit mag door de aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem en bovendien mag wettelijk de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet door bijvoorbeeld graafwerkzaamheden (stand still beginsel). De provincie heeft de omvang van de bodemverontreiniging door de voormalige stortplaats van chemisch afval niet dan wel onvoldoende onderzocht waardoor in strijd is gehandeld met de Wet bodembescherming nu niet uitgesloten kan worden dat de bodemkwaliteit door het aanleggen van de ontsluitingsweg zal worden verslechterd. Het is niet gewaarborgd dat de stort niet geraakt wordt door de aanleg van de ontsluitingsweg, terwijl in een bijlage die aanvankelijk bij het voorontwerp-inpassingsplan was opgenomen, is aangegeven dat de omvang van de stort en hiermee van de vervuiling richting het noorden en het westen van de chemische stortplaats niet duidelijk is.	In het milieueffectrapport is de positieve beoordeling waar indiener op wijst komen te vervallen ten opzichte van de milieueffectenstudie. Voor het inpassingsplan is historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek geeft voor het inpassingsplan voldoende inzicht in de bodemkwaliteit ter plaatse en de mogelijke knelpunten. Voor de omgevingsvergunning zal er een (verkennend) bodemonderzoek worden uitgevoerd. De bodemkwaliteit ter plaatse van de voormalige stortplaats is voldoende in beeld gebracht in het onderzoek, omdat er voor de ontsluitingsweg geen grondverzet ter plaatse van de stortplaats is voorzien is er geen noodzaak voor het uitvoeren van nader onderzoek en/of een sanering.
31	Het louter kiezen voor een alternatief voor een ontsluitingsweg vanwege het voorkomen van saneringskosten is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Met het wegvallen van dit wegingsaspect voor de locatie (+) voor het effect op de bodemkwaliteit zal bovendien een nieuwe afweging moeten worden gemaakt. De aangepaste afweging moet correct worden opgenomen in het inpassingsplan	In het milieueffectrapport is de positieve beoordeling waar indiener op wijst komen te vervallen ten opzichte van de milieueffectenstudie. In het milieueffectrapport is de huidige ligging van de ontsluitingsweg onderzocht op diverse milieueffecten. Ook in de milieuonderzoeken van het inpassingsplan is uitgegaan van de huidige ligging van de ontsluitingsweg
32	Door de ontsluitingsweg te laten uitkomen op Knooppunt 38 in plaats van op de A15 rechtstreeks, is er een reële kans dat vrachtwagens links afslaan op de Rijksweg Zuid en via Elst en de A325 naar Arnhem en Duitsland gaan rijden, zeker voor de duur dat de A15 nog niet doorgetrokken is tot Zevenaar.	In de onderzoeken is van de autonome situatie in het jaar 2030 uitgegaan met de huidige fysieke locaties op de Rijksweg Zuid. Op basis van het verkeersmodel wikkelt het verkeer zich via de bestaande en/of nieuwe infrastructuur af. Hierbij is dus rekening gehouden dat een enkele vrachtwagen links afslaat richting Elst en de A1325. Deze verkeerstromen zijn meegenomen in de beoordeling van de verkeersveiligheid.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
33	Geluid is een ruimtelijk relevant aspect voor het inpassingsplan. Indiener verwacht dat geluiden, waaronder piekgeluiden van een container die op een container worden geplaatst, zullen zorgdragen voor ernstige overlast, overschrijding van de maximumwaarden en het woon- en leefklimaat in ernstige mate zullen aantasten.	Uit het geluidsonderzoek blijkt dat het maximale geluidniveau LAmax bedraagt ten hoogste 61 dB(A) in de dagperiode en 60 dB(A) in de avond- en nachtperiode. Er wordt hiermee niet voldaan aan de ambitiewaarden in het gemeenteijk geluidsbeleid van 55 (dag), 50 (avond) en 45 dB(A) (nacht) voor het LAmax. Er wordt wel voldaan aan de bovengrens in het gemeentelijk beleid voor het LAmax van respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A). Er is geen sprake van overschrijding van de maximumwaarden. Omdat wordt voldaan aan de bovengrens van het beleid en op basis van jurisprudentie over piekniveaus zijn de gevolgen voor het woon- en leefklimaat aanvaardbaar.
34	De Wereldgezondheidsorganisatie heeft nieuwe geluidsrichtlijnen voor Europa vastgesteld. Uit onderzoek van de WHO blijkt dat geluid een van de invloedrijkste omgevingsfactoren is bij de gezondheid van mensen. Overmatig geluid kan leiden tot fysieke en mentale problemen, zoals stress, verhoogde bloeddruk, hart- en vaatziekten en een verstoorde stofwisseling. Het lawaai van wegverkeer zou volgens deze richtlijnen onder de 53 dB moeten blijven en 's-nachts zelfs onder de 45 dB. De normen in de Wet Geluidhinder en de gemeten waarden voldoen hier niet aan, zodat volgens deze richtlijnen geen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In deze richtlijnen is aangegeven dat in het bijzonder spoorweglawaai en wegverkeer leidt tot gezondheidsklachten.	De geluidbelasting voldoet aan de normering uit de Wet geluidhinder. De richtlijnen in de WHO zijn geen toetsingskader. In absolute zin is in de omgeving sprake van hoge geluidsbelastingen, de oprichting van de RTG draagt daaraan slechts in zeer beperkte mate bij. Een toename van een (constant) geluidsniveau met 1 dB is voor de meeste mensen niet of nauwelijks waarneembaar. De in Nederland gehanteerde grenswaarden in de Wet geluidhinder zijn het resultaat van een afweging tussen enerzijds het mogelijk maken van ontwikkelingen en anderzijds de bescherming tegen de nadelige gevolgen daarvan. Enige hinder voor de omgeving wordt daarbij als aanvaardbaar beschouwd. Dit is anders dan in het advies van de WHO, dat meer is gericht op het voorkomen van ongewenste gezondheidseffecten.
35	Er wordt landelijk erkend dat geluidsoverlast als gevolg van weg- en spoorvervoer extra aandacht verdient en in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering starten Rijkswaterstaat en Prorail vanaf 2020 met het uitvoeren van geluidmaatregelen en in een amendement van 24 oktober 2017 van de gemeente Overbetuwe is vermeld dat er gezorgd dient te worden dat er geen in redelijkheid vermijdbare overlast voor de omgeving optreedt. Zowel aan de nieuwe richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie als aan het Meerjarenprogramma wordt niet voldaan. De geluidsmetingen leiden tot hogere waarden.	De geluidbelasting voldoet aan de normering uit de Wet geluidhinder. Er worden diverse maatregelen getroffen om vermijdbare overlast voor de omgeving te voorkomen zoals het realiseren van een grondwal, inzet van duurzaam materieel en het realiseren van zichtschermen ter hoogte van de coupures.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
36	Er zijn onvoldoende geluidswerende maatregelen getroffen. Zo is de geluidswal niet steeds voorzien van bomen, op sommige gedeelten alleen struiken, en is niet langer sprake van vier rijen bomen maar van twee rijen bomen. Bovendien verschilt de hoogte van de geluidswal ter hoogte van de hoogspanningslijnen, zonder dat daar andere mitigerende maatregelen worden getroffen.	Bomen en struiken hebben geen effect op de geluidsbelasting. Met de aanwezigheid van deze beplanting is in het rekenmodel dan ook geen rekening gehouden. De verlaging van de grondwal ter hoogte van de hoogspanningsleiding naast de nieuwe ontsluitingsweg heeft geen relevant effect op de geluidbelasting. De coupure in de grondwal nabij de railterminal wordt opgevuld met een zichtscherm met geluidswerend effect ter hoogte van 5 meter.
37	De verminderde voorziening bij de geluidswal zal ook gevolgen hebben voor het voorkomen van zicht op en licht van de railterminal voor de omwonenden.	In het landschapsplan is de verminderde voorziening bij de geluidswal beoordeeld. Conclusie is dat de monumentale bomen die behouden blijven en het struikgewas op de grondwal het zicht op de terminal weren.
38	Naar verwachting zullen met name de piekgeluiden van het stapelen van containers ver dragen. Dit is niet dan wel in onvoldoende mate onderzocht. Er ontbreekt een rapportage die (afdoende) ingaat op de piekgeluiden. Voor containerafhandeling wordt algemeen op basis van meetresultaten een piekbronsterkte van 120 a 125 dB(A) gehanteerd. Dat resulteert (hoge stapelhoogte, geen afscherming) pas op een afstand van ca. 400 meter in een piekgeluidniveau van 60 dB(A), hetgeen de grenswaarde is voor nog toelaatbare piekgeluiden in de nachtperiode van 23.00 uur tot 07.00 uur. Binnen deze afstanden zijn er diverse woningen, geluidsgevoelige objecten, gelegen. Dit aspect verzet zich volgens indiener tegen de uitvoerbaarheid van het Inpassingsplan.	Het piekbronvermogen van 121 dB(A) treedt op bij het stapelen van de containers en is gebaseerd op metingen op het ECT op de Maasvlakte. Dit betrof het stapelen met een reachstacker. Ook is gemeten op de Railterminal Chemelot, waar gestapeld is met een portaalkraan. De gemeten piekbronsterkten bij Chemelot zijn aanzienlijk lager dan de in het geluidsonderzoek aangehouden waarde van 121 dB(A) (gebaseerd op het ECT op de Maasvlakte) en laten zien dat bij hoger stapelen de piekbronsterkte afneemt. Bij het berekenen van de piekgeluiden bedraagt de bronhoogte 1,5 meter ten opzichte van plaatselijk maaiveld voor het plaatsen van containers op opleggers en op treinstellen. Voor het stapelen van containers is in het akoestisch onderzoek een bronhoogte van 9,5 meter aangehouden, passend bij een maximale hoogte van gestapelde containers van 10,5 meter bij gebruik van reachstackers (die bij het stapelen hogere geluidspieken veroorzaken dan de elektrische portaalkranen). De meting op de terminal in Chemelot bevestigen dat het piekbronvermogen van 121 dB(A) kan worden beschouwd als een ‘worst case’-benadering. hoogte 61 dB(A) op de maatgevende woning is. De in het geluidsonderzoek aangehouden piekbronsterkte van 121 dB(A) kan, in combinatie met een stapelhoogte van 10,5 m, worden gehandhaafd als bovengrens. Daarmee wordt aangetoond dat ook onder die (uiterste) omstandigheden de resulterende maximale geluidsniveaus in de omgeving aanvaardbaar en vergunbaar zijn. Met het overdrachtsmodel is vervolgens het maximale geluidsniveau op de woningen berekend. De hoogste waarde bedraagt 61 dB(A) op de maatgevende woning.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
39	De railterminal wordt geschikt gemaakt voor overslag tot maximaal 90.000 laadeenheden per jaar. Bij het stapelen van de containers is uitgegaan van een hoogte van 9,5 meter. Deze hoogte komt volgens onderdeel 5.11 van de toelichting overeen met de hoogte waarop een vierde container op een derde container wordt gestapeld (maximale toegestane stapelhoogte is vier containers, maximaal 10,5 meter. In artikel 4.4 van de regels zijn specifieke gebruiksregels opgesteld. Krachtens artikel 4.4.3 opslag is de tijdelijke opslag en stalling van laadeenheden, als bedoeld in artikel 4.1, sub a onder 2 uitsluitend toegestaan mits de stapelhoogte maximaal 10,5 meter bedraagt. Niet juist is dat de hoogte is beperkt tot maximaal 4 laadeenheden. Laadeenheid is krachtens artikel 1.48 van de regels gedefinieerd als container, wissellaadbakken, (hijsbare) trailers en andersoortige eenheden. Derhalve, zo wijst de indiener erop, biedt het inpassingsplan de mogelijkheid om meer eenheden te stapelen dan maximaal vier, hetgeen van invloed kan zijn op de waarden van het (piek)geluid.	In bijlage 2 van het akoestisch onderzoek is een memo opgenomen waarin wordt ingegaan op het piekbronvermogen in relatie tot de stapelhoogte. Het blijkt dat de piekniveaus bij grotere stapelhoogten passen binnen het gehanteerde bronvermogen van 125 dB(A) dat gebaseerd is op een stapelhoogte van 10,5 m.
40	De ambitiewaarde in de Nota Bedrijven en Geluid van de gemeente Overbetuwe wordt door de RTG overschreden maar er wordt wel voldaan aan de bovengrens. Niettemin wordt een afscherming gerealiseerd van 100 meter lang en vijf meter hoog ter plaatse van de opening van de grondwal bij de locatie waar de hoogspanningsmast ondergrond gaat. Dit levert een relevante reductie op van de geluidsbelasting op de betreffende woningen zoals bedoeld wordt op pagina 67 van de toelichting en hiermee zou volgens de berekeningen worden voldaan aan de ambitiewaarde. Deze afscherming is echter niet opgenomen in het inpassingsplan zodat het bereiken van de beoogde ambitiewaarde door de provincie niet is gewaarborgd. Onvoldoende is voorkomen dat grenswaarden door geluid worden overschreden.	Ook zonder geluidscherm wordt voldaan aan de ambitiewaarde voor de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
41	Uit de overeenkomst tussen Provincie en gemeente Overbetuwe volgt dat burgemeester en wethouders het bevoegde gezag zijn ten aanzien van het verlenen van de omgevingsvergunning. Het maximale geluidsniveau LAmax (RTG + rangeren diesellocatieven) bedraagt ten hoogste 61 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode. Dit komt overeen met de bovengrens van 70 dB(A) etmaalwaarde en ligt daarmee 15 dB(A) boven het ambitieniveau van de gemeente. Deze zeer forse overschrijding wordt niet beperkt door de optionele en niet gewaarborgde afscherming. In het akoestisch rapport zijn geen verdere maatregelen onderzocht dan wel opgenomen om de maximale geluidswaarden te reduceren. Volgens de provincie is maximaal geluidniveau van 70dB(A) etmaalwaarde toelaatbaar en vergunbaar en is ondanks deze forse overschrijding nog sprake van een goed woon- en leefklimaat. De indiener betwist dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat en verwijzen hiervoor onder andere naar de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Er is bij een dergelijke forse overschrijding geen sprake van een goede ruimtelijke ordening, mede ook omdat nagelaten is onderzoek te doen naar maatregelen om deze maximale waarden te reduceren.	Vanuit jurisprudentie wordt de bovengrens van 70 dB(A) etmaalwaarde als aanvaardbaar beschouwd. Verdere maatregelen aan het stapelen van containers zijn niet mogelijk zonder in te grijpen in de bedrijfsvoering. Afscherming van een dergelijke hoge bron (12m) is niet mogelijk. In het inpassingsplan is de vergunbaarheid getoetst op hoofdlijnen. Nadere uitwerking kan plaatsvinden in de omgevingsvergunning milieu. Met het van toepassing verklaren van de coördinatieregeling heeft Provinciale Staten van Gelderland de bevoegdheid voor het verlenen van de bouw- en milieuvergunning ten behoeve van de exploitatie van de terminal naar zich toe getrokken.
42	De Provincie handelt in strijd met de overeenkomst met de gemeente waarin is opgenomen dat er geen in redelijkheid vermijdbare overlast voor de omgeving optreedt door de geluidshinder niet te minimaliseren.	In de overeenkomst is opgenomen dat bij verlening van de omgevingsvergunning voor de RTG het bevoegd gezag voorwaarden zal stellen aan het gebruik en de exploitatie van RTG ter borging van de leefbaarheid in de directe omgeving. Het gaat dan om aspecten zoals licht, geluid en openingstijden binnen de mogelijkheden en beperkingen van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet milieubeheer. Bij aanvraag van de omgevingsvergunning door toekomstig exploitant zal hieraan worden voldaan.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
43	In het geluidsonderzoek is geen, dan wel onvoldoende rekening gehouden met geluidsreflectie die zal ontstaan tegen de langs het gehele spoor opgestapelde containers en de effecten hiervan, waaronder de gevolgen hiervan voor het noorden en/of zuiden. Het gaat hierbij onder andere om de geluidsversterkende werking van de A15 en het zonnepanelenpark.	Vanuit jurisprudentie wordt de bovengrens van 70 dB(A) etmaalwaarde als aanvaardbaar beschouwd. Verdere maatregelen aan het stapelen van containers zijn niet mogelijk zonder in te grijpen in de bedrijfsvoering. Afscherming van een dergelijke hoge bron (10 m) is niet mogelijk. In het inpassingsplan is de vergunbaarheid getoetst op basis van een representatieve bedrijfsvoering. Nadere uitwerking kan plaatsvinden in de omgevingsvergunning milieu. Met het van toepassing verklaren van de coördinatieregeling heeft Provinciale Staten van Gelderland de bevoegdheid voor het verlenen van de bouw- en milieuvergunning ten behoeve van de exploitatie van de terminal naar zich toe getrokken..
44	Er zit momenteel een opening in de geluidswal van circa 20 meter ter hoogte van het kruispunt bij de ingang van de RTG. Na realisatie van dit kruispunt zal de opening 140 meter bedragen. Niet is onderzocht wat hiervan de geluidseffecten (A15 en RTG) zullen zijn.	Met deze opening is rekening gehouden in het geluidsmodel
45	In het onderzoek is uitgegaan van brandstof aangedreven laad- en losvoertuigen tot 30.000 laadeenheden per jaar. Bij een situatie met een hoger aantal laadeenheden wordt uitgegaan van elektrische kranen. In artikel 4.4.2 van de regels is hiervoor een norm aangenomen. Er ontbreekt echter in de regels een norm op basis waarvan de naleving van artikel 4.4.2 wordt gewaarborgd en gehandhaafd. Een dergelijke norm zal in de praktijk niet te controleren zijn en om die reden niet bestuurlijk te handhaven. Bovendien verhindert deze norm de exploitant om al eerder dan bij 30.000 laadeenheden per jaar over te gaan op elektrische kranen en stimuleert dit ook niet. De provincie heeft verder nagelaten de visuele impact op de omgeving van (hogere) elektrische kranen mee te wegen in de beslissing om te komen tot deze norm. Ook is geen sprake van BBT nu het mogelijk is om met zogenaamde elektrische reachstackers (containerliften en kranen) te werken, ongeacht het aantal laadeenheden. Nu dit niet is geborgd in het Inpassingsplan ontbreekt een goede ruimtelijke ordening.	In artikel 4.4.2 is een gebruiksregel voor laad- en losvoertuigen opgenomen. In paragraaf 7.4.1.2 van de toelichting bij het inpassingsplan staat een toelichting op deze specifieke gebruiksregel. Artikel 4.4.2 moet in samenhang met artikel 1 begripsbepalingen “laadeenheden” en “verhandeling” gelezen worden. In deze combinatie van regels en toelichting staat, anders dan indiener stelt, wel een norm. De wijze van controleren op deze gebruiksregel hoeft niet uit de regel zelf te volgen om de norm handhaafbaar te maken. Het meewegen van de (visuele) impact van kranen is gedaan door het opnemen van regels over de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde in artikel 4.2.2 van het inpassingsplan. Het is niet nodig om Best Beschikbare Technieken (BBT) in een ruimtelijk plan op te nemen. Er volgt uit andere regelgeving dat de Best Beschikbare Techniek moet worden toegepast. Het is Europese regelgeving die vertaald wordt in Nederlandse wetgeving (Wet milieubeheer en Wabo). Er is geen sprake van het ontbreken van een goede ruimtelijke ordening.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
46	Ten onrechte is railverkeer binnen de inrichting van de RTG beoordeeld als onderdeel van het industrielawaai. Onvoldoende rekening is gehouden met het feit dat het rangeren zal leiden tot piekgeluiden door optrekkende en remmende treinen, dat alleen wordt gereden met zware dieseltreinen en dat de geluidsbelasting tevens afhankelijk zal zijn van het aantal en type wagons en type dieseltrein.	Voor zover het rijden met treinen plaatsvindt binnen de inrichtingsgrenzen ten behoeve van de werking van de inrichting, dient deze activiteit te worden beschouwd als onderdeel van de inrichting. Evenzeer moet het daarmee samenhangende geluid worden beschouwd als industrielawaai. Het onderzoek is op dit punt dus correct uitgevoerd. Maatgevend voor de optredende maximale geluidsniveaus zijn niet de rangeerbewegingen, maar de containerhandelingen. In het onderzoek is daarom van laatstgenoemde activiteit uitgegaan: het separaat beschouwen van de rangeerbewegingen zou niet tot andere uitkomsten leiden.
47	Ten onrechte is bij het geluidsonderzoek geen rekening gehouden met het feit dat het stapelen van containers zal leiden tot wisselende en niet regelmatige piekgeluiden, die bij mensen een schrikeffect teweeg zullen brengen.	Uit het geluidsonderzoek blijkt dat het maximale geluidniveau LAmax ten hoogste 61 dB(A) in de dagperiode en 60 dB(A) in de avond- en nachtperiode bedraagt. Er wordt hiermee voldaan aan de bovengrens in het gemeentelijk beleid voor het LAmax van respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A). Uit nader onderzoek blijkt dat de hoogte van LAmax met name wordt bepaald door het stapelen van containers op hoogte. Deze geluidsbelasting is niet verder te beperken, het stapelen van containers en is een onvoorkoombare bron bij reguliere bedrijfsvoering op een terminal. Ook op basis van jurisprudentie is een etmaalwaarde LAmax van 70 dB(A) aanvaardbaar. De beoordeling vindt plaats aan de hand van wettelijke rekenregels. Er is geen mogelijkheid voor correctie op het maximale geluidsniveau vanwege mogelijke schrikreacties vanwege het stapelen van de containers.
48	Er is geen rekening gehouden met de overslag en opslag van gekoelde containers (reefers), die uitgerust zijn met een dieselmotor. De totale geluidsbelasting van deze reefers is niet berekend.	Zolang de reefers aanwezig zijn op de terminal, wordt hun interne koelunit gevoed door een stroomvoorziening op de terminal. Deze voorziening levert geen relevante bijdrage aan de geluiduitstraling van de inrichting. Tijdens het transport kan de koeling worden verzorgd door een diesel-aangedreven generator. In het onderzoek is er rekening mee gehouden dat deze generatoren kortstondig in werking kunnen zijn binnen de inrichtingsgrens. Dit zal met name voorkomen bij het laden en lossen van treinen. Er is uitgegaan van gemiddeld 0,5 uur per reefer en maximaal 20 reefers per etmaal in de eindsituatie..

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
49	Het geluidsniveau van de A15 zat in 2012 boven de destijds vastgesteld plafondwaarde. Verbreding en doortrekking van de A15 zal leiden tot een hogere geluidsbelasting. In de berekeningen is hiermee onvoldoende rekening gehouden nu de (gecumuleerde) effecten hiervan in combinatie met de geluidsveroorzakers op dit moment niet goed valt vast te stellen. Ten onrechte is de lichte toets gehanteerd.	In het akoestisch onderzoek is gerekend met het nieuwste akoestische onderzoek voor de A15 met opgevuld plafond. Er zijn geen verdere verhogingen van de plafondwaarden bekend.
50	Niet onderzocht is het geluidseffect van stationair draaiende vrachtwagens voor en na de openingstijden buiten en op het terrein van de RTG, onder andere tijdens het inchecken of in geval van filevorming. Ook is niet onderzocht (de toename van) het geluid van he treinverkeer op en naar de railterminal toe, onder andere zal er meer geremd en gestart en opgetrokken worden door de treinen ten gevolge van de terminal. Ook is niet onderzocht het effect van de toename van het verkeer en vrachtverkeer voor de omwonenden.	Onnodig laten draaien van motoren wordt zoveel mogelijk voorkomen. Uitgegaan wordt van een gemiddelde tijdsduur van 5 minuten stationair draaien per vrachtwagen op het oostelijke parkeerterrein op de RTG (direct na de ingang). Het van en naar de terminal rijden van treinen valt onder het regime van de geluidproductieplafonds van de Betuweroute. De pieken bij optrekken en remmen zijn ondergeschikt aan de pieken van het stapelen van de containers en zijn daarom niet in beeld gebracht. De toename van het verkeer vanwege de terminal is in het akoestisch onderzoek in beeld gebracht.
51	Het inpassingsplan en de verbeelding staan tevens toe dat treinen en vrachtwagens en containers worden gerepareerd, waarvan de geluidseffecten die dergelijke werkzaamheden veroorzaken niet zijn onderzocht	De maatgevend piekbron die het maximale geluidsniveau bepaalt, is het stapelen van de contaners. Eventuele reparatiewerkzaamheden zullen niet leiden tot hogere maximale niveaus of langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus. In het PIP is de vergunbaarheid getoetst op hoofdlijnen. Nadere uitwerking kan plaatsvinden in de omgevingsvergunning milieu..
52	Uit de regelgeving volgt dat het toegestaan is om nevenwerkzaamheden te verrichten zoals onderhouds- en reparatiewerkzaamheden. De geluidseffecten hiervan zijn niet onderzocht en meegenomen in het geluidsonderzoek.	De maatgevend piekbron die het maximale geluidsniveau bepaalt, is het stapelen van de contaners. Eventuele reparatiewerkzaamheden zullen niet leiden tot hogere maximale niveaus of langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus. In het PIP is de vergunbaarheid getoetst op hoofdlijnen. Nadere uitwerking kan plaatsvinden in de omgevingsvergunning milieu.
53	In het onderzoek is aangenomen dat de ontsluitingsweg een snelheidsregime van 60 kilometer per uur heeft. Dit is echter niet in het inpassingsplan of anderszins gewaarborgd. Verder is het verkeerslawaai afhankelijk van de hoeveelheid vrachtwagens, type vrachtwagen en wijze van rijden, welke aspecten niet of onvoldoende zijn onderzocht	Het is ruimtelijk niet relevant om de maximale snelheid op te nemen in de regels. De maximale snelheid van de weg wordt vastgelegd in een verkeersbesluit. De onderbouwing van de intensiteit op de nieuwe weg is opgenomen in de rapporten. Bij de berekeningen wordt conform de wettelijke rekenregels uitgegaan van een gemiddelde geluidproductie van een vrachtwagen bij de ingevoerde snelheid.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
54	In het MER wordt als optie genoemd dat er geluidsreducerend asfalt wordt toegepast. Dit is niet geborgd in het inpassingsplan dan wel wet- en regelgeving	Het effect van geluidsreducerend asfalt is beperkt, door de snelheid van 60 km per uur en de aanwezigheid van de grondwal. Er wordt daarom geen geluidswerend asfalt toegepast.
55	In het inpassingsplan wordt gemeld dat de Reethsestraat verkeersluw zal worden, dit is echter niet (met maatregelen) in het inpassingsplan geborgd.	Met de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg wordt het verkeer verplaatst van de Reethsestraat naar de nieuwe ontsluitingsweg. Enkel bestemmingsverkeer en fietsverkeer zal gebruik maken van de Reethsestraat. De Reethsestraat is een weg in beheer van de gemeente Overbetuwe. De gemeente Overbetuwe neemt als wegbeheerder uiteindelijk het besluit om de Reethsestraat autoluw te maken. In het inpassingsplan kan deze maatregel niet worden geborgd.
56	De geluids- en andere milieueffecten (zoals stikstof) van het toenemende verkeerslawaai door stilstaande, optrekkende, remmende vrachtwagen voor omwonenden van de RTG, de ontsluitingsweg en de Rijksweg-Zuid zijn in onvoldoende mate onderzocht en onderkend.	Voor kruisingen met een VRI is een correctie toegepast voor optrekkend en afremmend verkeer conform het geldende Reken en meetvooschrift. Dit effect is dus wel meegenomen in de berekeningen.
57	In wooncluster 3 (rondom Rijksweg Zuid) bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting in de huidige situatie 65 dB en neemt deze ten aanzien van een woning toe met 1dB tot 66 dB. Er wordt gewezen naar de uitspraak 2017066371/1/R6. Gelet op de nieuwe richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie kan niet worden uitgesloten dat de Afdeling bestuursrechtspraak tot een andere afweging zal komen bij de vraag of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat indien deze met 1 dB toeneemt tot 66 dB, van tamelijk slecht naar slecht. Deze uitspraak had bovendien betrekking op de geluidsnormen zoals deze zijn vastgelegd in het Activiteitenbesluit. De uitspraak ging om windturbines. In deze zaak was sprake van een goed naar redelijk respectievelijk redelijk naar matig geluidsniveau. De feiten en omstandigheden in deze zaak zijn volstrekt anders. Inmiddels is door het bevoegd gezag een vergunning verstrekt voor de aanleg van het Zonnepark Overbetuwe. De geluidseffecten van dit zonnepark zijn niet onderzocht, terwijl dit park zal leiden tot een hogere geluidsbelasting door reflectie van geluid door de zonnepanelen, waar eerder absorptie door gewassen optrad.	Het bevoegd gezag maakt de afweging of de gevolgen voor het woon- en leefklimaat aanvaardbaar geacht worden. In het Activiteitenbesluit milieubeheer zijn voor de gecumuleerde geluidbelasting in het Activiteitenbesluit milieubeheer geen geluidnormen opgenomen. Bij de RTGl wordt ervan uitgegaan dat bij een toename van de gecumuleerde geluidbelasting van ten hoogste 2 db er geen sprake is van een wezenlijke verslechtering van het akoestisch klimaat en is de ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar. Bij de meeste geluiden met een continu karakter is een verschil van 2 à 3 dB in het geluidniveau voor veel mensen juist waarneembaar. Voor het zonnepark is rekening gehouden met een reflecterend bodemvlak in het rekenmodel.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
58	Voor wat betreft Eimerensestraat 12 en Eimerensestraat 15 tot en met 25 te Elst is het huidige geluidsniveau is 59 dB(A). Dit is al op de bovengrens. Met de komst van de RTG komt dit boven het maximale toegestane wettelijke geluidsniveau te liggen.	De berekeningen laten zien dat bij de dichtstbijzijnde woningen wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidsniveaus.
59	Aan de zuidzijde is nu wel geluidsonderzoek geweest, echter nog steeds niet naar cumulatieve geluidseffecten van de A15, de RTG, de windmolens, de vrachtwagens en de effecten die de grote bouwwerken van Nabuurs en Lidl op het geluid zullen hebben. Ook zijn er geen geluidwerende voorzieningen getroffen. Er is sprake van een gebrekkig onderzoek en motiveringsgebrek bij de voorbereiding van het inpassingsplan, waardoor de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekortschieten.	Volgens de Wet geluidhinder moet bij vaststelling van een hogere grenswaarde de cumulatie met andere geluidsbronnen worden beschouwd. Ook voor andere woningen moeten de cumulatieve gevolgen in beeld gebracht worden, maar dan in het kader van de gevolgen voor woon- en leefklimaat. De kaders die voor de cumulatie zijn gehanteerd, zijn beschreven in hoofdstuk 2 van deze reactienota. Het onderzoeksgebied heeft betrekking op het gebied waar relevante effecten vanwege het plan optreden. Dit zijn de ambitiewaarden vanwege het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau door de RTG en de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer vanwege het onderliggend wegennet, voor zover het plan een relevante toename met zich mee brengt. Voor de effecten aan de zuidkant (in het onderzoek als locatie 5 aangeduid) zijn 2 representatieve woningen berekend. In de berekeningen zijn ook de panden van de bedrijven meegenomen. Hieruit blijkt dat de planeffecten laag zijn. Het is daarmee uit te sluiten dat er een relevante toename van de geluidbelasting op de woningen aan de zuidkant op zal treden, veroorzaakt door het plan. De effecten op het woon- en leefklimaat zijn hiermee voldoende onderbouwd.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
60	De Wereldgezondheidsorganisatie heeft nieuwe geluidsrichtlijnen voor Europa vastgesteld. Uit onderzoek van deze organisatie blijkt dat geluid een van de invloedrijkste omgevingsfactoren is bij de gezondheid van mensen. Overmatig geluid kan leiden tot fysieke en mentale problemen, zoals stress, verhoogde bloeddruk, hart- en vaatziekten en een verstoorde stofwisseling. Het lawaai van wegverkeer zou volgens deze richtlijnen onder de 53 dB moeten blijven en 's-nachts zelfs onder de 45 dB. De normen in de Wet Geluidhinder en de gemeten waarden voldoen hier niet aan, zodat volgens deze richtlijnen geen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In deze richtlijnen is aangegeven dat in het bijzonder spoorweglawaai en wegverkeer leidt tot gezondheidsklachten. Hoewel nog niet wettelijk dwingend zal de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wellicht aansluiting zoeken bij deze normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Hiermee staat de haalbaarheid van het inpassingsplan op de tocht. Door de concentratie van bedrijvigheid rond de RTG zal bovendien de luchtkwaliteit in en rond onder andere Elst, Valburg, Reeth, Slijk Ewijk en Oosterhout verslechteren. Het longfonds heeft de luchtkwaliteit in de appelbuurt van Elst als matig beoordeeld.	De geluidbelasting voldoet aan de normering uit de Wet geluidhinder. De richtlijnen in de WHO zijn geen toetsingskader. In absolute zin is in de omgeving sprake van hoge geluidsbelastingen, de oprichting van de RTG draagt daaraan slechts in zeer beperkte mate bij. Een toename van een (constant) geluidsniveau met 1 dB is voor de meeste mensen niet of nauwelijks waarneembaar. De in Nederland gehanteerde grenswaarden in de Wet geluidhinder zijn het resultaat van een afweging tussen enerzijds het mogelijk maken van ontwikkelingen en anderzijds de bescherming tegen de nadelige gevolgen daarvan. Enige hinder voor de omgeving wordt daarbij als aanvaardbaar beschouwd. Dit is anders dan in het advies van de WHO, dat meer is gericht op het voorkomen van ongewenste gezondheidseffecten. De Concentraties uit de NSL-Monitoringstool vormen de basis van de berekening en de beoordeling voor luchtkwaliteit, het toekomstige wegverkeer op de rijksweg A15 is in de NSL-Monitoringstool opgenomen. De railterminal heeft, in relatie tot de bestaande situatie, een beperkt effect op de luchtkwaliteit in de omgeving en zal niet leiden tot een grote verandering van de lokale concentraties. Ondanks de concentratiebijdrage als gevolg van de railterminal, zullen de totale concentraties in de toekomst afnemen als gevolg van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
61	De railterminal zal veel licht uitstoten door de terminal zelf en door trein- en vrachtverkeer. De lichthinder is onvoldoende onderzocht en er zijn onvoldoende maatregelen getroffen. Met name het verkeer over de ontsluitingsweg zal lichthinder en lawaai ervaren. De Provincie geeft zelf aan dat dit niet voorkomen kan worden door een geluid reducerende wegdekverharding aan te brengen of een doelmatig geluidscherm. Het inpassingsplan biedt geen enkele waarborg hiervoor. Indiener is van mening dat het geluid en licht dat afkomstig is van de railterminal zelf of van verkeer zoveel mogelijk moet worden beperkt.	nige uitstraling van licht zal onvermijdelijk zijn, zeker in vergelijking met de nu onverlichte/minder verlichte terreinen, maar de uitstraling is niet zodanig dat dit invloed zal hebben op de woningen in het buitengebied van de kernen Slijk-Ewijk, Eimeren en Valburg op een paar honderd meter afstand. Ten opzichte van de autonome situatie zal dus een beperkte toename zijn. Dit is onderzocht in het inpassingsplan en het milieueffectrapport. In de regels van het inpassingsplan is vastgelegd dat de lichtbronnen naar beneden moeten worden gericht, om het de hinder zoveel als mogelijk te beperken. Ook enige uitstraling van geluid is onvermijdelijk. De provincie treft hiervoor diverse maatregelen zoals realisatie van de grondwal, zichtschermen en inzet van materiaal gedreven op niet fossiele brandstoffen vanaf 30.000 laadeenheden. Hiermee wordt eventuele overlast van geluid zo veel als mogelijk beperkt. Deze maatregelen zijn opgenomen in het inpassingsplan en zullen door de overheid zelf gerealiseerd worden.
62	Het inpassingsplan waarborgt niet dat de RTG niet hoofdzakelijk in bedrijf is in de avonden, in de nacht dan wel in het weekend en op feestdagen, waardoor er geen redelijke afweging heeft plaatsgevonden tussen de diverse economische belangen en het belang van omwonenden. Het ligt voor de hand dat het vrachtwagenverkeer zich met name zal concentreren op de openingstijden van de lokale bedrijven in de regio, waardoor veelal aan de randen van de dag een enorme toename zal zijn van het vrachtverkeer en hiermee juist tijdens de spitstijden en rustmomenten. Door de werk- en openingstijden niet te waarborgen ontbeert het Inpassingsplan een goede ruimtelijke ordening en onderbouwing.	Het inpassingsplan is niet het juiste instrument om werk- en openingstijden te waarborgen. In de nog aan te vragen omgevingsvergunningen wordt de bedrijfssituatie getoetst en eventuele voorwaarden verbonden aan de werk- en openingstijden.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
63	Omdat de capaciteit beperkt is tot laadeenheden en niet tot vrachtwagens kan in het slechtste geval jaarlijks sprake zijn van 90.000 vrachtwagens met 90.000 laadeenheden, hetgeen neerkomt op 350 vrachtwagens per 24 uur. In het inpassingsplan wordt echter zowel gesproken over het begrip laadeenheid als TEU. Vast staat volgens Prorail dat 30.000 laadeenheden maximaal overeenkomen met 60.000 TEU. TEU en laadeenheden zijn achteraf gecorrigeerd. Het plan voorzag eerder in maximaal 90.000 TEU. Nu in 90.000 laadeenheden, terwijl een laadeenheid gemiddeld 1,6 TEU is. Daarmee is de capaciteit plotseling met 60% toegenomen. In het plan wordt ervan uitgegaan dat die 90.000 TEU overgeslagen wordt van vrachtwagen naar trein andersom. Er staat echter niets in over overslag van de ene trein naar de andere trein. Wanneer (overslag en andere) bedrijven gevestigd in Rotterdam snel containers uit de Maasvlakte wil hebben bestaat de mogelijkheid dat de RTG te Valburg wordt gebruikt voor distributie over diverse treinen. Dit herverdelen van containers, inclusief stapelen, zal volop geluid maken. Dit is niet onderzocht en in het Inpassingsplan wordt hieraan geen maximum opgelegd.	In de toelichting bij het inpassingsplan is uitgebreid beschreven hoe de 90.000 laadeenheden geteld worden (zie o.a. paragraaf 7.4.1.2.). Hieronder valt tevens het overslaan van trein naar trein. Voor de conditionerende onderzoeken zijn deze 90.000 laadeenheden ook het uitgansgpunt geweest.
64	Voor de bepaling en toetsing van milieueffecten is naast het type laad-, los- en vervoersmiddel ook het aantal bewegingen relevant. Met name het lossen, maar ook het aan- en afvoeren van twee laadeenheden van een TEU vergt meer bewegingen dan die van een laadeenheid van twee TEU. Nu er in de diverse onderzoeken en rapportages naar de milieu- en ruimtelijke effecten niet is uitgegaan van een eindsituatie van maximaal 180.000 TEU is sprake van een onvolledige en onjuiste beoordeling van de milieu en ruimtelijke ordeningsaspecten (o.a. geluid, verkeer, parkeren) en daarmee sprake van een onvoldoende onderbouwing van het plan en is niet komen vast te staan dat sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing.	Het klopt dat voor het bepalen van de milieueffecten ook het aantal bewegingen relevant is. Op basis van het ontwerp van de RTG en de capaciteit van de terminal (beginfase 30.000 laadeenheden en eindfase 90.000 laadeenheden) is er een capaciteitsanalyse opgesteld door Logitech. De gehanteerde laad-, los en vervoermiddelen, maar ook het aantal draaiuren en bewegingen realistisch zijn voor de bedrijfsvoering van de RTG.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
65	Het bestemmingsplan kent geen procedure dan wel verplichtingen voor de gebruiker van de railterminal om de handhaver te informeren dan wel op een andere wijze administratie bij te houden van het aantal laadeenheden, zodat op dit onderdeel het bestemmingsplan niet gehandhaafd kan worden. Verder is onduidelijk welke laadeenheden meetellen, ook de verplaatsingen binnen de Railterminal zelf zorgt voor overlast.	In de toelichting van het inpassingsplan staat hoe de telling van het aantal laadeenheden op jaarbasis is. Op basis van een administratie kan worden gehandhaafd op de regels van het inpassingsplan. Het is niet noodzakelijk om de procedure hoe te voldoen aan gebruiksregels in het inpassingsplan te benoemen. Het is aan de gebruiker om desgevraagd aan te tonen dat hij voldoet aan de gebruiksregels in het inpassingsplan. Of aan het bevoegd gezag om te constateren dat een gebruiksregel uit het inpassingsplan niet gevolgd wordt.
66	Nu treinen op de RTG ook gevaarlijke stoffen zullen laden en oplossen en bij het rangeren een vergroot risico bestaat op calamiteiten dient onder andere te worden gewaarborgd de wettelijke opkomsttijd van de brandweer, voldoende (beroeps)capaciteit, de deskundigheid en geoefendheid met betrekking tot gevaarlijke stoffen, de bevelvoering, het voorhanden hebben van de juiste (blus)middelen, bluswater en koelwater, de bereikbaarheid van het RTG terrein, een veiligheids- en risicoanalyse en een plan van aanpak. Uit het inpassingsplan en bijbehorende stukken volgt niet dat dit gewaarborgd is. De dichtstbijzijnde brandweerkorpsen hebben deze deskundigheid niet en zijn werkzaam als vrijwilliger en niet als beroepsbrandweer. Ten onrechte wordt ten aanzien van verplichtingen van de exploitant van de RTG in het inpassingsplan hier niets over geregeld. Niet uitgesloten is dat er militaire transporten gaan plaatsvinden en munitie wordt ingeladen en overgeladen waardoor ook kennis aanwezig zal moeten zijn met betrekking tot munitie en explosieve stoffen.	In hoofdstuk 6 in de toelichting van het inpassingsplan is de RTG getoetst aan het aspect externe veiligheid. Hieruit volgt dat het aspect externe veiligheid verder geen beperking geeft voor de vaststelling van het inpassingsplan. Conform wet- en regelgeving moeten de laadeenheden die worden overgeslagen en/of aanwezig zijn op de Railterminal voldoen aan de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 15 (PGS 15). In de PGS 15 zijn onder andere eisen opgenomen met betrekking tot opslag van laadeenheden, gecontroleerde toegang tot de RTG, aanwezigheid van voldoende blusvoorzieningen en brandkranen, tweezijdige toegang voor hulpverlenende diensten en inrichting van terreingedeelten en maatregelen ten behoeve van opvang lekkages. Dit document wordt in de verdere uitwerking als uitgangspunt genomen. Voordat aan de realisatie van de RTG kan worden begonnen, moet er een omgevingsvergunning milieu worden aangevraagd door de toekomstig exploitant. Naar aanleiding van de vergunningaanvraag toetst het bevoegd gezag of de inrichting van de terminal voldoet aan de vigerende wet- en regelgeving in het kader van externe veiligheid.
67	Ten aanzien van het Besluit externe veiligheid inrichtingen zal tevens moeten worden betrokken het laden en lossen van munitie en andere explosieve stoffen	In de aanvraag van de omgevingsvergunning bouwen en milieu moet de toekomstig exploitant het vervoer van gevaarlijke stoffen verder uitwerken. De omgevingsvergunning wordt op basis van vigerende wet- en regelgeving getoetts en mogelijk verleend. In het inpassingsplan wordt rekening gehouden met een representatieve bedrijfssituatie.
68	De bijlage over externe veiligheid is beoordeeld door de veiligheidsregio die formeel niet bestaat na de herindeling.	Het is onjuist dat de veiligheidsregio formeel niet meer bestaat.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
69	Niet duidelijk is wat de veiligheidscirkel van de RTG is en hoe deze zich verhoudt tot de veiligheidscirkel van het CUP.	De afstand tussen de RTG en de woongebieden is vergelijkbaar met deze andere risicobronnen zoals de Betuwelijn. Voor wat betreft de effecten zijn geen grotere effecten te verwachten bij een incident, er worden immers containers met dezelfde gevaarlijke stoffen vervoerd/overgeslagen. Het invloedsgebied van het scenario dat het meest bijdraagt aan het groepsrisico van de RTG ligt niet over de woongebieden. Dit betreft het scenario explosie met een invloedsgebied van ongeveer 500 meter.
70	De geluidschermen aan de noordzijde van de terminal verhinderen niet dat bij ongevallen met gevaarlijke stoffen (zware) giftige gassen vrijkomen buiten de RTG, waardoor zowel ten noorden als ten zuiden van de RTG bewoners van woningen gevaar lopen. Er zijn hiertegen geen beschermende maatregelen genomen. Er zijn geen onvoldoende toegangsmogelijkheden voor de hulpdiensten in geval van calamiteiten op het terrein van de RTG en er zijn onvoldoende ontsnappingsmogelijkheden voor het personeel bij calamiteiten. De huidige ontsnappingsmogelijkheden verhinderden niet dat personeel wordt ingesloten tussen ontsnappingsroute en locatie calamiteit.	Geluidsschermen hebben niet de functie om eventuele giftige gassen die vrijkomen te beschermen. Zoals aangegeven is gezien de grote afstand van de woongebieden tot de RTG en de mogelijkheid om te schuilen in een gebouw de overlevingskans bij een toxische wolk groot. Waar nodig worden beschermende maatregelen genomen om gevolgen door ongevallen met gevaarlijke stoffen te voorkomen.
71	Het aftanken van de verschillende dieselvoertuigen en de opslag van diesel zijn niet omschreven en de risico's hiervan zijn niet onderzocht waardoor de milieuveiligheid niet is gewaarborgd.	Op basis van de regels van het inpassingsplan is tanken van de verschillende dieslvoertuigen niet mogelijk. Zie hiervoor begripsomschrijving 1.55 Nevenactiviteit: een activiteit die ondergeschikt is en ten dienste staat aan de hoofdactiviteit in zowel omvang (m2), omzet (€) als de effecten op het woon- en leefklimaat niet zijnde opslag en aflevering van brandstof
72	Er is bij het zoeken naar alternatieve locaties en alternatieve wijzen van inrichting van de RTG inclusief ontsluitingsweg naar Knoop 38 geen verkeersveiligheidsdeskundige betrokken. Er is sprake van een onderzoekgebrek naar hetgeen als een goede ruimtelijke ordening heeft te gelden.	In het milieueffectrapport zijn verschillende alternatieve locaties en alternatieve wijze van de inrichting van de RTG inclusief ontsluitingsweg naar Knoop 38 onderzocht. Onderdeel van het beoordelingskader in het milieueffectrapport is verkeersveiligheid. Deze beoordeling heeft plaatsgevonden door het ingenieursbureau Tauw.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
73	Wanneer bij de RTG twee vrachtwagens moeten wachten totdat de openingspoort wordt geopend, zal dit al leiden tot het vaststaan van het verkeer buiten het terrein van de RTG, zodat geen sprake is van een robuuste oplossing voor de doorstroming en verkeersveiligheid. Bovendien kan bij een gering aantal vrachtwagens voor het verkeerslicht Rijksweg Zuid het kruispunt Hogebrugstraat / Reethsestraat geblokkeerd worden door wachtende vrachtwagens, hetgeen kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties voor fietser en verkeer. De wachtende vrachtwagens belemmeren bovendien het zicht op verkeer voor de overstekende voetgangers en fietsers.	Door de aanleg van een kruispunt in plaats van een rotonde is er eerder zicht op de poort, waardoor het kruispunt verkeersveiliger is dan de rotonde. Daarnaast dient de toekomstig exploitant een keervoorziening aan te brengen op zijn terrein. Met betrekking tot het wachtend verkeer bij het kruispunt, wordt het kruispunt is middels verkeerslichten geregeld. De ongeregelde oversteek ligt verder van het kruispunt af, de zichthoeken zijn dusdanig dat een chauffeur en fietser goed zicht hebben.
74	De fietsers dienen de ontsluitingsweg en de hierop rijdende vrachtwagens te passeren zonder dat voorzien is in verkeerslichten of andere maatregelen. Hierbij is sprake van ongelijkwaardige verkeersdeelnemers die elkaar zullen kruisen. Relevant is voorts dat er een hoofdfietsroute is gelegen tussen Nijmegen en Lent en Overbetuwe en vice versa, bestaande uit een dagelijkse grote stroom middelbare scholieren (> 1000 fietsers per werkdag), en dat de verkeersveiligheid van deze fietsende kinderen in gevaar komt door de toename van verkeersbewegingen en het kruisen van wegen waarop talloze vrachtwagens per uur rijden. Niet uitgesloten is dat juist in de schoolspits sprake zal zijn van een hoge frequentie aan vrachtwagens die aankomen of willen vertrekken van de RTG waardoor kinderen veiligheidsvoorzieningen voor zover aanwezig zullen negeren met het gevolg dat kinderen met een leeftijd tussen de 12 jaar en 16 jaar zullen overlijden ten gevolge van het onder een vrachtwagen geraken, al dan niet door onvoorzichtig gedrag of opzettelijk negeren van veiligheidsvoorzieningen. Dit is zelfs te verwachten als vrachtverkeer bij het begin van de ochtend containers komt halen en brengen voor verwerking op die dag. Slechts op termijn zal de provincie voorzien in ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers of daarmee gelijkwaardige oplossingen. Daarmee erkent de provincie de noodzaak hiertoe en de onveilige verkeerssituatie die ontstaat door de komst van de RTG. Nu deze ongelijkvloerse kruising niet is voorzien en niet vaststaat of en wanneer welke ongelijkvloerse kruising zal worden gerealiseerd, is sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening en voldoet het Inpassingsplan op dit onderdeel qua onderbouwing niet. De hiervoor genoemde verbetering infrastructuur komt later dan de inwerkingtreding van de RTG en is in het	Fietsers vanaf het viaduct hebben twee mogelijkheden richting de Reethsestraat. Hierbij kunnen ze gebruik maken een oversteekpunt geregeld met verkeerslichten of ze kunnen oversteken met gebruik van een middengeleider via de nieuwe ontsluitingsweg. Het is aan de fietser om zelf een keuze te maken in de gewenste oversteek. Fietsers die de hoofdfietsroute passeren maken anders dan de indiener in de zienswijze aangeeft gebruik van een oversteekplaats met verkeerslichten, waarbij fietser over het algemeen groen licht hebben. Hiermee wordt een fietsveilig kruispunt gerealiseerd.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
	inpassingsplan dan wel elders ook niet geborgd.	
75	De Klankbordgroep Knoop38 heeft een voorkeur uitgesproken voor een tunnel onder de Betuweroute waardoor de ontsluitingsweg buiten zowel het buurtschap Reeth als de zuidkant van Valburg gehouden kan worden, hetgeen niet alleen ten goede komt aan de verkeersveiligheid maar ook de overlast voor veel inwoners aanmerkelijk zal verminderen.	In het milieueffectrapport is een tunnel onder de Betuweroute meegewogen in de beoordeling van milieueffecten als één van de ontsluitingsalternatieven. In het milieueffectrapport scoort dit alternatief licht negatief en neutraal op verkeersveiligheid. Bij de tunnel wordt het ontsluitingsverkeer naar de RTG afgewikkeld via een eigen route naar de Rijksweg Zuid . Het alternatief leidt hierdoor niet tot een verbetering of verslechtering van de verkeersveiligheid. Voor fietser ontstaat echter een extra conflictpunt op de schoolroute van de Rijksweg Zuid. Hiermee scoort dit ontsluitingsalternatief slechter dat de gekozen nieuwe ontsluitingsweg Zie hiervoor paragraaf 8.4 in het milieueffectrapport.
76	Bij het inpassingsplan ontbreekt de verplichte planschaderisicoanalyse, die mogelijk van invloed is op de haalbaarheid van het plan. De haalbaarheid van het plan staat hiermee op losse schroeven.	Voor het bepalen van de vraag of in een concreet geval sprake is van planschade, en zo ja, wat de omvang van de schade is en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt, kent de Wet ruimtelijke ordening een aparte procedure. Belanghebbenden die menen in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in planschade kunnen, na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan, een verzoek indienen bij Gedeputeerde Staten van Gelderland. Een onafhankelijk commissie beoordeelt per individueel verzoek of er sprake is van planschade en of deze voor tegemoetkoming in aanmerking komt. Wanneer de verzoeker recht heeft op een tegemoetkoming in de planschade keert de provincie deze uit. De provincie Gelderland heeft eerder voor de RTG een bovenwettelijke planschaderegeling opgesteld. Mocht u in aanmerking komen voor deze bovenwettenlijke planschaderegeling, dan bent u hier reeds over geinformeerd door de provincie Gelderland.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
77	Knooppunt 38 staat momenteel al onder grote verkeersdruk, met name aan de zuidzijde van de A15 vanuit Noord-Nijmegen en Oosterhout. Er is al sprake van een zeer intensief verkeer van vrachtwagens en (nieuwe) bewoners van Nijmegen Noord, waardoor er op de Griftdijk dagelijks al in de spits sprake is van files en oponthoud. Provincie Gelderland heeft bij haar onderzoek niet of onvoldoende rekening gehouden met de cumulatie van het verkeer door de nieuwe wijken aan de zuidzijde van de A15 in Nijmegen Noord, waarvan de Griftdijk de enige ontsluitingsweg is naar de A15, de toename van het vrachtverkeer door logistieke bedrijven op Park 15 als Kruidvat, Lidl en Nabuurs. In het kader van een goede ruimtelijke ordening van de RTG is de aansluiting op de infrastructuur en een goede verkeersafhandeling en logistieke afhandeling voor burger in het kader van een goed woon- en leefklimaat en het bedrijfsleven in het kader van een goede continuïteit van de bedrijfsvoering van cruciaal belang. Deze is in het huidige inpassingsplan niet gewaarborgd en er is geen enkele garantie binnen het Inpassingsplan noch elders dat de infrastructuur op een toereikende wijze zal worden aangepast. De provincie erkent de problematiek en haar rol hierin wel, echter tot op heden ontbreekt een bindende aanpak, waardoor de verkeersafwikkeling en impact van de komst van de RTG niet overeenkomen met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. De ruimtelijke ordening en onderbouwing van het plan schieten hierdoor te kort. Verder zal het containervervoer tussen magazijnen op Park 15 en RTG plaatsvinden, niet met vrachtwagens, maar met grotere aantallen terminaltrekkers en lorries. Niet onderzocht zijn de verkeerseffecten hiervan op Knoop 38. De omvang van dit verkeer is niet geborgd in het inpassingsplan.	De inpassing van de RTG zoals uitgewerkt in het inpassingsplan vraagt een aanpassing aan het kruispunt Rijksweg zuid. Dit is in het inpassingsplan uitgewerkt en wordt gerealiseerd voorafgaand aan in gebruikname van de RTG. Een aanpassing van afslag 38 is niet nodig voor de verkeersafwikkeling van de RTG. De gemeenten Overbetuwe en Nijmegen werken aan de aanpassingen van afslag 38 om deze toekomstbestendig te maken gezien de toekomstige ontwikkelingen in het gebied. De planning is afhankelijk van de verbreding van de A15 en de afspraken die partijen zullen maken. Het verkeer van en naar de terminal is meegenomen in de conditionerende onderzoeken zoals dit in wet- en regelgeving is opgenomen.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
78	Artikel 4.4.7 onder b van de regels stelt het gebruik van gronden ten behoeve van een overnachting (in een vrachtwagen) als strijdig met het Inpassingsplan. Het is te verwachten dat door de komst van de RTG een toenemende behoefte bestaat aan vrachtwagenparkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen in de directe omgeving van de RTG (naast de beperkte voorziene parkeerplaatsen op de RTG zelf, deze zijn teruggebracht van 22 naar 17). Hoe deze toegenomen behoefte wordt gewaarborgd is onduidelijk. De vrachtwagens zullen vaak voor en na de openingstijden van de RTG arriveren en zullen in de omgeving van de RTG voor parkeeroverlast zorgen. Zelfs als zij tijdens openingstijden arriveren kan de wachttijd en rijtijd ervoor zorgen dat chauffeurs wettelijk dienen te rusten waardoor zij zullen kiezen voor locaties buiten de RTG omdat het inpassingsplan slapen in de vrachtwagen ziet als gebruik in strijd met het inpassingsplan. Overigens wordt het voorkomen dat in de vrachtwagens wordt overnacht in of buiten het terrein niet geborgd door het inpassingsplan of door wet- en regelgeving. De vraag is of het inpassingsplan het gebruik van een vrachtwagen juridisch bindend kan regelen nu een inpassingsplan toeziet op het bouwen en het gebruik van gronden en hierop bevindende bouwwerken en een vrachtwagen niet kan worden aangemerkt als bouwwerk, zodat deze bepaling niet geldig is en hierdoor niet gehandhaafd kan worden. Op dit onderdeel is het inpassingsplan in strijd met de wet en kan deze niet worden gehandhaafd. Er is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening en onderbouwing. Op dit moment is er al overlast van vrachtwagenchauffeurs die op Park15 hun ontlasting doen in de buitenlucht. Dit zal ook geschieden door vrachtwagenchauffeurs die arriveren buiten de openingstijden van de RTG of vanwege de arbeidstijdenwetgeving genoodzaakt zijn in de buurt van de RTG te overnachten. Nu realisatie van de benodigde parkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen niet vaststaat en is geborgd in het inpassingsplan, is sprake van strijdigheid met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening en schiet de motivering van het plan daarmee tekort.	Bestemmingsverkeer voor de terminal zal automatisch toegang kunnen verkrijgen tot het terrein van de RTG. Daarbinnen worden een voldoende aantal parkeerplaatsen gecreëerd voor bestemmingsverkeer in afwachting van het op- of afladen van de vracht. De gemeente kan hier nog nadere regels over kunnen stellen volgens de regels van het inpassingsplan. Dit mede omdat het parkeren van vrachtwagens buiten en in de directe nabijheid van het bedrijfsterrein voor alle betrokken partijen ongewenst is. De bedrijfsvoering is van dien aard, dat sprake zal zijn van kortstondig ‘halen en brengen’. Mede gezien de regionale herkomst van de ladingsstromen (zie Panteia rapport), is de verwachting gerechtvaardigd dat er geen behoefte is aan extra overblijfmogelijkheden met de komst van de RTG. In het plan wordt overnachten dan ook in strijd met de regels. In ruimer regionaal verband hebben de zogenoemde ‘corridorpartijen’ bestuurlijke afspraken gemaakt om op termijn te komen tot een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen met bijbehorende voorzieningen. In afwachting van realisatie daarvan zullen wegbeheerder en bevoegd gezag zo nodig flankerende maatregelen kunnen treffen en handhavend kunnen optreden.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
79	De provincie heeft niet onderzocht welke effecten de RTG heeft op de bodemdaling die momenteel al plaatsvindt bij de Betuwelijn en volgens de Bodemdalingskaart een negatieve piek vertoont op de plek van de voorgenomen realisatie van de RTG.	Voor de uitvoering van onder andere de grondwal vinden er sonderingen plaats om zettingen in de bouwfase en de komende 30 jaar te berekenen en eventueel ook de invloedszone waarin zettingen optreden te bepalen. Op basis van dit onderzoek wordt bepaald op welke wijze de infrastructuur toekomstbestendig wordt aangelegd. Daarnaast is de RTG van dusdanige schaal dat er geen grootschalige bodemdaling kan plaatsvinden.
80	Toename van het zware verkeer op de Betuweroute en wegen rondom de bebouwing zal leiden tot meer trilling in de bodem, waardoor naast bodemdaling schade kan ontstaan aan woningen en overige gebouwen. Dit aspect is niet althans onvoldoende onderzocht. Niet geborgd is dat het wegdek zal bestaan uit ZOAB.	Door Fugro is er een trillingenonderzoek uitgevoerd (zie bijlage van het inpassingsplan). In dit onderzoek wordt aangenomen dat trillingen veroorzaakt door passerend vrachtverkeer ondergeschikt zal zijn aan de trilling veroorzaakt door passerend railverkeer. De toekomstige weg is op ongeveer 75 m afstand van het spoor gepland. De bebouwing ligt op ongeveer 125 m tot 200 m van de toekomstige weg en in de bocht op ongeveer 100 m. Omdat verwacht wordt dat buiten een zone van 90 tot 100 m de streefwaarde niet overschreden wordt en de bebouwing op een afstand van 125 tot 200 ligt wordt geen hinderbeleving bij de woningen verwacht door passerend vrachtverkeer.
81	Er ontbreken voorzieningen in het inpassingsplan, zoals compartimentering, om bodemvervuiling tegen te gaan dan wel te beperken in het geval van calamiteiten met containers waarin stoffen zitten die schadelijk kunnen zijn voor de bodem.	In het ontwerp is rekening gehouden met compartimentering om bodemvervuiling tegen te gaan dan wel te beperken in het geval van calamiteiten met containers waarin stoffen zitten die schadelijk zijn. In de aanvraag voor de omgevingsvergunning milieu wordt dit verder uitgewerkt door de toekomstig exploitant en getoetst of dit voldoet aan vigerende wet- en regelgeving.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
82	Vanwege de wijziging van de Rijksweg Zuid is bij een aantal woningen sprake van reconstructie volgens de Wet geluidhinder. Indiener is van mening dat onvoldoende is onderzocht en gemotiveerd waarom er geen geluidreducerend wegdek en/of een doelmatig geluidscherm mogelijk is. Te snel is overgegaan tot het verhogen van de geluidswaarde. Bovendien zijn de gecumuleerde geluidswaarden op dit moment niet goed vast te stellen, nu er zonnepanelen worden gebouwd, waarvan het geluidseffect niet is meegenomen, extra windmolens zijn voorzien, en momenteel niet vaststaat wat de geluidseffecten zijn van de geplande toename van de bedrijvigheid door logistieke en assemblagebedrijven is. Hier is onvoldoende onderzoek naar gedaan. Ook is geen of onvoldoende rekening gehouden met piekgeluiden van de RTG ten gevolge van het stapelen van containers, remmende en optrekkende dieseltreinen en de weerkaatsing van geluiden door opgestapelde containers. Indiener betwist dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Verwezen wordt naar de hierboven genoemde richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie, welke worden overschreven en het overschrijden van de ambitiewaarde in de Nota Bedrijven en Geluid van de gemeente Overbetuwe. Artikel 100a is in strijd met genoemde richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Hierbij ook aantekenend dat de wetgever in artikel 100 lid 1 Wgh in geval van een te reconstrueren weg een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting noemt van 48 dB. Deze wordt ten aanzien van alle drie woningen fors overschreden.	Bij het bepalen van de gecumuleerde geluidsbelasting is het zonnepark Overbetuwe en de planologische uitbreidingsmogelijk voor Park15 en het windmolenpark meegenomen. Ook de genoemde piekgeluiden van de RTG door stapelen van containers en remmende en optrekkende dieseltreinen zijn in de geluidsberekeningen meegenomen. Niet het ingebruik nemen van de terminal of de nieuwe ontsluitingsweg, maar de wijziging van Rijksweg Zuid levert bij drie woningen een toename van 1,5 dB of meer op. Bij de wijziging van de andere wegen (Reethsestraat, De Hoge Brugstraat en Wolfhoeksestraat) vinden geen toenames plaats. Wij zijn op basis van het wettelijk kader en eigen provinciaal beleid nagegaan of en zo ja, welke maatregelen genomen kunnen worden om de geluidsbelasting op de gevel van de betreffende woningen dusdanig te reduceren, dat geen hogere waarde noodzakelijk zijn. Hierbij is geconcludeerd dat toepassen van geluidreducerende wegdekverharding vanuit civieltechnisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) niet mogelijk is vanwege kwetsbaarheid op kruispunten door wringende banden en geringe lengte. Daarnaast blijkt het niet mogelijk om binnen het “budget” een scherm te realiseren dat voldoet aan de minimaal vereiste reductie van 5 dB. Daarom is de wijziging van de Rijksweg Zuid alleen mogelijk indien voor drie woningen hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting worden vastgesteld. De hoogste waarde hierbij is 63 dB. Deze waarde overschrijdt niet de wettelijke maxima, noch is er sprake van een toename van 5 dB of meer.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
83	Er is niet voldaan aan de uitzonderingen genoemd in artikel 100a lid 1 onder a Wgh doordat geen sprake is van de hier genoemde vermindering van de geluidsbelasting en tevens geen sprake is van de hier genoemde verklaring van de wegbeheerder.	Op grond van art. 100a mag in daartoe aangewezen gevallen een hogere waarde worden vastgesteld dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van art. 100. e geluidsbelasting mag daarbij in beginsel met niet meer dan 5 dB worden verhoogd. De aanleg van de kruising ter hoogte van Rijksweg Zuid is alleen mogelijk indien voor drie woningen hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting worden vastgesteld. De hoogste waarde hierbij is 63 dB. Deze waarde overschrijdt niet de wettelijke maxima, noch is er sprake van een toename van 5 dB of meer. Uit gevelonderzoek moet vervolgens blijken of maatregelen nodig zijn om het binnen niveau te laten voldoen aan een waarde van 33 dB. Indien het binnen niveau van de woning niet zal blijken te voldoen aan de voornoemde geluidsbelasting, zullen maatregelen worden getroffen om die geluidsbelasting te realiseren. De provincie heeft financiële middelen beschikbaar voor de woningen die hinder ondervinden.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
84	De Railterminal zal niet alleen milieueffecten hebben op de Veluwe maar ook op de andere in de nabijheid gelegen Natura 2000-gebieden, zoals Rijntakken. Ten onrechte is hiermee geen rekening gehouden. Uit de passende beoordeling volgt niet of en in hoeverre de eventuele extra emissie bij groei binnen het inpassingsplan van het aantal laadeenheden is meegenomen, waardoor er ook een toename kan ontstaan van N-emissie en N-depositie, waardoor er een groter negatief effect ontstaat op de Natura 2000-gebieden Rijntakken en Veluwe dan nu is meegenomen. Verder is indiener er niet van overtuigd dat de compensatie in het kader van het ADC-spoor goed is geborgd, zoals locatie, financiën, beheer, tijdpad en de huidige stikstofbelasting op betreffende locaties. Indiener is van mening dat deze borging ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan er had moeten zijn, hetgeen niet het geval is.	Na de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland met het bijbehorende milieueffectrapport en de ontwerpbesluiten is er door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieubeheer (RIVM) een nieuwe versie van het rekenmodel Aerius uitgebracht, te weten Aerius Calculator 2020. De uitstoot van stikstof voor het project Railterminal Gelderland (RTG) is opnieuw berekend met deze nieuwe versie, conform de invoerinstructie AERIUS Calculator. Bij de berekening is rekening gehouden met de worstcase scenario van het gebruik van terminal. Dit betekent dat de worstcase is bepaald op een terminal met de maximale capaciteit van de 90.000 laadeenheden. Hieruit komt voort dat de RTG zorgt voor een geringe stikstofdepositie op omliggende natuurgebieden. De toenames van stikstofdepositie gedurende de aanleg- en gebruiksfase in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken zijn nader beschouwd in de passende beoordeling. De conclusie is dat voor alle habitattypen en soorten op de Veluwe significant negatieve effecten als gevolgen van de zeer geringe extra stikstofdepositie die door de aanleg en het gebruik van de railterminal wordt veroorzaakt zijn uitgesloten. Voor Natura 2000-gebied Rijntakken kan eveneens worden geconcludeerd dat RTG niet leidt tot negatieve effecten op instandhoudingsdoelen gezien de geringe bijdragen en het van nature voedselrijke, bufferende riviersysteem met zijn rivierdynamiek. De conclusie blijft hetzelfde na de cumulatieve toets.
85	Ten onrechte is er ontheffing verleend ten koste van de bescherming van plant- en diersoorten en is voorrang verleend aan een maatschappelijk ongewenste railterminal.	Ter kennisname
86	Als mitigerende maatregel wordt voorgesteld ZOAB te hanteren voor de ontsluitingsweg. In een bijlage bij het MER staat vermeld dat ZOAB niet kan nu vrachtwagens dit type beton kapot zullen rijden, met name in bochten.	Het is correct dat ZOAB te zwak is voor draaiend en wringend verkeer. Daarnaast heeft ZOAB qua geluidreductie geen gering effect door de snelheid van 60 km/pu op de ontsluitingsweg en de naastgelegen grondwal. Om deze reden wordt ZOAB niet toegepast als mitigerende maatregel.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Antwoord
87	Indiener wenst dat geluid, licht en zicht en andere ruimtelijke relevante effecten niet alleen worden gemonitord op de RTG zelf maar ook op de locaties in de omgeving zoals in het buurtschap Reeth, Valburg, Eimeren, Oosterhout en Slijk Ewijk.	Nadat het inpassingsplan onherroepelijk is wordt door de toekomstig exploitant een omgevingsvergunning bouw en milieu aangevraagd bij de provincie Gelderland. In deze aanvraag wordt het inpassingsplan verder uitgewerkt tot een omgevingsvergunning. Deze vergunning wordt getoetst aan wet- en regelgeving en kunnen er waar nodig voorschriften worden opgenomen voor monitoringseisen. In het coalitieakkoord is opgenomen dat de provincie Gelderland erop toeziet dat er heldere afspraken komen over het monitoren van luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

3.19 Indiener 51 Natuur en Milieu Federatie

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Indiener constateert dat tot 30.000 laadeenheden gebruik mag worden gemaakt van fossiele brandstoffen. Indiener pleit voor volledig fossiele brandstofvrije ontwikkeling en exploitatie. In het kader van alle recente ontwikkelingen rond stikstof (en klimaat) is inzet op het vermijden van uitstoot gewenst. Volgens indiener kan de norm zoals verwoord in artikel 4.4.2 (30.000 laadeenheden) van de regels daarin zelfs belemmerend kan werken. Daarnaast kan er boven de 30.000 laadeenheden nog gewerkt worden met fossiele brandstoffen op die delen van het terrein waar portaalkranen niet kunnen komen, zoals verwoord in artikel 4.4.2c van de regels. Het gebruik van fossiele brandstoffen leidt tot extra emissie van stikstofoxiden.	De provincie Gelderland streeft naar een zo duurzaam mogelijke terminal. Conform de regels van het inpassingsplan kan een exploitant ook onder de 30.000 laadeenheden ervoor kiezen om materiaal in te zetten op fossielvrije brandstoffen. Echter zijn de benodigde reachstackers nog niet beschikbaar volledig fossielvrij. Om een rendabele bedrijfssituatie toe te staan is daarom het gebruik van materieel gedreven op fossiele brandstoffen toegestaan tot 30.000 laadeenheden en boven de 30.000 laadeenheden op de plaatsen waar een het bereik van de elektrische kraan dit niet toestaat.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
2	Het is indiener niet duidelijk of de extra emissie bij groei van 30.000 laadeenheden tot maximaal 90.000 laadeenheden is meegenomen in de stikstofberekeningen. Op pagina 49 van de Toelichting op het concept-inpassingsplan staat dat per milieuonderdeel is afgewogen of de situatie tot 30.000 laadeenheden of bij 90.000 laadeenheden de potentieel grootste emissie/immissie heeft. Daarnaast wordt in de milieuonderzoeken gebruik gemaakt van een worstcase-benadering. Op basis van de voorliggende passende beoordeling kan indiener niet achterhalen of en hoe de eventuele extra emissie bij groei is meegenomen. Daarmee is het voor indiener onduidelijk of dit leidt tot een extra toename van N-emissie en N-depositie waardoor er sprake kan zijn van een groter negatief effect op de Natura 2000-gebieden Rijntakken en Veluwe dan in de Passende beoordeling opgenomen.	Ook in de passende beoordeling is uitgegaan van een worstcase scenario, zie hiervoor de toelichting op de uitgangspunten van de stikstofberekeningen. Dit betekent dat het gebruik van fossiel aangedreven materieel in de situatie tot en met 30.000 laadeenheden worst case is. In de situatie vanaf 30.000 tot en met 90.000 laadeenheden, waarbij gebruik wordt gemaakt van elektrische kranen vindt er minder stikstofuitstoot plaats. Voor het meerekenen van de verkeersaantrekkende werking is wel uitgegaan van de maximale capaciteit, de situatie tot 90.000 laadeenheden. Met beide uitgangspunten is voor de gebruiksfase worst case gerekend door dit direct vanaf het openingsjaar maximaal mee te nemen.
3	In het memo Compensatie RTG (bijlage 3 ontwerp vergunning Wet Natuurbescherming) staat dat er voor de habitattypen H9120 of H9190 nader onderzoek nodig is omdat delen van de beoogde locaties/zoekgebieden mogelijk niet kwalificeren. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van zoomvegetaties aan bestaande habitattypen. Indiener is er niet van overtuigd dat de compensatieopgave goed is geborgd en stelt dat het ontwerp-inpassingsplan pas beoordeeld en vastgesteld kan worden als duidelijk is waar en hoe de compensatieopgave gerealiseerd kan worden. Dat geldt op dit punt ook voor de ontwerp-vergunning Wet Natuurbescherming. Het compensatieplan moet vaststaan voordat er tot vaststelling en uitvoering kan worden overgegaan.	Na de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland met het bijbehorende milieueffectrapport en de ontwerpbesluiten is er door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieubeheer (RIVM) per 15 oktober 2020 een nieuwe versie van het rekenmodel Aerius uitgebracht, te weten Aerius Calculator 2020. De uitstoot van stikstof voor het project Railterminal Gelderland (RTG) is opnieuw berekend met deze nieuwe versie, conform de Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2020 (januari 2021, versie 3.0). Hieruit komt voort dat de RTG zorgt voor een geringe stikstofdepositie op omliggende natuurgebieden. De toenames van stikstofdepositie gedurende de aanleg- en gebruiksfase in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken zijn nader beschouwd in de passende beoordeling. De conclusie is dat voor alle habitattypen en soorten op de Veluwe significant negatieve effecten als gevolgen van de zeer geringe extra stikstofdepositie die door de aanleg en het gebruik van de railterminal wordt veroorzaakt zijn uitgesloten. Voor Natura 2000-gebied Rijntakken kan eveneens worden geconcludeerd dat RTG niet leidt tot negatieve effecten op instandhoudingsdoelen gezien de dermate geringe bijdragen en het van nature voedselrijke, bufferende riviersysteem met zijn rivierdynamiek. De conclusie blijft hetzelfde na de cumulatieve toets.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
4	De provincie heeft in het concept-inpassingsplan niet geborgd dat het gebied ten noorden van het plan, tussen de Betuweroute en de spoorlijn naar Tiel, niet op termijn alsnog in gebruik zal worden genomen door logistieke bedrijven. Het ligt in de lijn der verwachting dat deze logistieke en assemblagebedrijven pal tegen de RTG aan worden gevestigd, nu dit bij alle overige railterminals in Nederland ook het geval is. Indiener pleit voor zuinig en dubbel ruimtegebruik. In Gelderland is veel ruimte te vinden of te creëren op verouderde bedrijventerreinen. Herstructurering van bestaande bedrijventerreinen biedt kansen. Ook op plekken waar provincie Gelderland XXL-logistiek wil clusteren. Indiener merkt op dat maatschappelijke regionale baten van 'XXL-logistiek' niet per definitie aanwezig zijn.	De ontwikkelingen van extra bedrijventerrein in de directe omgeving van de terminal is geen onderdeel van het inpassingsplan. Ook zonder ontwikkeling van extra bedrijventerrein(en) heeft de terminal voldoende potentie.
5	Indiener betreurt het dat er bestuurlijk geen (integraal) gebiedsprogramma Knoop 38 is vastgesteld. Knoop 38 betreft een visie die de verschillende ontwikkelingen tot een samenhangend landschappelijk geheel bijeen brengt met als doel het borgen van de ruimtelijke kwaliteit en verbeteren van de leefbaarheid. Nu geen integrale visie en gebiedsprogramma is vastgesteld, vindt slechts een landschappelijke inpassing plaats vanuit de afzonderlijke ontwikkelingen in het gebied. Voor de RTG betekent dit dat er vooral aandacht is voor een 'groene wal', waardoor alleen de negatieve effecten van de RTG op de omgeving zoveel mogelijk worden gemitigeerd. Onduidelijk blijft echter in welke mate deze of andere maatregelen bijdragen aan een borging van de ruimtelijke kwaliteit en een verbetering van de leefbaarheid. Indiener ziet dit graag nader onderbouwd.	De concept-gebiedsvisie is niet bestuurlijke vastgesteld, maar vormt wel het vertrekpunt voor de landschappelijke inpassing van de RTG. De maatregelen die direct te maken hebben met de aanleg en het in bedrijf hebben van de RTG maken onderdeel uit van dit inpassingsplan. Om een breder vervolg te geven aan het gebiedsproces heeft de provincie in de overeenkomst met de gemeente Overbetuwe ook een bijdrage van € 4,5 miljoen aan de gemeente toegezegd voor het realiseren van aanvullende gebiedsmaatregelen uit de concept-gebiedsvisie. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan de realisatie van aansluitende groenzones en andere groenstructuren die de landschappelijke kwaliteit van het gebied versterken. De overige gebiedsmaatregelen uit de concept-gebiedsvisie, die geen verband houden met de railterminal, worden op dit moment verder uit gewerkt door de gemeente Overbetuwe in het project Gebiedsmaatregelen.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
6	Indiener merkt op dat we staan voor grote maatschappelijke opgaven met betrekking tot het klimaat en de leefomgeving, opgaven waarin de provincie een leidende rol heeft. Indiener is van mening dat meer aandacht nodig is voor: - Klimaatbeleid en terugdringen van de CO_2-uitstoot; - Fijnstof: de luchtkwaliteit in de KAN-regio is nu al niet op orde. Wat zal de situatie in de toekomst zijn; ook in relatie tot cumulatieve effecten van andere initiatieven? Indiener vraag de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie toe te passen vanwege voorzorg in het belang van de gezondheid; - Leefbaarheid: aandacht voor hinder door licht en geluid door verkeer op lokaal en regionaal wegennet en bedrijvigheid in de avond en nacht.	Eén van de projectdoelstellingen van de RTG is een bijdrage leveren aan de klimaatdoelen, doordat spoorgoederenvervoer milieuvriendelijker is dan wegvervoer met een vrachtauto. Onderzoeksbureau Panteia heeft voor een groot aantal herkomst/bestemmingscombinaties berekend wat de besparing op CO_2 is. Naar landen zoals Italië en Polen scheelt dit circa 74%. Naar Duitsland of Frankrijk, dichterbij dus, bedraagt de besparing ongeveer 60%. Als de terminal doorgroeit naar de maximale capaciteit van 90.000 laadeenheden, wordt een totale CO_2-reductie van 50 kton per jaar verwacht. Hiermee wordt met de terminal significant bijgedragen aan de klimaatdoelen op Europees niveau. In het milieueffectrapport, opgenomen als bijlagen bij de toelichting en van het inpassingsplan, en het inpassingsplan is de RTG getoetst op lucht-, licht- en geluidhinder. De milieu aspecten licht, lucht en geluid zijn in het milieueffectrapport afgewogen. Deze aspecten zijn ook in het kader van gezondheid afgewogen. De conclusie is dat voor de piekgeluiden een verslechtering optreedt, maar op het aspect gecumuleerde geluidsbelasting treedt er een lichte verbetering op door de grondwal en de nieuwe ontsluingsweg. Wettelijke grenswaarden die er voor enkele thema's (lucht, licht en externe veiligheid) bestaan worden niet overschreden. Zie voor een uitgebreide toelichting hoofdstuk 16 van het milieueffectrapport.

3.20 **Indiener 52 PSP'92**

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Indiener vraagt zich af wat het nut en de noodzaak is van de RTG. Indiener ontvangt graag een economische en milieu-/ duurzame onderbouwing voor deze ontwikkeling.	In hoofdstuk 2 van voorliggende reactienota wordt de nut en noodzaak (paragraaf 2.1) van de RTG toegelicht. De nadere onderbouwing is te vinden in de toelichting behorend bij het inpassingsplan.
2	De inwoners van de gemeente Overbetuwe en de kern Reeth lijken volgens indiener het afvoerputje te worden van alle (stads)regionale plannen, zoals de windmolens, de A15 en de Betuweroute.	Ter kennisname

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
3	Er zijn al veel kansen op transportgebied. Indiener vindt dat de Gelderse Corridor geen RTG nodig heeft. De A15 biedt al kansen genoeg. In de plannen voor de Groene Metropoolregio zal dit element moeten terugkeren, de RTG echter niet.	Ter kennisname
4	Indiener wenst dat er goed contact is met de gemeente Overbetuwe en haar inwoners. In de gemeenteraad van Overbetuwe is hier ook indringend over gesproken. Indiener begrijpt de zorgen die zij in hun zienswijzen verwoorden.	Ter kennisname

3.21 Indiener 53 BCTN

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
1	De in het ontwerp-inpassingsplan voorziene railterminal wordt (in tegenstelling tot de containerterminal van indiener) mogelijk maakt door gigantische financiële bijdragen van de provincie en het rijk. Deze investeringen komen slechts ten goede aan de uiteindelijke exploitant van de railterminal, die zelf vrijwel niets hoeft te investeren om de terminal te exploiteren. Dat de investeringen in de railterminal niet vanuit de markt komen heeft een duidelijke oorzaak. Er is namelijk geen reële marktbehoefte aan de terminal aangezien er al voldoende mogelijkheden voor transport en -overslag zijn in de omgeving van de geplande terminal. Er is geen sprake van een aanbod van containers of trailers dat nu niet of onvoldoende zijn weg vindt. Indien de railterminal zal worden gerealiseerd zal dus een overaanbod ontstaan voor aanbod aan (container)overslagfaciliteiten.	Uit het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, blijkt voldoende potentie voor een terminal bij Valburg. Voor de financiering gaat de provincie er vanuit dat een exploitant zelf de aanleg van de terminal financiert. De openbare ontsluitende infrastructuur wordt, zoals gebruikelijk bij dergelijke projecten, door de overheid gefinancierd.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
2	Met de railterminal wordt indiener overduidelijk forse concurrentie aangedaan. De railterminal bevindt zich op ca vier kilometer van de terminal van indiener terwijl de railterminal hetzelfde marktsegment zal bedienen. Indiener heeft niets tegen concurrentie. Waar indiener echter grote bezwaren tegen heeft is dat door de overheid een concurrent wordt geïntroduceerd en gefaciliteerd waaraan vanuit de markt geen behoefte bestaat. De exploitant van de railterminal zal alleen concurrerend kunnen zijn doordat en indien de overheid met miljoeneninvesteringen bijspringt bij de realisering en exploitatie van de terminal. Indiener vindt het onrechtvaardig dat zij zal moeten concurreren met een partij die alleen maar kan concurreren door deze overheidssteun terwijl zij zelf alle investeringen in haar containerterminal zelf heeft moeten dragen.	Voor de financiering gaat de provincie er vanuit dat een exploitant zelf de aanleg van de terminal financiert. De openbare ontsluitende infrastructuur wordt, zoals gebruikelijk bij dergelijke projecten, door de overheid gefinancierd.
3	Groot knelpunt is het feit dat er in de markt geen enkele behoefte bestaat aan een railterminal zoals de provincie die wenst. Illustratief is de 'marktconsultatie' die de provincie heeft gehouden. Slechts twee (2!) partijen hebben de moeite genomen om schriftelijk op de vragen van de provincie te reageren. Wie dit waren houdt de provincie geheim, net als wat hun input was. Wat wel opvalt is dat deze (volgens het niet-onafhankelijke verslag van de consultatie) positieve partijen geen brood zien in het 'bijladen' van containers op treinen die (min of meer toevallig) toch al langs Valburg kwamen. Dat is logisch en simpel uit te leggen. De extra baten van stoppen in Valburg voor een beperkt aantal containers wegen bij lange na niet op tegen de opbrengst daarvan. Indiener heeft daar in haar eerdere zienswijze aandacht voor gevraagd. De mogelijkheid van 'bijladen' was en is volgens de aan de plannen voor de RTG ten grondslag liggende rapporten juist cruciaal. Het lokale marktgebied is simpelweg te klein om met volle treinen op en neer te rijden, zeker nu van en naar Rotterdam geen concurrerende propositie kan worden geboden vanwege de concurrentie in de buurt.	In het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is de potentie voor een terminal bij Valburg bepaald. Dit gaat uit van verschillende ladingsstromen. Panteia geconcludeerd dat er voldoende potentie is voor de RTG.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
4	Indiener heeft Provinciale Staten al in een eerder stadium een onafhankelijk onderzoek, uitgevoerd door STC-Nestra, toegezonden waaruit blijkt dat er onvoldoende marktpotentieel is voor de railterminal en dat die niet op een economische wijze zal kunnen worden geëxploiteerd. In de 'toets ladder voor duurzame verstedelijking' van Goudappel Coffeng en het rapport van Panteia wordt hierop slechts zeer summier ingegaan, op een manier die de duidelijke conclusies van STC-Nestra op geen enkele manier ontkracht.	Ter kennisname
5	Mede gelet op de uitkomst van de door de provincie uitgevoerde marktconsultatie is onbegrijpelijk hoe Goudappel Coffeng en Panteia tot de conclusie kunnen komen dat de mogelijkheid van 'bijladen' de RTG juist succesvol gaat maken. Uit hun rapporten blijkt dat Goudappel Coffeng en Panteia de mogelijkheid van bijladen cruciaal vinden voor het succes van de RTG. Die conclusie durven deze partijadviseurs niet me zoveel woorden op te schrijven, maar blijkt wel uit hun analyse van de mogelijkheden van een terminal op Industriepark Kleefse Waard en Arnhem Goederen. Bij een terminal op die locaties wordt de overslagpotentie op 44.000 TEU per jaar ingeschat, terwijl nog geen 20 kilometer verderop in Valburg de potentie op 518.000 TEU wordt geschat. Goudappel Coffeng en Panteia wijten dit verschil volledig aan het niet mogelijk zijn van bijladen in Arnhem.	De mogelijkheid van 'bijladen' heeft zeker een positief effect op de potentie van een terminal bij Valburg (Uit het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan).Daarnaast is in het rapport “Railterminal Gelderland, Toets ladder voor duurzame verstedelijking” van Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, in hoofdstuk 6 in op andere beperkingen van een locatie in Arnhe.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
6	Op het feit dat bijladen niet realistisch is, zoals uit de marktconsultatie en het rapport van STC-Nestra blijkt, gaat Panteia niet in. Het model van Panteia is ook niet geschikt voor het beoordelen van potentie die het moet hebben van de mogelijkheid tot 'bijladen'. Bij alle andere terminals gaat Panteia uit van diensten die vanaf die specifieke locatie naar een andere eindbestemming gaan, zonder tussentijds bij te laden of zonder dat op die locaties zelf wordt bijgeladen, zodat kan worden geprofiteerd van voordelen van treinen die toch al langsreden. Alleen bij de RTG - en mogelijk ook voor de theoretische locatie in Tiel, maar dat blijkt niet uit het rapport - wordt de mogelijkheid van bijladen meegerekend. Hiermee is Panteia er nog niet. Ook met 'bijladen' is er in de omgeving van de terminal onvoldoende potentieel. Dat lost Panteia op door het verzorgingsgebied van de terminal in theorie op heel Nederland te bepalen. Die theorie is dan (op hoofdlijnen) als volgt. In de bestaande situatie rijdt een vrachtwagen (bijvoorbeeld) van Amsterdam naar Warschau (Polen). Panteia gaat ervan uit dat als het goedkoper is om de vrachtwagen naar Nijmegen te laten rijden en de lading van daar per trein naar Polen per trein te vervoeren, er sprake is van 'potentie' voor de Rail Terminal Gelderland. Dit terwijl er in Amsterdam net zo goed een railterminal zit, die het kennelijk niet lukt om de lading van de vrachtwagen in de trein te krijgen. Kennelijk spelen ook andere factoren een rol dan het door Panteia onderzochte prijsaspect of (maar waarschijnlijk en) heeft Panteia niet met de goede prijzen gerekend.	In paragraaf 2.1 en in de bijlage het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, wordt uitgebreid toegelicht welke aspecten wel en niet in hun analyse zijn meegewogen. Daarnaast heeft een terminal bij Valburg (net als de theoretische locatie in Tiel) de extra mogelijkheid om te profiteren van het zo genoemde opstapmodel wat ook ondersteund wordt door het in ontwikkeling zijnde European Rail Freight Line System (ERFLS).

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
7	Als hier dan nog bij wordt opgeteld dat er bij RTG vooral zou moeten worden geprofiteerd van 'bijladen' wordt nog duidelijker dat het rapport van Panteia op drijfzand is gebaseerd. Als van bijladen al sprake zou zijn, houdt dat concreet in dat een trein vanuit Rotterdam (met in het voorbeeld bestemming Polen) in Nijmegen gaat stoppen om een paar containers bij te laden. Dat bijladen is relatief duur, aangezien de trein dan speciaal in Nijmegen moet stoppen voor een paar containers. Containers op de route 'bijladen' is dus veel duurder dan transport vanaf een locatie waar een trein met containers vertrekt, zoals Rotterdam. De Amsterdamse ondernemer die een container wil vervoeren naar een locatie die niet vanaf een terminal in Amsterdam wordt bediend zou dan kunnen kiezen uit Rotterdam of Nijmegen, aangezien die locaties volgens de theorie van Panteia dezelfde eindbestemmingen kunnen aanbieden. Deze ondernemer zal in de praktijk altijd ervoor kiezen om zijn transport via Rotterdam te laten verlopen. Dat is veel goedkoper en bovendien veel flexibeler omdat daar geen afhankelijkheid is van bijladen. Dit zal zich niet alleen in Amsterdam voordoen, maar overal buiten het directe verzorgingsgebied van 25 tot 30 kilometer van Nijmegen. Het rapport over het European Rail Freight Line System (ERFLS) gaat niet voor niets uit van een 'operating area' van 10 tot 25 kilometer+E26+E2657.	het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is gebaseerd op de vergelijking met de reizen die gemaakt worden per spoorvervoer, binnenschip en wegvervoer. Op basis van deze vergelijking is de potentie van de terminal bepaald. Dit is te vinden in hoofdstuk 2. In figuur 2.1 en 2.5 is weergegeven waar de te verwachte potentie vandaan komt. Dit verspreid zich over noord- oost- en west Nederland. Het potentieel uit het noorden van het land > 25 kilometer van de terminal is te verklaren doordat in het Noord van Nederland terminals ontbreken.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
8	De gigantische potentie die er in Valburg zou zijn staat volgens indiener bovendien in schril contrast met het rapport dat Panteia in 2013 uitbracht. Toen was de opgetelde potentie van de potentiele locaties in Medel en Valburg in totaal 78.320 TEU. Krap zeven jaar later zou de potentie van alleen Valburg volgens Panteia 7 keer zo hoog liggen. De enige conclusie die hier volgens BCTN uit kan worden getrokken is dat Panteia nu opdracht heeft gekregen om een rapport te schrijven dat voldoet aan de politieke wens dat de RTG haalbaar is.	In paragraaf 1.2 van het het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is toegelicht waar de verschillen in uitkomsten vandaan komen tussen de studies van 2013 en 2016. In de studie van 2020 is de gehanteerde aanpak van de studie uit 2016 toegepast en geactualiseerd. Dit is nader toegelicht in paragraaf 2.1 van deze studie. De actualisatie heeft plaatsgevonden op locaties en trajecten, transportstromen en kostenniveau.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
9	Volgens indiener geldt een aantal bezwaren dat gold tegen het Panteia-rapport uit 2016 nog onverkort. Zo valt op dat het potentieel van de RTG op een andere wijze wordt beoordeeld dan alle andere terminals in het rapport. Verder is er in het rapport vanuit gegaan dat alle lading die vervoerd kan worden in laadeenheden die geschikt zijn voor vervoer per trein, als potentie kan worden gekwalificeerd. Een heel groot deel van de beredeneerde potentie betreft vervoer dat nu helemaal niet in trailers of containers plaatsvindt. In het rapport van 2016 benoemde Panteia nog terecht dat de daarvoor benodigde containers niet beschikbaar zijn en de markt de daarvoor benodigde investering niet zal willen opbrengen. In de derde plaats gaat het rapport van Panteia (p. 17) ten onrechte ervan uit dat de terminals in Duisburg en Keulen niet trimodaal zijn, en is geen rekening gehouden met de bargeterminal van BCTN en het RSC Waalhaven in Rotterdam. Daarmee wordt de realiteit geweld aangedaan. Een transporteur zal uit het oogpunt van kosten, transportduur en - risico's bij voorkeur kiezen voor een zo rechtstreeks mogelijke verbinding. Verder ontbreken de terminals in Emmerich en Eindhoven. Als reden daarvoor wordt gegeven dat daar geen intermodale diensten worden aangeboden, maar in de huidige situatie geldt dat natuurlijk net zo goed voor de RTG. Waar het gaat om het ontwikkelpotentieel valt niet in te zien waarom deze terminals niet van betekenis zouden zijn. De door Panteia gehanteerde 'realistische potentie' van 28 % van de theoretische potentie is veel te hoog ingeschat. Nergens blijkt uit waarom dit percentage zou kunnen worden gehanteerd.	In de zienswijze verwijst indiener naar het rapport van Panteia uit 2016. Dit rapport is in 2020 geactualiseerd. Dit rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia is opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan.
10	Wat uit het Panteiarapport wel blijkt is dat het niet reëel is om rechtstreekse diensten in te gaan zetten van de RTG naar elders. Uitgaande van de (veel te optimistische) 28% zou de theoretische potentie 71.428 TEU per bestemming moeten zijn. En vanuit die bestemming zou deze zelfde hoeveelheid ook weer terug moeten komen naar de RTG. Geen enkele bestemming heeft in het genoemde rapport een dergelijke potentie in een van beide richtingen (import of export). Hieruit blijkt dus dat ook rechtstreekse verbindingen niet realistisch zijn.	het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is de potentie van de RTG in beeld gebracht. Dit gaat uit van verschillende ladingsstromen. Panteia geconcludeerd dat er voldoende potentie is voor de RTG. Er is geen aanleiding om uit te gaan van onjuistheden in het rapport. De juiste uitgangspunten zijn gehanteerd. De punten van indiener worden ter kennisgeving aangenomen.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
11	Het rapport van Goudappel Coffeng vertaalt in de 'Toets Ladder voor Duurzame verstedelijking' de door Panteia opgeschreven potentie naar een behoefte aan de RTG. Die vertaalslag van Goudappel Coffeng kan de toets der kritiek niet doorstaan. In de eerste plaats gaat het rapport van Goudappel Coffeng ten onrechte ervan uit dat de railterminal een bijzondere of zeer specifieke ontwikkeling betreft vanwege de gepretendeerde internationale verzorgingsfunctie. Daarbij is van belang dat de railterminal zich niet richt op het overslaan van containers van de ene trein naar de andere, maar vooral op het laden en lossen van containers met een herkomst of bestemming in de omgeving van de terminal. De verzorgingsfunctie van de terminal is dus vooral regionaal. Het rapport over het European Rail Freight Line System (ERFLS) gaat uit van een 'operating area' van 10 tot 25 kilometer. Voor containers die een herkomst of bestemming hebben die verder weg ligt zullen alternatieven voor de railterminal vaak aantrekkelijker zijn, ook vanwege de afhankelijkheid van de railterminal van de mogelijkheid tot het 'bijladen van containers'. Er is dus geen aanleiding om de behoefte aan de railterminal op een andere c.q. minder kritische wijze te toetsen dan andere ontwikkelingen met een regionaal verzorgingsgebied. In de tweede plaats wordt de potentie van de railterminal in het rapport van Goudappel Coffeng overschat, zoals hiervoor al toegelicht bij de bespreking van het rapport van Panteia. Ook Goudappel Coffeng gaat, zoals hiervoor al toegelicht, ten onrechte ervan uit dat het model van 'bijladen' realistisch is.	In het rapport “Railterminal Gelderland, Toets ladder voor duurzame verstedelijking” van Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, wordt de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Er is geen aanleiding om uit te gaan van onjuistheden in het rapport. De juiste uitgangspunten zijn gehanteerd. De punten van indiener worden ter kennisgeving aangenomen.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
12	Zelfs als er een potentie zou zijn voor laadeenheden die via de railterminal kunnen worden vervoerd, dan betekent dat nog niet dat er behoefte is aan de railterminal. De essentiële vraag die Goudappel Coffeng volledig buiten beschouwing laat is of de behoefte via bestaande terminals kan worden afgewikkeld. In de directe omgeving zijn trimodale (spoor, weg, water) terminals in Venlo, Emmerich en Oss en bimodale terminals in Nijmegen (BCTN), Eindhoven, Cuijk, Tiel, 's-Hertogenbosch en Doesburg. Deze terminals zitten nog (lang) niet op hun maximumcapaciteit, zodat geen behoefte bestaat aan (nog) meer overslaglocaties. Voor zover de railterminal containers zal trekken, zullend dat met name containers zijn die nu elders worden afgehandeld. Goudappel Coffeng gaat ook uit van verschuiving van water naar spoor als gevolg van de RTG.	het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is de potentie van de RTG in beeld gebracht. Dit gaat uit van verschillende ladingsstromen. Panteia geconcludeerd dat er voldoende potentie is voor de RTG. Er is geen aanleiding om uit te gaan van onjuistheden in het rapport. De juiste uitgangspunten zijn gehanteerd. De punten van indiener worden ter kennisgeving aangenomen.
13	In paragraaf S van het rapport van Goudappel Coffeng maakt Goudappel onderscheid tussen terminals in het dekkingsgebied van de RTG en terminals daarbuiten. Wat daarbij opvalt is dat het dekkingsgebied nu opeens is beperkt tot de directe omgeving van de RTG. Waar het gaat om het berekenen van de potentie vond Panteia het realistisch dat er lading uit Zwolle en Amsterdam zou komen, maar waar het gaat om de vraag naar alternatieven (waarin voorziet de markt al) doen terminals buiten een straal van 50 kilometer opeens niet meer mee. Dit is inconsequent.	In paragraaf 5 van het rapport het rapport “Railterminal Gelderland, Toets ladder voor duurzame verstedelijking” van Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, worden zowel de terminals binnen- als buiten het dekkingsgebied bekeken. Onduidelijk is waarom het rapport hierdoor mogelijk inconsequent is.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
14	Er worden allerlei redenen aangevoerd waarom andere aanbieders binnen het 'dekkingsgebied' geen serieuze concurrent zouden zijn. Zo wordt de recent in Oss gerealiseerde terminal gediskwalificeerd omdat deze zich vooral zou richten op de overslag van droge en natte bulkgoederen. In het verleden zijn volgens Goudappel Coffeng wel enkele intermodale treinen vertrokken, bijvoorbeeld naar Rzepin (Polen), maar deze diensten zijn na een korte periode vervallen. Goudappel Coffeng geeft geen antwoord op de vraag waarom dat zou zijn. Het logische antwoord is dat er (ook in Oss) geen behoefte is aan transport per spoor van containers of andere laandeenheden. Die conclusie komt niet goed uit en heeft het rapport daarom niet gehaald. De terminal in Emmerich richt zich volgens Goudappel Coffeng 'vooral op de kleinere klanten'. Waarom dat zou maken dat die terminal niet kan voorzien in de behoefte, als die er zou zijn, blijkt nergens uit.	In het rapport “Railterminal Gelderland, Toets ladder voor duurzame verstedelijking” van Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de Ladder voor Duurzame verstedelijking. Dit rapport is mede gebaseerd op het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, waarin de potentie van de terminal is onderzocht. Er is geen aanleiding om uit te gaan van onjuistheden in deze rapporten. De punten van indiener worden ter kennisgeving aangenomen.
15	De cruciale vraag, waarom de (volgens Panteia gigantische) behoefte niet in de andere terminals zijn weg kan vinden blijft volledig buiten beeld. De andere terminals zitten niet aan hun maximumcapaciteit en kunnen dus in de behoefte voorzien. De cruciale vraag, waarom de (volgens Panteia gigantische) behoefte niet in de andere terminals zijn weg kan vinden blijft volledig buiten beeld. De andere terminals zitten niet aan hun maximumcapaciteit en kunnen dus in de behoefte voorzien. Het grote probleem hierbij is natuurlijk dat anders dan de RTG, deze concurrenten geen investering van tientallen miljoenen euro's in hun faciliteiten van de overheid cadeau hebben gekregen, anders dan de exploitant van de RTG wel krijgt. Alleen al uit het feit dat de RTG zichzelf niet kan bedruipen blijkt al dat er onvoldoende behoefte aan deze terminal is.	In het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is de potentie van de RTG is beeld gebracht. Panteia gebruikt in hun analyse een onbeperkte overslagcapaciteit op bestaande terminals. In het rapport “Railterminal Gelderland, Toets ladder voor duurzame verstedelijking” van Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is in paragraaf 5 de relaties met het bestaande aanbod in beeld gebracht. Er is geen aanleiding om uit te gaan van onjuistheden in deze rapporten. De punten van indiener worden ter kennisgeving aangenomen.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
16	Anders dan het rapport van Goudappel concludeert, zal BCTN wel forse concurrentie gaan ondervinden van de RTG. Dat het marktgebied- en potentieel van BCTN en RTG overlapt blijkt ook uit het Panteiarapport uit 2013. Panteia haalt in haar rapport uit 2020 zelf aan (p.lO) dat de binnenvaart een goedkoop en flexibel alternatief is voor spoorvervoer. Dat leidde in 2013 nog tot de conclusie dat de RTG niet haalbaar was. Als dit al anders zou zijn, dan bevat het rapport van Panteia nog een extra gebrek. Panteia heeft namelijk onderzoek gedaan naar de gecombineerde potentie voor 'shifts' naar vervoer over spoor en water. De potentie die Panteia heeft berekend gaat dus ervan uit dat het niet uit maakt of naar spoor of water wordt geshift. Dit valt niet te rijmen met de gedachte van Goudappel Coffeng dat transport via het water een andere markt bedient dan transport via spoor.	In het rapport “Railterminal Gelderland, Toets ladder voor duurzame verstedelijking” van Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de Ladder voor Duurzame verstedelijking. Dit rapport is mede gebaseerd op het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, waarin de potentie van de terminal is onderzocht. Er is geen aanleiding om uit te gaan van onjuistheden in deze rapporten. De punten van indiener worden ter kennisgeving aangenomen.
17	Een andere belangrijke bouwsteen van het rapport van Goudappel Coffeng betreft de zogenoemde 'letters of support' van een aantal bedrijven in de regio, die aangeven de komst van de terminal te steunen. Uit interviews die STC-Nestra met deze bedrijven heeft gehouden blijkt dat deze interesse verder weinig om het lijf heeft, de bedrijven hebben helemaal geen concrete lading die via de railterminal kan worden afgewikkeld. Dat de keuze van Lidl voor Park 15 mede gegrond zou zijn op de railterminal is simpelweg onjuist. Lidl heeft al jaren geleden een investeringskeuze gemaakt, ver voordat de plannen voor de railterminal zijn geconcretiseerd.	In het rapport “Railterminal Gelderland, Toets ladder voor duurzame verstedelijking” van Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is de behoefte van de terminal onderzocht. Er is geen aanleiding om uit te gaan van onjuistheden in het rapport. De punten van indiener worden ter kennisgeving aangenomen.
18	De economische uitvoerbaarheid van het plan komt in de toelichting nauwelijks aan de orde. De enige opmerking die erover wordt gemaakt is dat kostenverhaal zal worden verzekerd door gronduitgifte en bijdragen van het rijk en de provincie. Of deze bijdragen voldoende zullen zijn om alle kosten te dekken blijkt nergens uit. Verder geldt dat van gronduitgifte helemaal geen sprake zal zijn. Immers, in de marktconsultatie heeft de provincie geschreven dat wordt uitgegaan van uitgifte in erfpacht van de spoorterminal.	Voor het inpassingsplan is de uitvoerbaarheid voldoende aangetoond en de financiële middelen zijn door overheden beschikbaar gesteld. Verder staat een uitgifte in erfpacht wel gelijk aan een gronduitgifte. Dit betekend dat voor het inpassingsplan de uitvoerbaarheid voldoende is aangetoond. Zie ook paragraaf 2.2. van deze reactienota.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
19	Op grond van het Beleidskader Spoorgoederenknooppunten dient een nieuwe terminal een positieve businesscase te hebben. De in de MKBA opgenomen (zeer mager onderbouwde) businesscase is in elk geval niet geschikt voor de onderbouwing van de railterminal. Zo is een investering in portaalkranen expliciet niet meegenomen, terwijl die op grond van de planregels wel nodig zal zijn om het in de MKBA aangehouden aantal containers te kunnen overslaan. Immers, vanaf 30.000 laadeenheden moet een portaalkraan worden gebruikt, terwijl de MKBA uitgaat van ten minste 43.750 laadeenheden (uitgaande van de gebruikelijke factor 1,6 tussen een laadeenheid en een TEU).	Het beleidskader spoorgoederenknooppunten is een kader waarop de Rijksoverheid haar eventuele bijdrage in initatieven beoordeeld. Voor de terminal bij Valburg draagt de Rijksoverheid € 12 miljoen bij.
20	In de businesscase wordt verder uitgegaan van eerst een ruime vrijstellingsperiode, waarin geen huur zal hoeven te worden betaald, gevolgd door een ingroeiperiode van 7 jaar. Pas na 10 jaar zal volgens de businesscase sprake zijn van een marktconforme huurprijs. Daarmee zal - nog los van de investeringen die de exploitant in de schoot krijgt geworpen - zeker sprake zijn van ontoelaatbare staatssteun.	In de "MKBA Railterminal Gelderland" van Royal Haskoning DHV, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is inderdaad uitgegaan van een huurvrije periode en/of een ingroeihuur. Uiteindelijk zal bij een openbare aanbestedingsprocedure voor de realisatie en exploitatie van de terminal een marktconforme prijs tot stand komen.
21	Met betrekking tot de economische uitvoerbaarheid is tot slot van belang dat ook uit het onderzoek van STC-Nestra blijkt dat van een positieve businesscase geen sprake zal zijn. In de toelichting wordt ten onrechte niet op dit bij de provincie bekende rapport ingegaan.	Uit het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, blijkt voldoende potentie voor een terminal bij Valburg. Voor de financiering gaat de provincie er vanuit dat een exploitant zelf de aanleg van de terminal financiert. De openbare ontsluitende infrastrcutuur wordt, zoals gebruikelijk bij dergelijke projecten, door de overheid gefinancierd.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
22	Het plan maakt een capaciteit van 90.000 laadeenheden mogelijk. Een laadeenheid kan tot 2 TEU bedragen, dat betekent dat maximaal 180.000 TEU zal worden overgeslagen in de railterminal. De verschillende milieuonderzoeken gaan echter uit van maximaal 90.000 TEU. Dat geldt in elk geval voor: - Milieueffectenstudie Railterminal Gelderland d.d. 30 augustus 2017; - Advies externe veiligheid addendum d.d. 30 juni 2020, dit onderzoek is alleen een actualisatie van het onderzoek externe veiligheid d.d. 5 maart 2019, maar de actualisatie heeft geen betrekking op het aantal laadeenheden; - PIP Railterminal Gelderland - Ecologisch onderzoek d.d. 20 december 2019; Deze onderzoeken zijn ongeschikt voor de beoordeling van het plan, aangezien ze niet uitgaan van de maximale plancapaciteit. Als gevolg daarvan staat onvoldoende vast dat op de onderzochte aspecten geen overschrijding van de aan de orde zijnde normen zal optreden.	Op basis van de begin- en eindstituatie, zoals toegestaan in de de planregels van inpassingsplan, heeft Logitech een capaciteitsanalyse (zie bijlage) gemaakt. De capaciteitsanalyse bevestigt dat de gehanteerde uitgangspunten in de genoemde onderzoeken representatief zijn voor de bedrijfvoering. In de genoemde onderzoeken door indiners zijn de juiste uitgangspunten gehanteerd: - De benoemde milieueffectenstudie van 2017 is geactualiseerd in een milieueffectrapport in 2020. In het milieueffectrapport is uitgegaan van 90.000 laadeenheden. - In het addendum voor Externe veiligheid is enkel de rekenmethode geactualiseerd. Hierbij zijn niet de uitgangspunten gewijzigd. In het rapport "PIP Railterminal Gelderland, onderzoek externe veiligheid" van Royal Haskoning DHV, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingpslan, wordt uitgegaan van 90.000 laadeenheden. Dit is ook als uitgangspunt genomen in het geactualiseerde rekenmodel. - Voor het ecologische onderzoek is met name het ruimtebeslag van belang en niet het aantal laadeenheden. Voor het berekenen van stikstof is het aantal laadeenheden wel relevant. Hierbij is uitgegaan van de worstcase scenario op basis van de regels in het inpassingsplan.
23	De onderzoeken zijn verder vooral gebaseerd op input van DERT. Waarom die input relevant is, is volstrekt onbekend. Immers, de planregels zijn niet geënt op de bedrijfsvoering van DERT. Uitgegaan moet worden van de ruimtelijke gevolgen van de maximale invulling van het plan. Niet valt in te zien waarom de input van DERT daarvoor een representatieve invulling geeft. DERT exploiteert geen andere terminals.	De onderzoeken zijn gebaseerd op de worstcase scenario. De basis van het herziene ontwerp inpassingsplan is de capaciteitsanalyse opgesteld door Logitech (Zie bijlage).

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
24	In de planregels (artikel 4.4.2) staat dat het is toegestaan om ook boven de 30.000 laadeenheden gebruik te blijven maken van door fossiele brandstof aangedreven laad- en losvoorzieningen indien dat ter ondersteuning is van laad en losvoorzieningen die niet met fossiele brandstof worden aangedreven zolang deze voorzieningen alleen ingezet worden op die delen binnen de bestemming die niet bereikbaar zijn voor laad- en losvoorzieningen die niet met fossiele brandstof worden aangedreven. Deze bepaling moedigt de exploitant aan om een heel beperkte elektrische voorziening te treffen, zodat alle overslag gewoon met reachstackers en emty handlers kan blijven plaatsvinden.	In de regels is opgenomen dat ter ondersteuning van niet fossiele laad en losvoorzieningen gebruik kan worden gemaakt van met fossiele brandstof aangedreven los- en laadvoorzieningen. In de nog aan te vragen omgevingsvergunning wordt de daadwerkelijke inzet van materieel getoetst. In de conditionerende onderzoeken behorend bij het inpassingsplan is uitgegaan van de worstcase scenario's op basis van de regels van het inpassingsplan.
25	Met betrekking tot het geluidrapport geldt specifiek dat de verdeling van het aantal laad-, los- en vervoersbewegingen ten onrechte is uitgegaan van door DERT doorgegeven verdelingen over dag, avond en nachtperiodes. De planregels voorzien in geen enkele beperking voor nachtopenstelling van de terminal, zodat niet valt in te zien waarom slechts een klein deel van de containers 's-nachts zou worden overgeslagen.	In het geluidrapport "Akoestisch onderzoek RTG" van Royal Haskoning DHV, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is van een representatieve bedrijfsituatie uitgegaan. Zie hiervoor ook bijgevoegde capaciteitsanalyse van Logitech. Voor zowel vracht- als treinverkeer is in het geluidrapport uitgegaan dat er ook 's nachts gewerkt wordt. Het inpassingsplan is niet het juiste instrument om werk- en openingstijden te waarborgen. In de nog aan te vragen omgevingsvergunningen door toekomstig exploitant wordt de bedrijfssituatie getoetst en eventuele voorwaarden verbonden aan de werk- en openingstijden.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
26	Met name met betrekking tot het (piek)geluid dat ontstaat bij het stapelen van containers valt te verwachten dat daardoor veel geluidhinder zal optreden. In een maximale gebruikssituatie zullen deze piekgeluiden zich bovendien aan de lopende band voordoen. Er is ten onrechte niet onderzocht wat vanuit ruimtelijk perspectief in nog aanvaardbaar is qua piekgeluidbelasting. Bovendien heeft de piekbelasting waarop het akoestisch onderzoek is gebaseerd, alleen betrekking op containeroverslag, en niet op overslag van andere laadeenheden.	Vanuit een goede ruimtelijke ordening wordt voor het maximale geluidsniveau ter plaatse van woningen in een 'rustige woonwijk' een streefwaarde aangehouden van ten hoogste 65, 60 en 55 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode (systematiek conform bijlage 5 van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering). Deze waarden zijn 10 dB(A) hoger dan de ambitiewaarden uit de Nota Bedrijven en Geluid van de gemeente Overbetuwe, welke zijn gehanteerd in het onderzoek. Met wat in het ruimtelijke spoor als aanvaardbaar kan worden beschouwd, is dus wel degelijk rekening gehouden in het onderzoek. Geconstateerd is evenwel dat redelijkerwijs geen maatregelen te treffen zijn waarmee aan de ambitiewaarden kan worden voldaan. In dat geval zijn (ook) op grond van de Nota Bedrijven en Geluid hogere maximale geluidsniveaus toelaatbaar. Middels praktijkmetingen is geverifieerd of lagere geluidsniveaus wellicht toch haalbaar zijn. Dat is echter niet realistisch. Andere bronnen zullen niet leiden tot hoge maximale geluidsniveaus.
27	De railterminal heeft, zoals hiervoor al toegelicht, vooral een regionale functie met een logisch verzorgingsgebied in een straal van 10 tot 25 km rondom de terminal. De containers zullen dus een herkomst of bestemming hebben in de directe omgeving van de terminal, bijvoorbeeld in Nijmegen. Bij die stand van zaken ligt het volstrekt niet in de rede dat de meeste vrachtwagens via de Rijksweg A15 zullen rijden. Locaties in Eist, Nijmegen, Oosterhout en Lent zullen vooral via de lokale wegenstructuur moeten worden bereikt. Knoop 38 staat daarbij nu al onder grote verkeersdruk, mede gelet op de sterk groeiende wijken in Nijmegen Noord. Het plan houdt hiermee onvoldoende rekening door niet te voorzien in aanvullende uitbreidingen van de infrastructuur rondom knoop 38.	Onderzoeksbureau Panteia heeft op basis van het terminalmodel de potentie van de RTG in beeld gebracht. Hieruit komt voort dat het verzorgingsgebied van de terminal niet in een straal van 10 tot 25 km is, maar tot circa 60 km. Het model laat zien het dat vrachtverkeer zich met name zal verspreiden via de RIjksweg A15. Enkele locaties worden via de lokale wegenstructuur bereikt. Hierbij gaat het om dusdanige lage hoeveelheden dat dit vrachtverkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. De toekomstige ontwikkelingen rondom Knoop38 hebben zoals indiener stelt inderdaad gevolgen voor de toekomstige bereikbaarheid. Op termijn worden hier nieuwe woonijken en bedrijventerreinen voorzien. Deze ontwikkelingen hebben er toe geleid dat de gemeente Overbetuwe en de gemeente Nijmegen samen werken aan een herinrichting van het gebied rondom afslag 38 aan de A15, om toekomstige problemen te voorkomen. De gevolgen van de veranderingen in de verkeerssituatie door de komst van de RTG worden door aanpassing van het kruispunt Rijksweg zuid en de ontsluitingsweg opgelost.

3.22 Indiener 54

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Indieners zijn van mening dat het ontwerp inpassingsplan niet voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, ook achten zij de motivering van de uitvoerbaarheid van het plan onvoldoende.	Ter kennisname
2	Het akoestisch onderzoek is volgens indieners onvolledig. Zo is er rekening gehouden met het stapelen van containers, maar er lijkt geen rekening gehouden te zijn met overige bedrijvigheid die past bij een dergelijke terminal. Ook zijn de mogelijkheid tot een kantoor en facilitaire locatie bijvoorbeeld niet meegenomen in de weging. Daarnaast valt volgens indieners voor te stellen dat benodigde reparaties e.d. bij de railterminal uitgevoerd worden en dat het parkeren van vrachtwagens geluid met zich mee zal brengen. Ook is van belang welk effect dit heeft op het geluidsniveau in de nachtelijke uren. De treinen mogen immers 24 uur per dagen geladen en gelost worden	Het geluidonderzoek heeft zich gericht op alle relevante activiteiten en geluidsbronnen. De berekeningen zijn vanzelfsprekend gebaseerd op beredeneerde aannames, waarbij is uitgegaan van een representatieve bedrijfssituatie. Nadere uitwerking kan plaatsvinden in de omgevingsvergunning milieu, waarbij ook ondergeschikte geluidsbronnen in beeld gebracht kunnen worden. De luchtbehandeling van een kantoor bijvoorbeeld of reparatiewerkzaamheden. Het stationair draaien van en vrachtwagen voordat deze het terrein op kan, zit in de berekeningen. In het geluidsonderzoek, opgenomen als bijlage bij de toelichting in het inpassingsplan, heeft een er afzonderlijke toetsing in de dag-, avond- en nachtperiode plaatsgevonden. Het feit dat niet alle denkbare geluiden expliciet worden benoemd in het onderzoek, doet niet af aan de volledigheid daarvan. In elke inrichting, zo ook de RTG, zijn installaties aanwezig en doen zich activiteiten voor die van ondergeschikt belang zijn voor de in de omgeving optredende geluidsniveaus. Dat hangt samen met hun verhoudingsgewijs beperkte bronsterkte en/of bedrijfsduur. In het geval van de RTG vallen alle genoemde geluidsbronnen in deze categorie. Hierbij merken we op dat op locatie in principe alleen reguliere onderhoudswerkzaamheden en kleinschalige reparaties worden uitgevoerd, voor zover die noodzakelijk zijn om een ongestoorde bedrijfsvoering te garanderen.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
3	Indieners betwisten dat er sprake is van een actuele regionale behoefte, nu dit van meerdere omstandigheden afhankelijk is en niet is onderbouwd dat hieraan is voldaan. Zo stellen Provinciale Staten dat de omvang van de omslag naar spoorvervoer sterk afhankelijk is van nog te nemen maatregelen. Nergens staat vast dat de omslag van binnenvaart naar het spoor zal worden gemaakt en daardoor de behoefte verschuift. De vermeende regionale behoefte is niet afgewogen tegen het bestaande aanbod zoals de binnenvaart. Tot slot is onvoldoende inzichtelijk gemaakt dat niet in bestaand stedelijk gebied in de regionale behoefte kan worden voorzien. Provinciale Staten stellen dat het niet waarschijnlijk is dat de RTG op een van de andere twee locaties wordt gerealiseerd. Dit betekent echter niet dat de realisatie binnen bestaand stedelijk gebied onmogelijk is.	In het rapport “Railterminal Gelderland, Toets ladder voor duurzame verstedelijking” van Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, wordt de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Hierin is de behoefte van de RTG onderzocht en is ook onderzocht of en waarom het plan al dan niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd. Daarom gaat deze Laddertoets ook in op de eventuele alternatieve locaties voor Valburg. De conclusie is dat de ontwikkeling van de RTG voldoet aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Er is een behoefte die niet binnen bestaand stedelijk gebied, of op bestaande terminals is op te vangen.
4	De realisatie van de railterminal ziet op een dienst in de zin van de Dienstenrichtlijn, nu het een economische activiteit betreft. Derhalve dient het inpassingsplan niet discriminatoir, noodzakelijk en evenredig te zijn. Door Provinciale Staten wordt niet gemotiveerd dat het ontwerp-inpassingsplan voldoet aan de Dienstenrichtlijn. Het is ook maar de vraag of dit het geval is, zeker gelet op het feit dat door de realisatie van de railterminal andere bedrijfsdoeleinden worden uitgesloten.	De railterminal valt niet onder de werkingssfeer van de Dienstenrichtlijn. De terminal is een dienst op het gebied van vervoer. Dat betekent dat artikel 2 lid 2, aanhef en onder d van de Dienstenrichtlijn geldt. Daaruit volgt dat de Dienstenrichtlijn niet van toepassing is op diensten op het gebied van vervoer.
5	In het ontwerp-inpassingsplan wordt beoordeeld of er sprake is van een m.e.r.-plicht. Geconcludeerd wordt dat het, gezien de relatief geringe milieu-impact, niet nodig is om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen. Het is echter niet duidelijk of dit standpunt gedragen kan worden door het onderzoek zoals dat er nu ligt. Gesteld wordt immers dat er nog diverse vervolgonderzoeken nodig zijn naar aspecten die van groot belang zijn voor de milieu-impact.	Er is een nieuw ontwerp inpassingsplan opgesteld vanwege de m.e.r.-plicht. Voor dit herziene ontwerp inpassingsplan is er een milieueffectrapportage opgesteld, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, die samen met de overige besluiten ter inzage heeft gelegen waarop u deze zienswijze heeft ingediend. De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage heeft dit milieueffectrapport getoetst en van oordeel dat het milieueffect en de aanvulling daarop, de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de RTG waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
6	Indieners zijn van mening dat de effecten van lichthinder op de woon- en leefomgeving onvoldoende zijn gewogen. Bedacht moet worden dat de terminal 24 uur per dag in bedrijf zal zijn en ook 24 uur per dag zal zijn verlicht. Dit brengt een zeer forse lichthinder voor de omgeving met zich mee. Onduidelijk is hoe de weging naar de aanvaardbaarheid van deze hinder heeft plaatsgevonden. Ook is onduidelijk hoe deze hinder past in de wens om te komen tot een schoon en gezond Gelderland. Verder wordt de verlichting van de wegen gebaseerd op het gebruik van LED-armatuur die naar beneden gericht kan worden. Daarmee is er geen garantie dat dit ook daadwerkelijk gebeurt. Ook zijn de exacte locaties van de verlichting nog niet nader bepaald, omdat dit pas in de verdere planuitwerking aan bod zal komen. De aard en omvang van de lichthinder zijn nog onduidelijk. Om die reden kunnen Provinciale Staten niet alle effecten van lichthinder voldoende hebben afgewogen en kan niet gesteld worden dat de lichthinder geen inbreuk vormt op de belangen van indieners.	In het milieueffectrapport en inpassingsplan is het aspect lichthinder getoetst. Enige uitstraling van licht zal onvermijdelijk zijn, zeker in vergelijking met de nu onverlichte/minder verlichte terreinen, maar de uitstraling is niet zodanig dat dit invloed zal hebben op de woningen in het buitengebied van de kernen Slijk-Ewijk, Eimeren en Valburg op een paar honderd meter afstand. Ten opzichte van de autonome situatie zal dus een beperkte toename zijn. In de regels van het inpassingsplan is vastgelegd dat de lichtbronnen naar beneden moeten worden gericht, om de hinder zoveel als mogelijk te beperken.
7	Het is de vraag of de concentratiewaarden uit het rapport over luchtkwaliteit overeenkomen met de concentratiewaarden die later daadwerkelijk gemeten worden en of het onderzoek dus volledig is. Er is bijvoorbeeld geen rekening gehouden met ijzer- en koperdeeltjes die rondzwerven in de lucht door remmende treinwielen en slijtende bovenleidingen.	In de notitie “Luchtkwaliteit PIP Railterminal Gelderland” van Royal Haskoning DHV, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan, is getoest aan vigerende wet- en regelgeving conform Luchtkwaliteit. Het plan heeft, in relatie tot de bestaande situatie, een beperkt effect op de luchtkwaliteit in de omgeving. Gezien dit beperkte effect en de grote ruimte tussen de heersende concentraties en de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, zal de realisatie van het plan niet leiden tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Ook zal de realisatie van het plan niet leiden tot een grote verandering van de lokale concentraties en is er geen reden om specifieke maatregelen te nemen. Hiermee voldoet het plan aan de lichtkwaliteitseisen. In het coalitieakkoord "Samen voor Gelderland" is opgenomen dat wij erop toe zien dat er heldere afspraken komen over het monitoren van luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
8	De RTG kan niet vergeleken worden met andere risicobronnen in de omgeving, want de realisatie van de terminal brengt een significante groei van het aantal containers waarin gevaarlijke stoffen worden vervoerd met zich mee. Het is onduidelijk hoe Provinciale Staten zich op het standpunt hebben kunnen stellen dat, met uitzondering van twee maatregelen, het aspect externe veiligheid geen verdere beperkingen oplevert voor de vaststelling van het plan.	In het rapport “PIP Railterminal Gelderland onderzoek externe veiligheid” van Royal Haskoning DHV, opgenomen als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplanIn is aan vigerende wet en regelgeving conform Extrerne veiligheid. De RTG voldoet aan deze wet- en regelgeving.

4 Aanpassingen inpassingsplan en besluiten

In dit hoofdstuk is een overzicht opgenomen van de aanpassingen die naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen in het ontwerp-inpassingsplan, ontwerpbesluit ontheffing soorten op grond van de wet Natuurbescherming, de ontwerp vergunning op grond van de Waterwet en het ontwerpbesluit voor de hogere waarde op grond van de wet Geluidhinder voor de Railterminal Gelderland worden gemaakt. Eveneens is een overzicht van de ambtshalve wijzigingen opgenomen. Voor het besluit op grond van de Wet natuurbescherming gebieden wordt een separate reactienota opgesteld.

4.1 **Inpassingsplan**

4.1.1 Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

Regels

- In de bestemming 'Leiding – Gas ' is artikel 9.2. lid a toegevoegd. Met deze regel mogen er geen zonnepanelen worden gebouwd worden gebouwd binnen een afstand van 200 meter aan weerszijden van de hartlijn van de gasleiding. Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 9.2, mits schriftelijk advies is verkregen van de leidingbeheerder
- Naar aanleiding van het wijzigen van de gebiedsaanduiding "Wetgevingszone – wijzigingsgebied 2" , zoals omschreven onder verbeelding is artikel 19,3 lid a gewijzigd, zodat de bestemming "Leiding - Hoogspanning" kan worden verwijderd zodra de ondergrondse hoogspanningsleiding niet meer aanwezig is.

Verbeelding

- Voor het huidige tracé is de gebiedsaanduiding 'Wetgevingszone - wijzigingsgebied 2' opgenomen zodat de dubbelbestemming voor de leiding verwijderd kan worden als ook de leiding verwijderd is.
- De gebiedsaanduiding 'Wetgevingszone - wijzigingsgebied 2' is verwijderd van de gronden waar deze niet relevant is. De gebiedsaanduiding is nu alleen opgenomen voor de leiding die verlegd gaat worden.
- De bestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding (ten behoeven van bovengrondse hoogspanningsverbinding) is verwijderd waar de leiding ondergronds is gebracht.
- De gebiedsaanduiding 'specifieke vorm van groen - zonnepark' is verwijderd van alle (ondergrondse) leidingen inclusief de daarbij behorend beschermingszones.
- De beschermingszone van de gasleidingen zijn verbreed tot 200 meter aan weerszijden. Bij aanleg van zonnepanelen binnen deze zone moet er een omgevingsvergunning worden aangevraagd, waarbij schriftelijke advies nodig is bij de leidingbeheerder.

Toelichting

- Paragraaf 6.18 Verkeer en parkeren is naar aanleiding van de zienswijzen op het onderdeel verkeer geactualiseerd.
- Paragraaf 8.2 onder economische uitvoerbaarheid is naar aanleiding van de zienswijzen geactualiseerd.

- In het landschapsplan (bijlage van de toelichting) is naar aanleiding van de zienswijzen van Tennet onder de hoogspanningslijn Nijmegen-Dodewaard en Nijmegen-Elst in een zone van 45 meter breed de lindes langs de weg verwijderd.
- Ter hoogte van de leidingen en bijbehorende beschermingszones zijn de zonnepanelen uit het landschapsplan (bijlage van de toelichting) verwijderd.

4.1.2 Ambtshalve wijzigingen

Regels

- In de bestemming 'groen' is in artikel 5.2.2. lid f de hoogte van de zonnepanelen gewijzigd van 1 meter naar 3 meter. Ook zijn erf- en perceel afscheidingen tot 3 meter mogelijk gemaakt. Hiermee zijn de regels van het inpassingsplan in overeenstemming gebracht met het landschapsplan behorend bij de toelichting van het inpassingsplan
- In de bestemming 'groen' is in artikel 5.2.2 lid b een hop-over voor vleermuizen van 10 meter toegestaan. Hiermee zijn de regels van het inpassingsplan in overeenstemming gebracht met het landschapsplan behorend bij de toelichting van het inpassingsplan en de ontheffing soorten op grond van de Wet natuurbescherming
- In de bestemming 'groen' is in artikel 5.2.2. lid d wegaanduidingen, geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer toegestaan tot 10 meter. Dit is toegevoegd voor plaatsen van verlichting en bewegwijzering ter hoogte van de toegangsweg naar de RTG en de T-splitsing naar de Reethsestraat.
- In de bestemming 'bedrijf – Railterminal' is artikel 4.4.3 lid 3 toegevoegd. Hiermee is een maximale stapelhoogte van 12 meter toegestaan mits voor het laden, lossen en overslaan van laadeenheden gebruik wordt gemaakt van laad- en losvoorzieningen die niet met fossiele brandstof worden aangedreven. Hiermee zijn de regels in overeenstemming gebracht met de uitgevoerde conditionerende onderzoeken (waaronder geluid) en de toelichting van het inpassingsplan.
- In de regels is de aanduiding 'spoor' vervangen door de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - Betuweroute'. Op de verbeelding komt de aanduiding spoorweg niet voor in bestemming Bedrijf – Railterminal. Wel de aanduiding ' specifieke vorm van verkeer - Betuweroute' deze komt niet voor in de regels. De regels en de verbeelding zijn door deze aanpassing in overeenstemming gebracht.

Verbeelding

- In overleg met waterschap blijkt minder grond nodig te zijn voor de aanpassingen aan de Elsterveldsche zeeg. De plangrens is hierop aangepast.
- In de regels is de aanduiding 'spoor' vervangen door de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - Betuweroute'. Op de verbeelding kwam de aanduiding 'spoor' niet voor, maar kwam wel voor in de regels van de bestemming Bedrijf – Railterminal. De aanduiding ' specifieke vorm van verkeer - Betuweroute' kwam wel voor op de verbeelding, echter kwam deze komt niet voor in de regels. De regels en de verbeelding zijn met deze wijziging in overeenstemming gebracht.

Toelichting

- Paragraaf 6.10 is herschreven op basis van de herziene passende beoordeling. De herziene passende beoordeling is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van het inpassingsplan.
- Naar aanleiding van het tussentijdse toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage is er een aanvulling gemaakt op het milieueffectrapport. De aanvulling op het milieueffectrapport is toegevoegd in de bijlagen van de toelichting van het inpassingsplan. De inhoud van de aanvulling is verwerkt is paragraaf 6.2 van de toelichting.
- Het landschapsplan (bijlage bij de toelichting) is aangepast ter hoogte van de hoogspanningsverbinding op Waldeel 4 omdat de grondwal hier niet 5 meter maar 4 meter hoog mag worden. Dit betekent ook dat hier geen bomen, maar enkel struiken geplaatst mogen worden. Dit was al wel geregeld in de regels van het inpassingsplan, maar nog niet in het landschapsplan opgenomen.

4.2 Ontwerpbesluit hogere waarde wet Geluidhinder

Geen aanpassingen

4.3 Ontwerpbesluit op grond van de Waterwet

Geen aanpassingen

4.4 Ontwerp ontheffing soorten op grond van de Wet natuurbescherming

Geen aanpassingen

Naar aanleiding van de zienswijzen is er extra cumulatief onderzoek uitgevoerd naar soorten. Dit onderzoek is als bijlagen bij deze reactienota gevoegd. Dit heeft niet geleid tot aanpassingen van het ontwerp besluit.

5 Toetsingsadvies Commissie voor de milieueffectrapportage

Op 3 november 2020 heeft de onafhankelijk Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r) een voorlopig toetsingsadvies uitgebracht over het milieueffectrapport (MER) dat is opgesteld voor het inpassingsplan. In dit advies signaleert de Commissie m.e.r. dat bij de toetsing van het MER essentiële informatie ontbreekt voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het project Railterminal Gelderland. Het gaat om de volgende informatie:

- Onderscheid tussen de Noord-en Middenvariant. De vergelijking van de alternatieven laat niet zien of de milieueffecten van de Noord- en Middenvariant van elkaar verschillen. Daardoor is ook niet duidelijk of één van beide varianten tot minder nadelige effecten leidt.
- Samenhang met het CUP. Het MER gaat niet in op mogelijkheden om de functies van het RTG en het CUP te integreren. Daarmee is niet duidelijk of een inrichting mogelijk is met minder gevolgen voor de omgeving.
- Borging van de compensatieplicht. Omdat het plan leidt tot negatieve effecten op Natura-2000 gebieden zijn compenserende maatregelen nodig. Een uitwerking van deze maatregelen ontbreekt waarmee de compensatieplicht onvoldoende geborgd is.
- Externe werking op het Gelders Natuurnetwerk. Het MER gaat niet in op de invloed die het plan door externe werking op nabijgelegen delen van het Gelders Natuurnetwerk kan hebben. Daarmee is de effectbeschrijving op natuurwaarden niet volledig.

De Commissie adviseert om deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over de locatie van de railterminal.

Naar aanleiding van het voorlopige toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. is er een Aanvulling milieueffectrapportage (zie bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan) opgesteld. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft vervolgens een definitief toetsingsadvies uitgebracht over het milieueffectrapport(MER) en de aanvulling daarop. Het definitieve oordeel van de Commissie voor de m.e.r. is als volgt:

“De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop, de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de railterminal Gelderland waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.”

Meer informatie over het advies is terug te lezen op de website van de Commissie voor de m.e.r.: https://www.commissiemer.nl/adviezen/3468

Volledigheidshalve merkt de provincie nog op dat voor zover ingekomen zienswijzen betrekking hebben op de inhoud van het MER, deze behandeld zijn in hoofdstuk 3 van deze reactienota.

Bijlage I Capaciteitsanalyse

Rail Terminal Gelderland

Capaciteitsanalyse

Opdrachtgever:	Provincie Gelderland
Contactpersoon:	Janice Wezenberg
Contact Logitech:	Jac van Wees
Datum:	26 maart 2020
Referentie:	18032/015
Versie:	3.1
Status:	Definitief

© Logitech B.V.

Princenhof Park 14
3972 NG Driebergen

Postbus 134
3970 AC Driebergen

030 691 19 77
info@logitech.nl

www.logitech.nl
K.v.K. 30021001

IBAN NL86DEUT0218451377
BTW NL 0017.99.071.B 01

Logitech B.V. is statutair gevestigd te Driebergen-Rijsenburg, is ISO 9001 gecertificeerd en lid van NL Ingenieurs.
Alle werkzaamheden worden verricht onder toepasselijkheid van de Rechtsverhouding opdrachtgever-architect
en adviseur DNR 2011, gedeponeerd ter Griffie van de rechtbank te Amsterdam onder nr. 78/2011.

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
2 Uitgangspunten railterminal Gelderland 4
2.1 Type terminal 4
2.2 Uitgangspunten en aannames 4
3 Terminalprocessen 7
3.1 Beschrijving terminalproces 7
3.2 Procesbeschrijving truckafhandeling 8
3.3 Procesbeschrijving treinafhandeling 9
4 Terminal capaciteit startsituatie 10
4.1 Capaciteit terminal startsituatie 10
4.2 Stackruimte 10
4.3 Poort- en overige voorzieningen 10
5 Terminal capaciteit eindsituatie 11
5.1 Capaciteit terminal eindsituatie 11
5.2 Stackruimte 11
5.3 Poort- en overige voorzieningen 11
6 Terminalontwerp 12
Bijlage A - Volumes startsituatie 14
Bijlage B - Capaciteitsberekening startsituatie 15
Bijlage C - Volumes eindsituatie 16
Bijlage D - Capaciteitsberekening eindsituatie 17
Bijlage E - Overslagequipement 18

1 Inleiding

Provincie Gelderland heeft aan Logitech gevraagd om eerder opgestelde documenten met betrekking tot de inrichting en capaciteit van de terminal samen te vatten en te actualiseren in een capaciteitsanalyse. Deze capaciteitsanalyse wordt gebaseerd op eerder opgestelde ontwerpen, een eerder opgestelde capaciteitsanalyse en het maximum van 90.000 laadeenheden zoals opgenomen in het ontwerp inpassingsplan. De opzet van en de gehanteerde algoritmes in de eerder opgestelde capaciteitsanalyse worden in dit onderzoek niet aangepast.

Logitech heeft voor zover nodig de eerdere uitgangspunten geactualiseerd op basis van de meest recente kennis. De gegevens gebruikt in deze analyse zijn ervaringscijfers die Logitech door haar betrokkenheid bij het ontwerp en de realisatie van verschillende terminals verzameld heeft.

In hoofdstuk 2 van dit rapport worden de uitgangspunten voor de capaciteitsanalyse benoemd.
In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de terminalprocessen, truck- en treinafhandeling.

Vervolgens worden in hoofdstuk 4 en 5 de conclusies met betrekking tot de capaciteit in startsituatie en eindsituatie weergegeven, die bepaald zijn met behulp van de verwachte volumes en de gehanteerde rekenmodellen zoals toegevoegd in bijlage A t/m D.

In hoofdstuk 6 wordt vastgesteld of eerder opgestelde ontwerpen van de start- en eindsituatie, die als basis dienen voor het ontwerp inpassingsplan, passen bij de uitkomsten van deze capaciteitsanalyse. Met start- en eindsituatie wordt hier bedoeld de situatie tot 30.000 laadeenheden (startsituatie) en de situatie van 30.000 tot 90.000 laadeenheden (eindsituatie) zoals die beschreven zijn in het ontwerp inpassingsplan.

2 Uitgangspunten railterminal Gelderland

2.1 Type terminal

De te realiseren Rail Terminal Gelderland is bestemd voor zowel continentaal vervoer binnen het achterland Europa (achterlandtreinen) als voor opstaptreinen van en naar de havengebieden via de Betuweroute en opstaptreinen in een netwerk van aangesloten railterminals. Deze typologie wordt ondersteund door het rapport 'Potentie Railterminal Gelderland, Eindrapportage voor Provincie Gelderland', van Panteia, d.d. 11 december 2019. Hoewel de precieze invulling afhankelijk is van de uiteindelijke exploitant wordt voor deze capaciteitsanalyse een type terminal geschetst als onderstaand weergegeven. Hierbij is rekening gehouden met de uitgangspunten uit de tot nog toe in opdracht van de provincie uitgevoerde onderzoeken behorend bij het ontwerp inpassingsplan.

Voor de continentale goederenstromen is de terminal te typeren als een begin-/ eindpuntterminal:

- Achterlandtreinen worden volledig gelost en geladen
- Rijschema kan aan verandering onderhevig zijn, afhankelijk van het ladingaanbod
- Treinen blijven gedurende langere tijd op de terminal, omdat de volledige trein wordt gelost en geladen en wachttijden voor verkrijgen van een pad in de dienstregeling: 8-9 uur
- Containers worden relatief kortstondig gestackt (opgeslagen), omdat een bestemming vaak meerdere keren per week wordt aangedaan: gemiddeld 2 dagen

De opstaptreinen voor de intercontinentale stromen van en naar de zeehavens kenmerken zich door een relatief kortere verblijftijd op de terminal: 6 uur. De opstaptreinen rijden in een vaste dienstregeling en kennen dus beperkte wachttijden voor vertrek. Ook worden de opstaptreinen normaliter gedeeltelijk gelost en geladen. De stackbehoefte is groter, omdat de intercontinentale bestemmingen vanuit de zeehavens niet dagelijks worden aangedaan. De gemiddelde stackbehoefte voor deze stroom is 3 dagen.

In de startsituatie vindt de overslag plaats door middel van reachstackers. In de eindsituatie gebeurt de overslag door middel van portaalkranen op rails (Rail Mounted Gantry (RMG)-kranen). Voor een indruk van deze overslagequipement: zie bijlage E.

2.2 Uitgangspunten en aannames

Voor de Rail Terminal Gelderland zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

2.2.1 Algemeen

Het uitgangspunt in deze rapportage is het maximale volume op jaarbasis zoals opgenomen in het ontwerp inpassingsplan, ofwel 90.000 LE (laadeenheden). Dit volume ligt iets hoger dan het potentieel uit de eerder genoemde rapportage van Panteia. Voor de startsituatie is uitgegaan van 30.000 LE (laadeenheden).

De TEU-factor bedraagt 1,7 (rapport Panteia). TEU is de afkorting van Twenty Foot Equivalent Unit, ofwel een 20 ft container. Een 40 ft container staat dus voor 2 TEU. De TEU-factor is een maat voor de verhouding tussen de lengtemaat van de verschillende ladingdragers. Een TEU-factor van 1,7 betekent dat er relatief veel ladingdragers langer dan 20 ft worden overgeslagen op de terminal.

De bezettingsgraad van het terminalspoor bedraagt 60%. Een eerdere benchmark met vertegenwoordigers van de Combinant Terminal, Rail Service Center Rotterdam en Inter Ferry Boats geeft aan dat de gemiddelde bezettingsgraad van het spoor op vergelijkbare railterminals 60% bedraagt. Oorzaken hiervan zijn onder meer treinvertragingen, extra rangeren i.v.m. kapotte wagons, en planningsverliezen.

Er wordt gerekend met 250 werkdagen per jaar: 50 weken x 5 dagen per week.
In het weekeinde kunnen er ook treinen arriveren of vertrekken.
De werktijden van de terminal, tevens de openingstijden van de truckgate, zijn 16 uur per dag.

2.2.2 Extern transport

De langste trein die de terminal aandoet is 750 meter lang. In de praktijk zijn de meeste treinen korter. Gerekend wordt met een gemiddelde treinlengte van 600 meter (excl. locomotief), waarbij de beladingsgraad 90% is. De gemiddelde lading op een trein bedraagt ca. 45 laadeenheden, op afhankelijk van het type, ca. 30 wagons.

In lijn met eerdere onderzoeken is uitgangspunt dat de terminal met name een opstapterminal is en in mindere mate een begin-/eindpuntterminal. Dit heeft geleid tot de volgende aannames voor het type vervoer naar en van de terminal. In de startsituatie is er een beperkt aandeel van 5% van het totale overslagvolume dat per achterlandtrein op de terminal aankomt en van de terminal vertrekt. In de eindsituatie is dit aandeel gegroeid tot 15%.

Het aandeel van het totale overslag volume dat per opstaptrein aankomt en vertrekt is in de startsituatie 50% en in de eindsituatie 45%.

Het aandeel van het totale overslag volume dat per truck aankomt en vertrekt is in de startsituatie 45% en in de eindsituatie 40%.

Voor de gemiddelde terminalverblijftijd van een achterlandtrein wordt gerekend met 9 uur in de startsituatie (overslag met reachstackers) en 8 uur in de eindsituatie (overslag met RMG-kranen), terwijl voor een opstaptrein wordt gerekend met een gemiddelde terminalverblijftijd van 6 uur in de startsituatie en 5,75 uur in de eindsituatie.

Voor de truckbewegingen wordt in het algemeen gerekend met één laadeenheid per truckbeweging (zowel bij aankomst als bij vertrek). De gemiddelde belading is 0,8 laadeenheden bij een beladingsgraad van 80%. In het algemeen combineert een truckbezoek het brengen van een laadeenheid en het halen van een andere. Dus één truckbezoek $\rightarrow$ 2 transshipments (vrachtbewegingen): 1 IN + 1 UIT.

2.2.3 Overslag en overslagequipement

In de startsituatie tot een maximum van 30.000 laadeenheden vindt de overslag op het spoor plaats met reachstackers. De benodigde manoeuvreerruimte voor een reachstacker bedraagt minimaal 16 meter. De gemiddelde reachstackercapaciteit bedraagt normaliter ca. 15 moves per uur. In een piekuur stijgt dit tot 18,75 moves per uur.

In de eindsituatie tot een maximum van 90.000 laadeenheden vindt overslag op het spoor plaats met railgebonden portaal (RMG) kranen. De gemiddelde kraancapaciteit bedraagt normaliter 20 moves per uur. In een piekuur zijn 30 moves per uur haalbaar. Deze moves voor reachstackers en RMG-kranen zijn gebaseerd op praktijk ervaringen op vergelijkbare terminals.

Een achterlandtrein wordt volledig gelost en geladen, terwijl een opstaptrein gemiddeld voor 50% wordt overgeslagen op de terminal.

In lijn met eerdere onderzoeken is uitgangspunt dat een beperkt deel van het volume van de binnenkomende achterlandtrein op een opstaptrein wordt gezet. Het merendeel van het volume heeft een bestemming nabij de terminal. Van het ingaand volume van de achterlandtrein is de overslag naar de opstaptreinen 25% en naar het truckverkeer 75%.

Uitgangspunt is dat het merendeel van het ingaand volume van de opstaptrein bestemd is voor bedrijven nabij de terminal en dat slecht een beperkt deel wordt overgeslagen naar een achterlandtrein (5%) of naar een andere opstaptrein (10%). In de eindsituatie verschuift dit naar de achterlandtreinen 15%, naar andere opstaptreinen 20% en naar het truckverkeer 65%. Zie voor de volumes in de startsituatie bijlage A en voor de eindsituatie bijlage C.

Tussen de achterlandtrein en de opstaptrein en opstaptreinen onderling vindt directe of indirecte overslag plaats. Directe overslag is overslag van trein naar trein, zonder dat de laadeenheid in tussenopslag wordt genomen. Bij indirecte overslag is er sprake van opslag in de stack tussen lossen en laden van de laadeenheid. Directe overslag tussen trein-trein bedraagt in de startsituatie 0% en in de eindsituatie 10%.

Onder de aanname dat de terminal met name een opstapterminal is, is van het ingaand volume van het truckverkeer in de startsituatie de overslag naar de naar de opstaptreinen 95% en naar de achterlandtreinen 5%. In de eindsituatie wordt dit 80% naar de opstaptreinen en 20% naar de achterlandtreinen.
Directe of indirecte overslag (overslag via de stack) truck-truck komt zo incidenteel voor dat dit niet als relevante containerstroom meegenomen wordt.

Directe overslag tussen truck-trein en trein-truck bedraagt 30%. Dit betekent dat 30% van de overslag tussen truck en trein zodanig kan worden gepland dat een ladingdrager zonder tussenopslag direct kan worden overgeslagen van de truck op de trein of andersom. Dit percentage is gebaseerd op ervaringscijfers van andere terminals.

2.2.4 Intern transport

Voor intern transport van trailers en incidenteel intern transport van containers zijn 2 terminaltrekkers beschikbaar. Daarnaast is er een stapelaar (empty handler) beschikbaar voor lege containers.

2.2.5 Stack

De gemiddelde stackverblijftijd voor de indirecte overslag van de opstaptrein (intercontinentale stroom en continentaal verkeer in een netwerk van terminals) is 3 dagen. De gemiddelde stackverblijftijd voor de voor de indirecte overslag van de achterlandtrein (continentale stroom) is 2 dagen. Uitgangspunt in deze capaciteitsberekening is dat de gemiddelde verblijftijd van een laadeenheid in de stack 3 dagen is.

Op de terminal kunnen diverse soorten laadeenheden overgeslagen en gestackt worden. Denk daarbij aan containers (20', 30' en 40'), wissellaadbakken (<= 7,15 meter en <= 13,6 meter), (laadbare) trailers en reefers (gekoelde containers). In deze analyse wordt hier geen rekening mee gehouden.

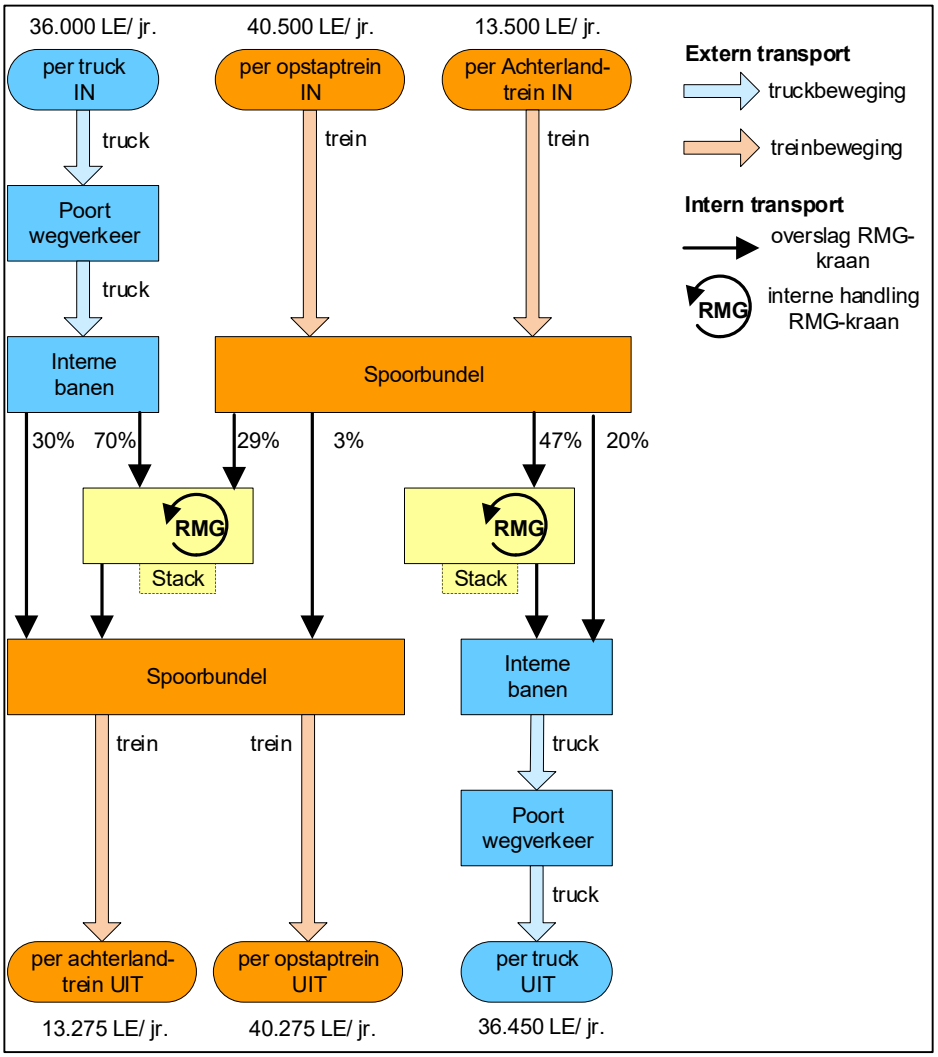
De laadeenheden worden toegewezen aan volledige rijen (stacking lanes). Beschikbare lengte aan stack is 800 meter, terwijl de breedte van een stackrij is vastgesteld op 3,5 meter om voldoende vrije ruimte te hebben in lengterichting tussen wissellaadbakken om spreaderarmen (piggyback) te kunnen positioneren. De benodigde manoeuvreerruimte voor een reachstacker is 16 meter.

Het ontwerp inpassingsplan laat een stackhoogte toe van 10,5 meter. Bij een standaard hoogte van 2,59 meter zouden containers dus maximaal 4 hoog gestapeld kunnen worden. Echter omdat er ook containers zijn die hoger zijn en om ook verticaal voldoende manoeuvreerruimte te houden wordt uitgegaan van een maximale stackhoogte van 3 hoog.

3 Terminalprocessen

3.1 Beschrijving terminalproces

Het hoofdproces voor de terminal is schematisch weergegeven in de volgende figuur. Dit betreft de hoofdstromen in laadeenheden per jaar voor de eindsituatie. Het proces voor de startsituatie met 30.000 laadeenheden per jaar is vergelijkbaar, echter met een andere verdeling en gebruik van ander materieel.



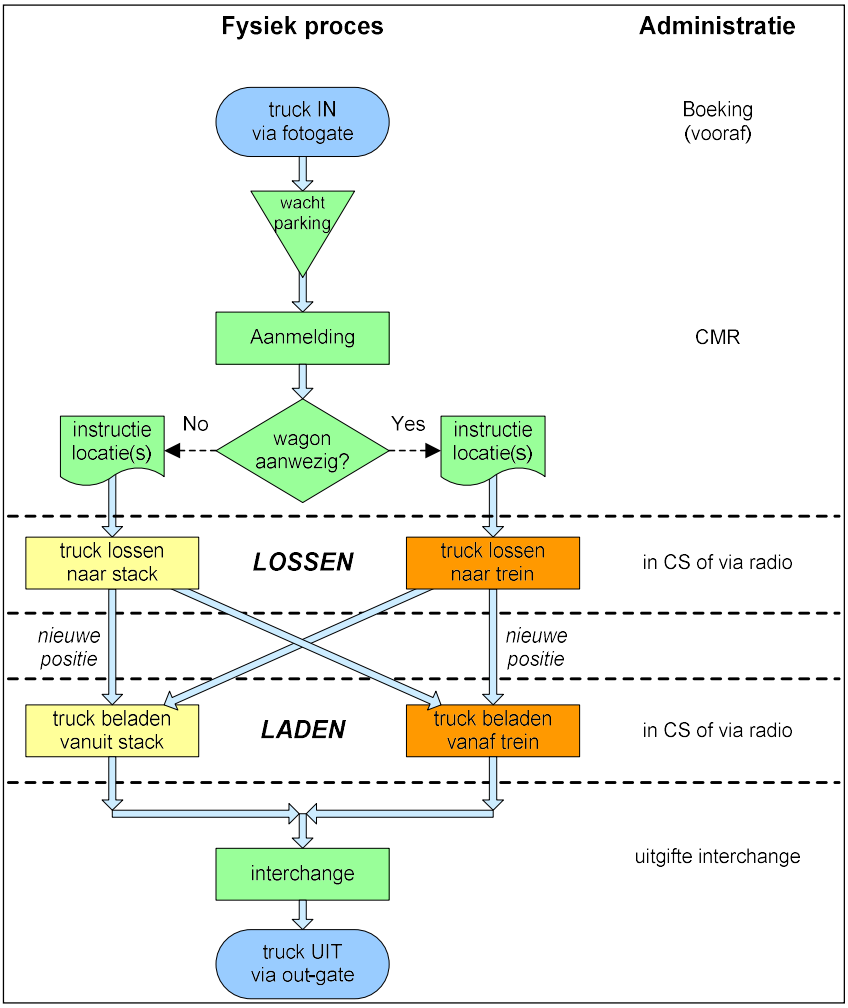
Het weergegeven proces bestaat uit de volgende hoofdonderdelen:

1. inkomend: ca. 90.000 LE (laadeenheden) per jaar per truck en per trein samen;
2. lading per truck komt via de poort van de railterminal en gaat dan door naar de interne baan voor lossing op de treinen (30%). De overige truckladingen (70%) worden in stack gezet;
3. lading per trein gaat rechtstreeks naar de spoorbundel voor lossing met een RMG-kraan. Overslag vindt plaats naar truck, andere treinen en stack.
4. het laden gebeurt op vergelijkbare wijze waarna de truck via het poortproces vertrekt en de trein na belading en controle naar zijn bestemming gaat.

Naast deze hoofdstromen vindt ter ondersteuning ook interne handling plaats. Dit is weergeven als handling binnen de stack en wordt in de eindsituatie uitgevoerd door de RMG-kranen en in de startsituatie met reachstackers.

3.2 Procesbeschrijving truckafhandeling

Ten behoeve van het ontwikkelen van de lay-out van interne banen en interne overslag is een schema opgesteld van het proces dat externe trucks doorlopen. De procesbeschrijving truckafhandeling voor de startsituatie is vergelijkbaar met de procesbeschrijving van de eindsituatie en ziet er als volgt uit:

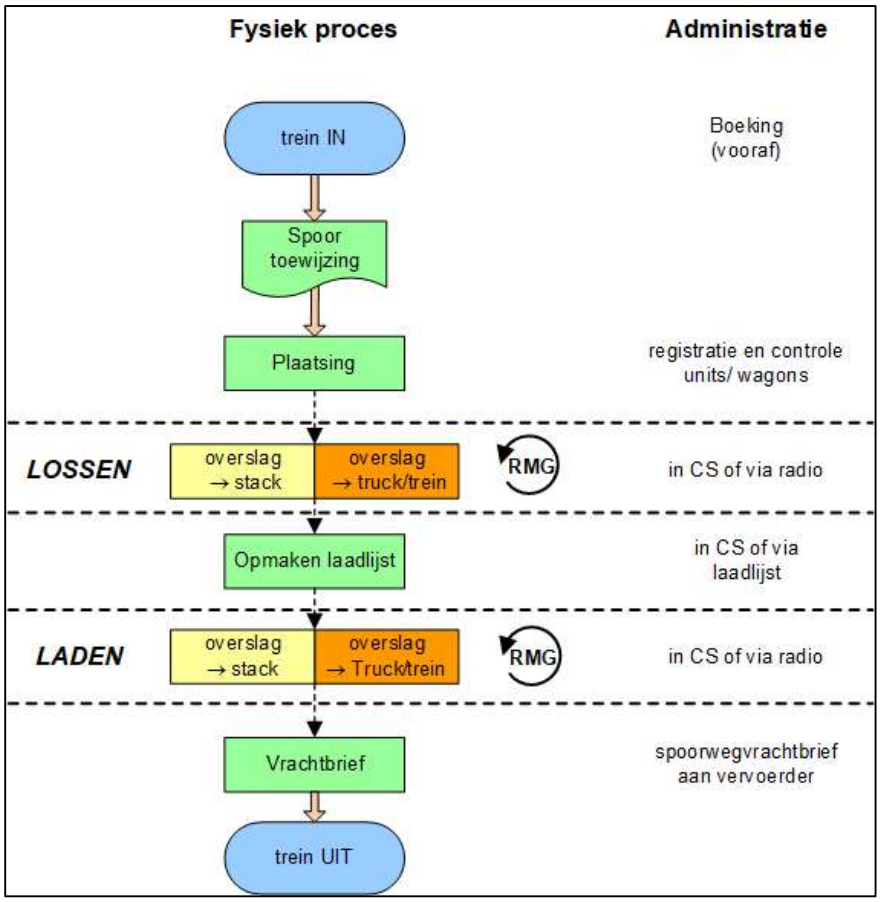


Dit proces bestaat uit de volgende stappen:

1. vooraf heeft de aanmelding van de lading plaatsgevonden (in de meeste gevallen);
2. de truck komt binnen via de foto-gate en gaat naar de wachtparking. In de startsituatie kan worden gekozen voor een visuele opname van de inkomende container in plaats van een fotogate.
3. de chauffeur meldt zich aan bij een balie en er wordt gecontroleerd of de lading is aangemeld; dan krijgt de chauffeur instructie over de locatie waar hij naar toe moet om te lossen: lossing naar stack, rechtstreekse overslag naar de trein of lossing naar specifiek aangewezen gebieden voor bijv. ADR, reefers, trailers;
4. ervaring met vergelijkbare terminals laat zien dat de afhandeltijd van een ingaande truck bij de poort tussen de 5 en 10 minuten bedraagt. In deze analyse is rekening gehouden met 8 minuten afhandeltijd.
5. in het algemeen gaat de truck dan naar een tweede positie waar hij weer geladen kan worden;
6. de truck gaat naar de out-gate waar hij zijn exitbrief ontvangt en vertrekt.

3.3 Procesbeschrijving treinafhandeling

Het proces dat de treinen doorlopen bij de afhandeling in zowel de start- als de eindsituatie is als volgt in een schema weergegeven:



Het weergegeven proces bestaat uit de volgende stappen:

1. Als de trein aankomt, krijgt deze een spoor toegewezen om op te stellen.
2. De trein wordt geplaatst.
3. Lossen van de trein, deels naar de stack onder de kraan, deels naar terminal trekker en deels rechtstreeks op trucks of andere treinen. Specifieke informatie over de lading is bekend bij de kraanmachinist (bijv. ADR, reefer).
4. Laadlijst maken voor vertrek van de trein.
5. Laden van de trein, deels uit de stack onder de kraan, deels van terminal trekker en deels rechtstreeks van trucks en andere treinen. Specifieke informatie over de lading is bekend bij de kraanmachinist (bijv. ADR, reefer).
6. Spoorwegvrachtbrief opstellen en meegeven aan vervoerder.

4 Terminal capaciteit startsituatie

Op basis van de vastgestelde uitgangspunten en het terminalconcept is een logistieke analyse uitgevoerd (zie bijlage B), waaruit de benodigde capaciteit kan worden afgeleid voor de railterminal in de startsituatie.

4.1 Capaciteit terminal startsituatie

De capaciteit van de terminal in de startsituatie bedraagt ca. 30.000 laadeenheden. De terminal is 5 dagen in de week in bedrijf gedurende 16 uur per dag. Treinen kunnen ook in het weekend vertrekken en arriveren.

Uit de analyse volgt dat op jaarbasis 661 treinen (opstaptreinen en achterlandtreinen samen) de terminal aan zullen doen. Dit zijn 2,6 treinen per dag voor een round trip: 2,6 treinen lossen en 2,6 treinen laden. Er worden op jaarbasis 16.380 truckbezoeken verwacht, eveneens voor een round trip: 16.380 ingaande trucks en 16.380 uitgaande trucks. Op een gemiddelde dag zijn dit 66 trucks die de terminal bezoeken en 66 trucks die de terminal weer verlaten. In een piekuur worden ca. 13 trucks verwacht.

Om 2,6 treinen te kunnen laden en lossen is 1 laad- en losspoor noodzakelijk.

Wat betreft de reachstackercapaciteit blijkt uit de analyse dat er in een piekuur totaal 18 moves moeten worden gemaakt. Met een capaciteit van 18,75 moves per piekuur betekent dit dat 1 reachstacker voldoende zou zijn. Om de rijafstanden met de reachstacker onder controle te houden, zodat de reachstackerproductiviteit acceptabel blijft en uit veiligheidsoverwegingen, wordt wel een tweede reachstacker ingezet.

Het aantal moves met de reachstackers op een gemiddeld dag bedraagt 187 stuks (bijlage B). Met gemiddeld 15 moves per uur per reachstacker betekent dat een inzet van 12,5 uur in geval van één reachstacker. Omdat een tweede reachstacker wordt ingezet, zal de bedrijfstijd per reachstacker afnemen tot naar verwachting tussen de 7 en 8 uur (bij een 100% efficiënt proces zou dit 6,25 uur zijn). In eerdere door de provincie uitgevoerde onderzoeken is meegenomen dat de bedrijfstijd van 2 reachstackers maximaal 9,5 uur bedraagt.

Voor intern transport van trailers en incidenteel intern transport van containers zijn 2 terminaltrekkers beschikbaar. Ook is er een stapelaar (empty handler) aanwezig voor handling van lege containers. In de capaciteitsanalyse is geen onderscheid gemaakt naar trailers en volle en lege containers. Op basis van de capaciteitsanalyse kunnen dus geen uitspraken worden gedaan over de precieze inzet van terminaltrekkers en empty handler. In de analyse is ervan uitgegaan dat alle moves met een reachstacker gebeuren. Dus waar die moves in werkelijkheid door een empty handler of terminaltrekker worden uitgevoerd neemt de bedrijfstijd van de reachstackers af.

4.2 Stackruimte

Uit de analyse volgt dat in de startsituatie 1,7 stacking lane nodig is (maximaal 3 hoog gestapeld). De behoefte aan opslagcapaciteit van reefercontainers is 22 laadeenheden.

Daarnaast zal nog specifieke stackruimte moeten worden gereserveerd voor trailers en mogelijk andere specifieke laadeenheden.

4.3 Poort- en overige voorzieningen

In de startsituatie zijn er 1,6 poorten nodig om tijdens het piekuur de ingaande trucks te kunnen verwerken. Er moet voldoende parkeerruimte voor de ingaande poorten aanwezig zijn om een uur storing in de systemen op te kunnen vangen op een gemiddelde dag. Volgens de capaciteitsanalyse (bijlage B) zijn dit 4,1 vrachtwagens.

Voor het uitgaande vrachtverkeer voldoet 1 poort.

5 Terminal capaciteit eindsituatie

Op basis van de vastgestelde uitgangspunten en het terminalconcept is een logistieke analyse uitgevoerd (zie bijlage D), waaruit de benodigde capaciteit kan worden afgeleid voor de railterminal in de eindsituatie.

5.1 Capaciteit terminal eindsituatie

De capaciteit van de terminal in de eindsituatie bedraagt ca. 90.000 laadeenheden. De terminal is 5 dagen in de week in bedrijf gedurende 16 uur per dag. Treinen kunnen ook in het weekend vertrekken en arriveren.

Uit de analyse volgt dat op jaarbasis 1.983 treinen (opstaptreinen en achterlandtreinen samen) de terminal aan zullen doen. Dit zijn 7,9 treinen per dag voor een round trip: 7,9 treinen lossen en 7,9 treinen laden. Er worden op jaarbasis 43.031 truckbezoeken verwacht, eveneens voor een round trip: 43.031 ingaande trucks en 43.031 uitgaande trucks. Op een gemiddelde dag zijn dit 172 trucks die de terminal bezoeken en 172 trucks die de terminal weer verlaten. In een piekuur worden ca. 33 trucks verwacht.

Om 7,9 treinen te kunnen laden en lossen zijn 3 laad- en lossporen noodzakelijk.

Wat betreft de kraancapaciteit blijkt uit de analyse dat er in een piekuur totaal 51 kraanmoves moeten worden gemaakt. Met een kraancapaciteit van 30 moves per piekuur betekent dit dat er 2 kranen beschikbaar moeten zijn.

Het aantal moves met de RMG-kranen op een gemiddeld dag bedraagt 544 stuks (bijlage D). Met gemiddeld 20 moves per uur per kraan betekent dat een inzet van 27 uur voor beide RMG-kranen. Indien beide kranen altijd tegelijkertijd in bedrijf zouden zijn, betekent dat een bedrijfstijd van 13,5 uur per kraan.

Voor intern transport van trailers en incidenteel intern transport van containers zijn 2 terminaltrekkers beschikbaar. Ook is er een stapelaar (empty handler) aanwezig voor handling van lege containers. In de capaciteitsanalyse is geen onderscheid gemaakt naar trailers en volle en lege containers. Op basis van de capaciteitsanalyse kunnen dus geen uitspraken worden gedaan over de precieze inzet van terminaltrekkers en empty handler. In de analyse is ervan uitgegaan dat alle moves met een RMG-kraan gebeuren. Dus waar die moves in werkelijkheid door een empty handler of terminaltrekker worden uitgevoerd neemt de bedrijfstijd van de RMG-kranen af.

5.2 Stackruimte

Uit de analyse volgt dat in de eindsituatie onder de RMG-kraan 5,1 stacking lanes nodig zijn (maximaal 3 hoog gestapeld). De behoefte aan opslagcapaciteit van reefercontainers is 67 laadeenheden.

Daarnaast zal nog specifieke stackruimte moeten worden gereserveerd voor trailers en mogelijk andere specifieke laadeenheden.

5.3 Poort- en overige voorzieningen

In de eindsituatie zijn er 4,3 poorten nodig om tijdens het piekuur de ingaande trucks te kunnen verwerken. Er moet voldoende parkeerruimte voor de ingaande poorten aanwezig zijn om een uur storing in de systemen op te kunnen vangen op een gemiddelde dag. Volgens de capaciteitsanalyse (bijlage D) zijn dit 10,8 vrachtwagens.

Voor het uitgaande vrachtverkeer voldoet 1 poort.

6 Terminalontwerp

In het verleden zijn door Logitech een aantal ontwerpen opgesteld voor de terminal in Valburg in de startsituatie en in de eindsituatie:

- L13044-O-02 versie D, d.d. 18-12-2013 te weten de startsituatie.
- L18032-V-02 versie E, d.d. 25-09-2019 te weten de eindsituatie.

De opgestelde ontwerpen worden vergeleken met de resultaten van de capaciteitsberekeningen om vast te stellen of de ontwerpen voldoen aan de capaciteitsbehoefte: startsituatie 30.000 laadeenheden en eindsituatie 90.000 laadeenheden.

Startsituatie

In onderstaande tabel worden de resultaten van de capaciteitsanalyse voor de startsituatie vergeleken met de ontwerptekening.

Voorziening	Rekenmodel	L13044-O-02-D
# sporen	0,9	1
# RMG-kranen	0	0
# stackinglanes (3 hoog)	1,7	2
# poorten IN	1,6	nvt
# poorten UIT	0,1	nvt
# pp voor poort IN	4,1	nvt

Het aantal sporen en de stackruimte in het ontwerp voldoen aan de behoefte, vastgesteld in het rekenmodel. In de ontwerptekening is het poortproces toentertijd niet nader uitgewerkt. Echter gesteld kan worden dat er voldoende ruimte beschikbaar op de terminal is in de startsituatie om de benodigde ingaande en uitgaande poorten te realiseren met voldoende parkeerplaatsen.

Eindsituatie

In onderstaande tabel worden de resultaten van de capaciteitsanalyse voor de eindsituatie vergeleken met de ontwerptekening.

Voorziening	Rekenmodel	L18032-V-02-E
# sporen	2,8	3
# RMG-kranen	1,7	2
# stackinglanes (3 hoog)	5,1	7
# poorten IN	5,1	3
# poorten UIT	0,3	1
# pp voor poort IN	10,8	22

Het aantal sporen, RMG-kranen en de stackruimte in het ontwerp voldoen aan de behoefte, vastgesteld in het rekenmodel. Aangaande het poortproces zijn in de ontwerptekening onvoldoende ingaande poorten meegenomen. De gereserveerde ruimte is dermate groot, dat er ruimte is voor 22 parkeerplaatsen, terwijl volgens de analyse 11 voldoende is. Er is genoeg ruimte om het poortproces alternatief in te richten zodat er voldoende ingaande poorten beschikbaar zijn met voldoende parkeerplaatsen.

Conclusie

Indien we beide ontwerpen vergelijken met de resultaten van de capaciteitsberekeningen, is de conclusie dat de ontwerpen op hoofdlijnen voldoen aan de noodzakelijke voorzieningen, vastgesteld in de capaciteitsberekeningen, waarbij het poortproces in beide ontwerpen passend kan worden gemaakt.

Hierbij moet wel worden opgemerkt dat een belangrijk uitgangspunt in deze capaciteitsberekeningen de stapelbaarheid van de ladingdragers is. Uitgangspunt in deze analyse is dat de ladingdragers gemiddeld 3 hoog worden gestackt. Dit betekent dat er relatief veel stapelbare ladingdragers worden overgeslagen op de terminal. Indien de aantallen niet stapelbare ladingdragers (bijv. trailers) toenemen ten koste van de stapelbare containers kan een tekort aan stackruimte ontstaan of de gemiddelde stacktijd moet af kunnen nemen. Immers minder stackruimte is nodig als de ladingdragers korter op de terminal verblijven.

Tevens is een belangrijk uitgangspunt de verdeling tussen opstaptreinen en achterlandtreinen. In deze analyse is als uitgangspunt genomen dat de terminal met name een opstapterminal is en veel minder een begin-/eindpunt-terminal voor achterlandtreinen. Meer achterlandtreinen heeft als gevolg minder treinverkeer naar en van de terminal. Immers achterlandtreinen worden volledig overgeslagen i.t.t. opstaptreinen.

Bijlage A - Volumes startsituatie

Bijlage B - Capaciteitsberekening startsituatie

Bijlage C - Volumes eindsituatie

Bijlage D - Capaciteitsberekening eindsituatie

Bijlage E - Overslagequipement

Reachstacker



Rail Mounted Gantry Crane



Rekenmodel RTG **Startsituatie 30.000 laadeenheden**

Datum versie: 26-03-2020

Referentie: 18032/015C

Versie 4.1

Lichtgele cellen: parameters uit modelspecifieke lijst (dit blad)

Lichtblauwe cellen: algemene parameters uit Gegevensblad

Witte cellen: berekende resultaten

Ingaande containers (TEU)			Uitgaande containers (TEU)									
	Totaal in		Achterlandtrein		Opstaptrein		Truck		xxx		Totaal uit	
Modaliteit	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#
Achterlandtrein	5%	2.550	0%	0	25%	638	75%	1.913	0%	0	100%	2.550
Opstaptrein	50%	25.500	5%	1.275	10%	2.550	85%	21.675	0%	0	100%	25.500
Truck	45%	22.950	5%	1.148	95%	21.803	0%	0	0%	0	100%	22.950
xxx	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
Totaal	100%	51.000	5%	2.423	49%	24.990	46%	23.588	0%	0	100%	51.000

Totale terminalcapaciteit: 51.000 TEU

Ingaande containers (Laadeenheden)			Uitgaande containers (Laadeenheden)									
	Totaal in		Achterlandtrein		Opstaptrein		Truck		xxx		Totaal uit	
Modaliteit	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#
Achterlandtrein	5%	1.500	0%	0	25%	375	75%	1.125	0%	0	100%	1.500
Opstaptrein	50%	15.000	5%	750	10%	1.500	85%	12.750	0%	0	100%	15.000
Truck	45%	13.500	5%	675	95%	12.825	0%	0	0%	0	100%	13.500
xxx	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
Totaal	100%	30.000	5%	1.425	49%	14.700	46%	13.875	0%	0	100%	30.000

Totale terminalcapaciteit: 30.000 Laadeenheden

Rekenmodel RTG
Datum versie: 26-03-2020
Referentie: 18032/015C
Versie 4.1

Startsituatie 30.000 laadeenheden

Lichtgele cellen: parameters uit modelspecifieke lijst (dit blad)
Lichtblauwe cellen: algemene parameters uit Gegevensblad
Witte cellen: berekende resultaten

Donkergele cellen: in te vullen modelspecifieke parameters
Witte cellen: berekende resultaten

Volumes

Volumes totaal via RTG

		Totaal	IN	UIT
Volume per jaar	[TEU]	51.000	51.000	51.000
TEU-factor	[-]	1,7	1,7	1,7
# Containers/jaar	**[ct]**	**30.000**	**30.000**	**30.000**

Verdeling per modaliteit

		Totaal	IN	UIT
Volume	[TEU]		51.000	51.000
Aandeel via achterlandtrein	[%]		5%	5%
-> Volume via achterlandtrein	**[TEU]**		**2.550**	**2.423**
Aandeel via opstaptrein	[%]		50%	49%
-> Volume via opstaptrein	**[TEU]**		**25.500**	**24.990**
Aandeel via truck (weg)	[%]		45%	46%
-> Volume via truck	**[TEU]**		**22.950**	**23.588**
Aandeel via xxx (n.t.b.)	[%]		0%	0%
-> Volume via xxx	**[TEU]**		**-**	**-**

Spoorcapaciteit

Treinberekening

		Totaal	IN	UIT
Aantal wagons, gem.	[-]		37	37
Wagonlengte	[m]		20	20
Treinlengte, gem.	[m]		740	740
Capaciteit per wagon	[TEU]		3	3
Bruto cap. per trein	[TEU]		111	111
Beladingsgraad	[%]		90%	90%
Lading per trein, gem.	[TEU]		100	100
Callsize opstaptrein	[TEU]	200		
Aandeel overslag opstaptrein	[%]		50%	50%
Overslag opstaptrein	[TEU]		50	50
Callsize opstaptrein	[TEU]	100		
berekend # achtertreinen/jr	**[trn]**		**26**	**24**
# achterlandtreinen per jaar	***[trn]***	***MAX:***	***26***	
berekend # opstaptreinen/jr	**[trn]**		**511**	**500**
# opstaptreinen per jaar	***[trn]***	***MAX:***	***511***	

Spoorcapaciteit achterlandtrein

		Totaal	IN	UIT
# treinen per jaar	[trn]	26		
Operat. dagen per jaar	[dg]	300		
Treinen per dag, gem.	[trn]	0,09		
Verblijftijd per trein	[u]	9		
Bezettingsgraad term.	[%]	60%		
# sporen, gem.	**[sp]**	**0,05**		

Spoorcapaciteit opstaptrein

		Totaal	IN	UIT
# treinen per jaar	[trn]	511		
Operat. dagen per jaar	[dg]	300		
Treinen per dag, gem.	[trn]	1,70		
Verblijftijd treinen	[u]	6		
Bezettingsgraad term.	[%]	60%		
# sporen, gem.	**[sp]**	**0,71**		

Overige modaliteiten

Truckvervoer

		Totaal	IN	UIT
Volume via truck	[TEU]		22.950	23.588
Capaciteit/truck, gem.	[TEU]		1,8	1,8
Beladingsgraad trucks	[-]		80%	80%
Lading per truck, gem.	[TEU]		1,44	1,44
# truckladingen (IN+UIT)	[ld]		15.938	16.380
# truckbezoeken/jr	**[trk]**		**15.938**	**16.380**
# truckbezoeken per jaar	***[trk]***	***MAX:***	***16.380***	

N.t.b. modaliteit (bijv. AGV's)

		Totaal	IN	UIT
Volume via xxx	[TEU]		-	-
Capaciteit per xxx	[TEU]		2	2
Beladingsgraad xxx	[-]		90%	90%
Lading per xxx	[TEU]		1,8	1,8
# xxx-ladingen (IN+UIT)	[ld]		-	-
# xxx-bezoeken/jr	**[xxx]**		**-**	**-**
# xxx-bezoeken per jaar	***[xxx]***	***MAX:***	***-***	

Poortprocessen

Poortproces trucks

		Totaal	IN	UIT
# truckbezoeken/jr	[-]	16.380	16.380	16.380
Openingsdagen per jaar	[dg]		250	250
Trucks per dag, gem.	[trk]		66	66
Openingsuren truckgate	[u]		16	16
Trucks per uur, gem.	[trk]		4,10	4,10
Piekfactor drukste uur	[-]		3	1,5
Trucks in piekuur	[trk]		12,29	6,14
Afhandeltijd trucks	[min]		8	1
# truckgates, gem.	**[-]**		**0,55**	**0,07**
# truckgates, piek	**[-]**		**1,64**	**0,10**

Parkeerterrein trucks - extern i.g.v. 'parkeerregime'

		Totaal	IN	UIT
Trucks per uur, gem.	[trk]		4,10	4,10
Trucks in piekuur	[trk]		12,29	6,14
Percentage van piekbel.	[%]		50%	50%
Parkeercap. gem.	**[ppl]**		**2,05**	**2,05**
Parkeercap. piekuur	**[ppl]**		**6,14**	**3,07**

Truck/xxx-buffer niet berekend!
Aanname: trucks stellen op op de 2 rijstroken

Overslag en stack

Afhandeling achterlandtrein

		Totaal	Overslag	
			Via stack	Direct
Volumes naar opstaptrein	[TEU]	638	638	-
Verdeling indirect/direct	[%]		100%	0%
Volumes naar truck	[TEU]	1.913	1.339	574
Verdeling indirect/direct	[%]		70%	30%

Afhandeling opstaptrein

		Totaal	Overslag	
			Via stack	Direct
Volumes naar achterlandtrein	[TEU]	1.275	1.275	-
Verdeling indirect/direct	[%]		100%	0%
Volumes naar opstaptrein	[TEU]	2.550	2.550	-
Verdeling indirect/direct	[%]		100%	0%
Volumes naar truck	[TEU]	21.675	15.173	6.503
Verdeling indirect/direct	[%]		70%	30%

Afhandeling truck

		Totaal	Overslag	
			Via stack	Direct
Volumes naar achterlandtrein	[TEU]	1.148	803	344
Verdeling indirect/direct	[%]		70%	30%
Volumes naar opstaptrein	[TEU]	21.803	15.262	6.541
Verdeling indirect/direct	[%]		70%	30%

Overslag totaal

		Totaal	Overslag	
			Via stack	Direct
Volumes totaal	[TEU]		37.039	13.961
Handling factor	[-]		2	1
Handling	[TEU]	88.039	74.078	13.961
Aandeel interne handling stack	[%]		20%	
Volume interne handling stack	[TEU]		7.408	
Handling factor	[-]		1	
Interne handling stack	[TEU]		7.408	
Handling totaal	[TEU]	95.447	81.485	13.961
# moves per jaar	**[ct]**	**56.145**	**47.933**	**8.213**
# moves per dag, gem.	**[ct]**	**187**	**160**	**27**

Stack capaciteit

		Totaal	Via stack	Direct
Totaalvolumes	[TEU]		37.039	
Volumes per dag, gem.	[TEU]		123	
Verblijftijd stack	[dg]		3	
Stackcap. netto, gem.	[TEU]		370	
Bezettingsgraad, gem.	[%]		75%	
Piekfactor	[-]		1,5	
Bezettingsgraad, piek	[%]		90%	
Stackcap. bruto, gem.	**[TEU]**		**494**	
Stackcap. bruto, piek	**[TEU]**		**617**	
Reefercap. bruto, gem.	**[TEU]**		**30**	
Reefercap. bruto, piek	**[TEU]**		**37**	
Stackhoogte	[-]		3	
breedte grondplaats	[m]		3,5	
Lengte grondplaats	[m]		6,5	
Lengte stackrij containers	[m]		800	
# rijen stack, gem.	**[-]**		**1,34**	
# rijenstack, piek	**[-]**		**1,67**	

Overslagcapaciteit ('eenheid' = RMG/RTG/Reachstacker)

		Totaal
# moves/dag spoorbundel, gem.	[ct]	187
# moves/uur spoorbundel, gem.	[ct]	12
Piekfact. spoorhandling	[-]	1,5
# moves/uur, piek	[ct]	18
Productiviteit/uur, gem.	[mvs]	15
Productiviteit/uur, piek	[mvs]	18,75
# eenheden, gem.	**[-]**	**0,8**
# eenheden, piek	**[-]**	**0,9**

Invoer specifieke parameters (dit blad)

Algemeen

Volume totaal via RTG	[TEU]	51.000
Aandeel gemiddelde overslag opstaptrein	[%]	50%

Spoorcapaciteit

Verblijftijd achterlandtreinen	[u]	9
Verblijftijd opstaptreinen	[u]	6

Verdeling ingaande containers

Aandeel via achterlandtrein	[%]	5%
Aandeel via opstaptrein	[%]	50%
Aandeel via truck	[%]	45%
Aandeel via xxx	[%]	0%

Poortprocessen

Percentage van piekbelasting	[%]	50%

Overslag en stack

Aandeel trein-truck, direct	[%]	30%
Aandeel trein-truck, indirect via stack	[%]	70%
Aandeel trein-trein, direct	[%]	0%
Aandeel trein-trein, indirect via stack	[%]	100%
Aandeel truck-trein, direct	[%]	30%
Aandeel truck-trein, indirect via stack	[%]	70%
Aandeel xxx, direct	[%]	25%
Aandeel xxx, via stack	[%]	75%
Productiviteit overslagequipement per uur	[mvs]	15
Piekfactor	[-]	1,25
Verblijftijd ct's in stack	[dg]	3

Toelichting specifieke model (dit blad)

Toelichting op verblijftijd achterlandtreinen:		gem.
opstellen trein op terminal	0,5	uur / terminalbezoek
behandeltijd trein (# mvs / productiviteit per uur)	7,8	uur / terminalbezoek
pennenstellen + wachten + controles op terminal voor vertrek	1	uur / terminalbezoek
ladingcontrole / grote remproef	1,0	uur / terminalbezoek
wachten op emplacementslot + vertrekken naar empl	0,5	uur / terminalbezoek
gem. verblijftijd	10,8	uur / terminalbezoek

Toelichting op opstaptreinen:		gem.
opstellen trein op terminal	0,5	uur / terminalbezoek
behandeltijd trein (# mvs / productiviteit per uur)	3,9	uur / terminalbezoek
pennenstellen + wachten + controles op terminal voor vertrek	1	uur / terminalbezoek
ladingcontrole / grote remproef	1,0	uur / terminalbezoek
wachten op emplacementslot + vertrekken naar empl	0,5	uur / terminalbezoek
gem. verblijftijd	6,92	uur / terminalbezoek

Spoorbundel - ruimtebeslag

Spoorbundel opp.

# sporen, gem. achterlandtrein	[sp]	0,05		
# sporen, gem. opstaptrein	[sp]	0,71		
# sporen totaal	[sp]	0,76		
		[#]	x [m]	= [m]
Afronden naar boven	[sp]	0,80	4,8	3,84
Backreach spoorbundel	[rij]	0	3,0	0
# rijbanen spoorbndl	[-]	2	4,0	8
Breedte equipment*	[-]			16
Breedte spoorbundel	[m]			27,84
Lengte spoorbundel	[m]			750
Netto opp. spoorbundel	[m2]			20.880
Toeslagfactor wissels	[-]			1,1
Bruto opp. spoorbndl	**[m2]**			**22.968**

Breedte equipment* = in te vullen waarde:
"Breedte langs spoorbundel, benodigd voor overslag equipment"
Portaalkraan (RMG): [m] 8
Portaalkraan (RTG): [m] 6
Reachstacker: [m] 16 kan alleen bij 2 tot max 3 sporen(1 in verharding)

Truckvervoer - ruimtebeslag

Rijbanen

Br. rijbanen trucks-ext.	[m]		8
Lengte terminal	[m]		800
Netto opp. rijbanen	[m2]		6.400
Toeslagfact. bermen ed	[-]		1,25
Bruto opp. rijbanen	**[m2]**		**8.000**

Poortprocessen - ruimtebeslag

Truckgates opp.

# truckgates tot., piek	[-]		1,64
Afronden naar boven	[-]		2
Breedte	[m]		4
Lengte	[m]		25
Opp. per truckgate	[m2]		100
Netto opp. truckgates	[m2]		200,00
Toeslagfactor inpassing	[-]		1,5
Bruto opp. truckgates	**[m2]**		**300**

Parkeerterrein trucks - extern, i.g.v. 'parkeerregime'

Parkeercap., piek	[ppl]		6,14
Afronden naar boven	[ppl]		7
Breedte	[m]		3,5
Lengte	[m]		20
Opp. per truckgate	[m2]		70
Netto opp. truckgates	[m2]		490
Toeslagfact. manoeuvr.	[-]		2
Bruto opp. parkeerterrein trucks - extern	**[m2]**		**980**

Overslag en stackcapaciteit - ruimtebeslag

Aantal rijen stack

Stackcap. bruto, gem.	[TEU]		494
Stackcap. bruto, piek	[TEU]		617
# rijen in backr., gem.	[-]		1,34
# rijen in backr., piek	[-]		1,67
Breedte grondplaats	[m]		3,50
Lengte stackrij	[m]		800
Toeslagfactor handling*	[-]		2,5
Stackgrootte, gem.	**[m2]**		**14.000**
Stackgrootte, piek	**[m2]**		**14.000**

Stack 'on wheels'

Aantal plaatsen	[#]		20
Breedte parkeerstrook	[m]		3,5
Lengte parkeerstrook	[m]		20
Netto opp. 'on wheels'	[m2]		1.400
Toeslagfact. manoeuvr.	[-]		2
Bruto opp.'on wheels'	**[m2]**		**2.800**

Toeslagfactor handling* = in te vullen waarde:
"Breedte langs spoorbundel, benodigd voor overslag equipment"
Reachstacker: [m] 2,5
Straddle carriers [m] 1,5
Automatic Stacking Cr. [m] 1,2

Resultaten ruimtebeslag

Resultaat ruimtebeslag processen

Bruto opp. spoorbndl (+ manouvreerruimte reachstacker	[m2]	22.968
Bruto opp. rijbanen	[m2]	8.000
Bruto opp. stack 'on wheels'	[m2]	2.800
Bruto opp. truckgates	[m2]	300
Bruto opp. parkeerterrein trucks - extern	[m2]	980
Stackgrootte, piek	[m2]	14.000
SUBTOTAAL PROCESSEN	**[m2]**	**49.048**

Resultaat ruimtebeslag overige faciliteiten

Kantoorlocatie (incl. stoepjes/groen/...)	[m2]	1.000
Parkeren personenauto's	[m2]	500
Poortgebouw	[m2]	250
Douanegebouw?	[m2]	
Douanescan + manoeuvreerruimte?	[m2]	
Onderhoudslocatie equipment?	[m2]	
Retentiebekken	[m2]	10.000
...	[m2]	
...	[m2]	
...	[m2]	
...	[m2]	
...	[m2]	
SUBTOTAAL FACILITEITEN	**[m2]**	**11.750**

Resultaat ruimtebeslag totaal

EINDTOTAAL RUIMTEBESLAG	**[m2]**	**60.798**

Rekenmodel RTG **Eindsituatie 90.000 LE**

Datum versie: 26-03-2020

Referentie: 18032/015C

Versie 4.1

Lichtgele cellen: parameters uit modelspecifieke lijst (dit blad)

Lichtblauwe cellen: algemene parameters uit Gegevensblad

Witte cellen: berekende resultaten

Ingaande containers (TEU)			Uitgaande containers (TEU)									
	Totaal in		Achterlandtrein		Opstaptrein		Truck		xxx		Totaal uit	
Modaliteit	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#
Achterlandtrein	15%	22.950	0%	0	25%	5.738	75%	17.213	0%	0	100%	22.950
Opstaptrein	45%	68.850	15%	10.328	20%	13.770	65%	44.753	0%	0	100%	68.850
Truck	40%	61.200	20%	12.240	80%	48.960	0%	0	0%	0	100%	61.200
xxx	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
Totaal	100%	153.000	15%	22.568	45%	68.468	41%	61.965	0%	0	100%	153.000

Totale terminalcapaciteit: 153.000 TEU

Ingaande containers (Laadeenheden)			Uitgaande containers (Laadeenheden)									
	Totaal in		Achterlandtrein		Opstaptrein		Truck		xxx		Totaal uit	
Modaliteit	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#
Achterlandtrein	15%	13.500	0%	0	25%	3.375	75%	10.125	0%	0	100%	13.500
Opstaptrein	45%	40.500	15%	6.075	20%	8.100	65%	26.325	0%	0	100%	40.500
Truck	40%	36.000	20%	7.200	80%	28.800	0%	0	0%	0	100%	36.000
xxx	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
Totaal	100%	90.000	15%	13.275	45%	40.275	41%	36.450	0%	0	100%	90.000

Totale terminalcapaciteit: 90.000 Laadeenheden

Rekenmodel RTG
Datum versie: 26-03-2020
Referentie: 18032/015C
Versie 4.1

Eindsituatie 90.000 LE

Lichtgele cellen: parameters uit modelspecifieke lijst (dit blad)
Lichtblauwe cellen: algemene parameters uit Gegevensblad
Witte cellen: berekende resultaten

Donkergele cellen: in te vullen modelspecifieke parameters
Witte cellen: berekende resultaten

Volumes

Volumes totaal via RTG

		Totaal	IN	UIT
Volume per jaar	[TEU]	153.000	153.000	153.000
TEU-factor	[-]	1,7	1,7	1,7
# Containers/jaar	**[ct]**	**180.000**	**90.000**	**90.000**

Verdeling per modaliteit

		Totaal	IN	UIT
Volume	[TEU]		153.000	153.000
Aandeel via achterlandtrein	[%]		15%	15%
-> Volume via achterlandtrein	**[TEU]**		**22.950**	**22.568**
Aandeel via opstaptrein	[%]		45%	45%
-> Volume via opstaptrein	**[TEU]**		**68.850**	**68.468**
Aandeel via truck (weg)	[%]		40%	41%
-> Volume via truck	**[TEU]**		**61.200**	**61.965**
Aandeel via xxx (n.t.b.)	[%]		0%	0%
-> Volume via xxx	**[TEU]**		**-**	**-**

Spoorcapaciteit

Treinberekening

		Totaal	IN	UIT
Aantal wagons, gem.	[-]		37	37
Wagonlengte	[m]		20	20
Treinlengte, gem.	[m]		740	740
Capaciteit per wagon	[TEU]		3	3
Bruto cap. per trein	[TEU]		111	111
Beladingsgraad	[%]		90%	90%
Lading per trein, gem.	[TEU]		100	100
Callsize opstaptrein	[TEU]	200		
Aandeel overslag opstaptrein	[%]		50%	50%
Overslag opstaptrein	[TEU]		50	50
Callsize opstaptrein	[TEU]	100		
berekend # achtertreinen/jr	**[trn]**		**230**	**226**
# achterlandtreinen per jaar	***[trn]***	***MAX:***	***230***	
berekend # opstaptreinen/jr	**[trn]**		**1.378**	**1.371**
# opstaptreinen per jaar	***[trn]***	***MAX:***	***1.378***	

Spoorcapaciteit achterlandtrein

		Totaal	IN	UIT
# treinen per jaar	[trn]	230		
Operat. dagen per jaar	[dg]	300		
Treinen per dag, gem.	[trn]	0,77		
Verblijftijd per trein	[u]	8		
Bezettingsgraad term.	[%]	60%		
# sporen, gem.	**[sp]**	**0,43**		

Spoorcapaciteit opstaptrein

		Totaal	IN	UIT
# treinen per jaar	[trn]	1.378		
Operat. dagen per jaar	[dg]	300		
Treinen per dag, gem.	[trn]	4,59		
Verblijftijd treinen	[u]	6		
Bezettingsgraad term.	[%]	60%		
# sporen, gem.	**[sp]**	**1,83**		

Overige modaliteiten

Truckvervoer

		Totaal	IN	UIT
Volume via truck	[TEU]		61.200	61.965
Capaciteit/truck, gem.	[TEU]		1,8	1,8
Beladingsgraad trucks	[-]		80%	80%
Lading per truck, gem.	[TEU]		1,44	1,44
# truckladingen (IN+UIT)	[ld]		42.500	43.031
# truckbezoeken/jr	**[trk]**		**42.500**	**43.031**
# truckbezoeken per jaar	***[trk]***	***MAX:***	***43.031***	

N.t.b. modaliteit (bijv. AGV's)

		Totaal	IN	UIT
Volume via xxx	[TEU]		-	-
Capaciteit per xxx	[TEU]		2	2
Beladingsgraad xxx	[-]		90%	90%
Lading per xxx	[TEU]		1,8	1,8
# xxx-ladingen (IN+UIT)	[ld]		-	-
# xxx-bezoeken/jr	**[xxx]**		**-**	**-**
# xxx-bezoeken per jaar	***[xxx]***	***MAX:***	***-***	

Poortprocessen

Poortproces trucks

		Totaal	IN	UIT
# truckbezoeken/jr	[-]	43.031	43.031	43.031
Openingsdagen per jaar	[dg]		250	250
Trucks per dag, gem.	[trk]		172	172
Openingsuren truckgate	[u]		16	16
Trucks per uur, gem.	[trk]		10,76	10,76
Piekfactor drukste uur	[-]		3	1,5
Trucks in piekuur	[trk]		32,27	16,14
Afhandeltijd trucks	[min]		8	1
# truckgates, gem.	**[-]**		**1,43**	**0,18**
# truckgates, piek	**[-]**		**4,30**	**0,27**

Parkeerterrein trucks - extern i.g.v. 'parkeerregime'

		Totaal	IN	UIT
Trucks per uur, gem.	[trk]		10,76	10,76
Trucks in piekuur	[trk]		32,27	16,14
Percentage van piekbel.	[%]		50%	50%
Parkeercap. gem.	**[ppl]**		**5,38**	**5,38**
Parkeercap. piekuur	**[ppl]**		**16,14**	**8,07**

Truck/xxx-buffer niet berekend!
Aanname: trucks stellen op op de 2 rijstroken

Overslag en stack

Afhandeling achterlandtrein

		Totaal	Overslag trein	
			Via stack	Direct
Volumes naar opstaptrein	[TEU]	5.738	5.164	574
Verdeling indirect/direct	[%]		90%	10%
Volumes naar truck	[TEU]	17.213	12.049	5.164
Verdeling indirect/direct	[%]		70%	30%

Afhandeling opstaptrein

		Totaal	Overslag trein	
			Via stack	Direct
Volumes naar achterlandtrein	[TEU]	10.328	9.295	1.033
Verdeling indirect/direct	[%]		90%	10%
Volumes naar opstaptrein	[TEU]	13.770	12.393	1.377
Verdeling indirect/direct	[%]		90%	10%
Volumes naar truck	[TEU]	44.753	31.327	13.426
Verdeling indirect/direct	[%]		70%	30%

Afhandeling truck

		Totaal	Overslag trein	
			Via stack	Direct
Volumes naar achterlandtrein	[TEU]	12.240	8.568	3.672
Verdeling indirect/direct	[%]		70%	30%
Volumes naar opstaptrein	[TEU]	48.960	34.272	14.688
Verdeling indirect/direct	[%]		70%	30%

Overslag totaal

		Totaal	Overslag	
			Via stack	Direct
Volumes totaal	[TEU]		113.067	39.933
Handling factor	[-]		2	1
Handling	[TEU]	266.067	226.134	39.933
Aandeel interne handling stack	[%]		10%	
Volume interne handling stack	[TEU]		11.307	
Handling factor	[-]		1	
Interne handling stack	[TEU]		11.307	
Handling totaal	[TEU]	277.374	237.441	39.933
# moves per jaar	**[ct]**		**163.161**	**139.671**	**23.490**
# moves per dag, gem.	**[ct]**		**544**	**466**	**78**

Stack capaciteit

		Totaal	Via stack	Direct
Totaalvolumes	[TEU]		113.067	
Volumes per dag, gem.	[TEU]		377	
Verblijftijd stack	[dg]		3	
Stackcap. netto, gem.	[TEU]		1.131	
Bezettingsgraad, gem.	[%]		75%	
Piekfactor	[-]		1,5	
Bezettingsgraad, piek	[%]		90%	
Stackcap. bruto, gem.	**[TEU]**		**1.508**	
Stackcap. bruto, piek	**[TEU]**		**1.884**	
Reefercap. bruto, gem.	**[TEU]**		**90**	
Reefercap. bruto, piek	**[TEU]**		**113**	
Stackhoogte	[-]		3	
breedte grondplaats	[m]		3,5	
Lengte grondplaats	[m]		6,5	
Lengte stackrij containers	[m]		800	
# rijen stack, gem.	**[-]**		**4,08**	
# rijenstack, piek	**[-]**		**5,10**	

Overslagcapaciteit ('eenheid' = RMG/RTG/Reachstacker)

		Totaal
# moves/dag spoorbundel, gem.	[ct]	544
# moves/uur spoorbundel, gem.	[ct]	34
Piekfact. spoorhandling	[-]	1,5
# moves/uur, piek	[ct]	51
Productiviteit/uur, gem.	[mvs]	20
Productiviteit/uur, piek	[mvs]	30
# eenheden, gem.	**[-]**	**1,7**
# eenheden, piek	**[-]**	**1,7**

Invoer specifieke parameters (dit blad)

Algemeen

Volume totaal via RTG	[TEU]	153.000
Aandeel overslag opstaptrein	[%]	50%

Spoorcapaciteit

Verblijftijd achterlandtreinen	[u]	8
Verblijftijd opstaptreinen	[u]	5,75

Verdeling ingaande containers

Aandeel via achterlandtrein	[%]	15%
Aandeel via opstaptrein	[%]	45%
Aandeel via truck	[%]	40%
Aandeel via xxx	[%]	0%

Poortprocessen

Percentage van piekbelasting	[%]	50%

Overslag en stack

Aandeel trein-truck, direct	[%]	30%
Aandeel trein-truck, indirect via stack	[%]	70%
Aandeel trein-trein, direct	[%]	10%
Aandeel trein-trein, indirect via stack	[%]	90%
Aandeel truck-trein, direct	[%]	30%
Aandeel truck-trein, indirect via stack	[%]	70%
Aandeel xxx, direct	[%]	25%
Aandeel xxx, via stack	[%]	75%
Productiviteit overslagequipement per uur	[mvs]	20
Piekfactor	[-]	1,5
Verblijftijd ct's in stack	[dg]	3

Toelichting specifieke model (dit blad)

Toelichting op verblijftijd achterlandtreinen:	gem.	
opstellen trein op terminal + instellen kraan	1	uur / terminalbezoek
behandeltijd trein (# mvs / productiviteit per uur)	5,9	uur / terminalbezoek
pennenstellen + wachten + controles op terminal voor vertrek	1	uur / terminalbezoek
ladingcontrole / grote remproef	1,0	uur / terminalbezoek
wachten op emplacementslot + vertrekken naar empl	0,5	uur / terminalbezoek
gem. verblijftijd	9,4	uur / terminalbezoek

Toelichting op opstaptreinen:	gem.	
opstellen trein op terminal + instellen kraan	1	uur / terminalbezoek
behandeltijd trein (# mvs / productiviteit per uur)	2,9	uur / terminalbezoek
pennenstellen + wachten + controles op terminal voor vertrek	1	uur / terminalbezoek
ladingcontrole / grote remproef	1,0	uur / terminalbezoek
wachten op emplacementslot + vertrekken naar empl	0,5	uur / terminalbezoek
gem. verblijftijd	6,44	uur / terminalbezoek

Spoorbundel - ruimtebeslag

Spoorbundel opp.

# sporen, gem. achterlandtrein	[sp]	0,43		
# sporen, gem. opstaptrein	[sp]	1,83		
# sporen totaal	[sp]	2,26		
		[#]	x [m]	= [m]
Afronden naar boven	[sp]	3	4,8	14,4
Backreach spoorbundel	[rij]	0	3,0	0
# rijbanen spoorbndl	[-]	2	4,0	8
Breedte equipment*	[-]			8
Breedte spoorbundel	[m]			30,4
Lengte spoorbundel	[m]			750
Netto opp. spoorbundel	[m2]			22.800
Toeslagfactor wissels	[-]			1,1
Bruto opp. spoorbndl	**[m2]**			**25.080**

Breedte equipment* = in te vullen waarde:
"Breedte langs spoorbundel, benodigd voor overslag equipment"

Portaalkraan (RMG):	[m]	8	
Portaalkraan (RTG):	[m]	6	
Reachstacker:	[m]	16	kan alleen bij 2 tot max 3 sporen(1 in verharding)

Truckvervoer - ruimtebeslag

Rijbanen

Br. rijbanen trucks-ext.	[m]		8
Lengte terminal	[m]		800
Netto opp. rijbanen	[m2]		6.400
Toeslagfact. bermen ed	[-]		1,25
Bruto opp. rijbanen	**[m2]**		**8.000**

Poortprocessen - ruimtebeslag

Truckgates opp.

# truckgates tot., piek	[-]		4,30
Afronden naar boven	[-]		5
Breedte	[m]		4
Lengte	[m]		25
Opp. per truckgate	[m2]		100
Netto opp. truckgates	[m2]		500,00
Toeslagfactor inpassing	[-]		1,5
Bruto opp. truckgates	**[m2]**		**750**

Parkeerterrein trucks - extern, i.g.v. 'parkeerregime'

Parkeercap., piek	[ppl]		16,14
Afronden naar boven	[ppl]		17
Breedte	[m]		3,5
Lengte	[m]		20
Opp. per truckgate	[m2]		70
Netto opp. truckgates	[m2]		1.190
Toeslagfact. manoeuvr.	[-]		2
Bruto opp. parkeerterrein trucks - extern	**[m2]**		**2.380**

Overslag en stackcapaciteit - ruimtebeslag

Aantal rijen stack

Stackcap. bruto, gem.	[TEU]		1.508
Stackcap. bruto, piek	[TEU]		1.884
# rijen in backr., gem.	[-]		4,08
# rijen in backr., piek	[-]		5,10
Breedte grondplaats	[m]		3,50
Lengte stackrij	[m]		800
Toeslagfactor handling*	[-]		1,2
Stackgrootte, gem.	**[m2]**		**16.800**
Stackgrootte, piek	**[m2]**		**20.160**

Stack 'on wheels'

Aantal plaatsen	[#]		20
Breedte parkeerstrook	[m]		3,5
Lengte parkeerstrook	[m]		20
Netto opp. 'on wheels'	[m2]		1.400
Toeslagfact. manoeuvr.	[-]		4
Bruto opp.'on wheels'	**[m2]**		**5.600**

Toeslagfactor handling* = in te vullen waarde:
"Breedte langs spoorbundel, benodigd voor overslag equipment"

Reachstacker:	[m]	2,5
Straddle carriers	[m]	1,5
Automatic Stacking Cr./RMG	[m]	1,2

Resultaten ruimtebeslag

Resultaat ruimtebeslag processen

Bruto opp. spoorbndl (+ manouvreerruimte reachstacker	[m2]	25.080
Bruto opp. rijbanen	[m2]	8.000
Bruto opp. stack 'on wheels'	[m2]	5.600
Bruto opp. truckgates	[m2]	750
Bruto opp. parkeerterrein trucks - extern	[m2]	2.380
Stackgrootte, piek	[m2]	20.160
SUBTOTAAL PROCESSEN	**[m2]**	**61.970**

Resultaat ruimtebeslag overige faciliteiten

Kantoorlocatie (incl. stoepjes/groen/...)	[m2]	1.000
Parkeren personenauto's	[m2]	500
Poortgebouw	[m2]	250
Douanegebouw?	[m2]	
Douanescan + manoeuvreerruimte?	[m2]	
Onderhoudslocatie equipment?	[m2]	
Retentiebekken	[m2]	10.000
...	[m2]	
...	[m2]	
...	[m2]	
...	[m2]	
...	[m2]	
SUBTOTAAL FACILITEITEN	**[m2]**	**11.750**

Resultaat ruimtebeslag totaal

EINDTOTAAL RUIMTEBESLAG	**[m2]**	**73.720**

Bijlage II Cumulatieve toets soorten in kader van Wet natuurbescherming

Notitie

Contactpersoon	Berto van Dam
Datum	1 april 2021
Kenmerk	N001-1274790ERT-V01-efm-NL

Cumulatietoets Railterminal Gelderland in het kader van soortenbescherming

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Uit natuuronderzoek (TAUW, 2020) blijkt dat project Rail Terminal Gelderland (hierna te noemen: RTG) een negatief effect heeft op soorten die in het kader van de Wet natuurbescherming (hierna te noemen: Wnb) zijn beschermd. Het gaat om buizerd, ransuil, steenuil, diverse soorten vleermuizen, wezel en bever. Ten behoeve van een ontheffingsaanvraag is een activiteitenplan (TAUW, 2020) opgesteld en bij bevoegd gezag ingediend. Op 2 september 2020 is een ontwerpbesluit afgegeven (Provincie Gelderland, 2020).

Bevoegd gezag heeft gevraagd om aanvullend op de al uitgevoerde toetsingen een cumulatietoets uit te voeren. Het gaat om het bepalen van het effect van de som van de invloeden die op de betrokken soort inwerken en op lange termijn een verandering kunnen bewerkstelligen in de verspreiding en de grootte van de populaties van die soort. Dat maakt dat alle relevante feiten en omstandigheden waarover een initiatiefnemer redelijkerwijze kan beschikken, moet worden betrokken bij de bepaling van de effecten en de staat van instandhouding van betrokken soorten.

1.2 Doel

Het doel van dit onderzoek is om te onderzoeken of er in cumulatie met andere projecten effecten optreden waarvoor onvoldoende voor gecompenseerd of gemitigeerd wordt.

1.3 Methode

Eerst zijn relevante projecten geïnventariseerd waar in het kader van cumulatie rekening gehouden moet worden. Vervolgens zijn de effecten op soorten door RTG geïnventariseerd. Vervolgens is gekeken of de relevante projecten effecten hebben op de soorten die door RTG benadeeld worden. Van deze soorten wordt bekeken wat de ruimtelijke relaties in hun leefgebieden zijn. Op basis van deze gegevens zijn effecten beoordeeld.

2 Inventarisatie relevante projecten en soorten

De belangrijkste input voor relevante projecten betreft de website van Gemeente Overbetuwe (www.overbetuwe.nl). Inbreidingsplannen zijn niet meegenomen omdat de betrokken soorten geen ruimtelijke relatie hebben met deze plangebieden. Omdat het plangebied op de grens met de gemeente Nijmegen ligt, is woningbouwproject Nijmegen Waalsprong ook meegenomen. De relevante projecten zijn:

- ViA15
- Zonnepark Overbetuwe
- Woonwijk De Pas in Elst-Zuid
- Woningbouw Waalsprong te Nijmegen

2.1 Via15

Dit project betreft het verbreden van de A15 tussen Ressen en Oudbroeken. Het tracé van de A15 ligt op enkele honderden meters afstand ten zuiden van het plangebied. Tussen het plangebied en de A15 ligt de Betuwelijn.

2.2 Zonnepark Overbetuwe

Dit project omvat het realiseren van een zonnepark tussen de A15 en de Betuwelijn ter hoogte van het plangebied RTG.

2.3 Woonwijk De Pas te Elst-Zuid

Een bestaande woonwijk aan de zuidkant van Elst wordt tot de Olympiasingel uitgebreid met ongeveer 350 woningen. Het plangebied bestaat voor een groot deel uit grasland met agrarische functie, bomenrijen, watergangen en enkele boerderij erven. Het plangebied voor de woonwijk ligt op ongeveer een kilometer afstand van het plangebied voor de RTG. Voor woonwijk De Pas is nog geen onderzoek in het kader van natuurwet- en regelgeving uitgevoerd. Het uitvoeren van een cumulatietoets voor specifieke soorten is daarom niet mogelijk. Dit project is daarom niet meegenomen in deze cumulatietoets.

2.4 Woningbouw Waalsprong te Nijmegen

Op diverse locaties in Nijmegen worden woningen gebouwd. De afstand tussen het plangebied en het meest nabijgelegen projectgebied Waalsprong betreft enkele honderden meters.

3 Inventarisatie relevante soorten en effecten door RTG

3.1 Grondgebonden zoogdieren

Bever
Er wordt een oeverhol van bever in matig geschikt habitat vernietigd. De watergang wordt verplaatst en blijft onverminderd geschikt voor bever. Er is alleen een tijdelijk effect in marginaal geschikt habitat en het hol betreft geen permanent bezette en/of essentiële verblijfplaats. Het hol is niet van essentieel belang voor de lokale populatie (TAUW, 2020).

Wezel
Er is in de aanlegfase een risico op het vernietigen van verblijfplaatsen. In een ontwerp aanwijsbesluit (Provincie Gelderland, 2020) is een ontheffing voor deze overtreding afgegeven. Het doden en/of verwonden van wezels wordt zoveel mogelijk voorkomen door maatregelen te treffen. In de aanlegfase neemt het areaal leefgebied af maar het resterende areaal wordt geschikter gemaakt (TAUW, 2020).

3.2 Vleermuizen

Vliegroutes
Er ligt een oost-west route van gewone en ruige dwergvleermuis over een te verplaatsen grondwal in het plangebied. De vliegroute wordt (tijdelijk) aangetast. Op één plek wordt het spoor via een noord-zuid route overgestoken. Het gat dat zonder geleidende dekking overgestoken moet worden, wordt groter door de ingrepen. In de gebruiksfase worden de vliegroutes hersteld. Tijdelijke geleidende elementen worden ingezet op tijdelijke effecten te voorkomen (TAUW, 2020).

Verblijfplaatsen
Door het slopen van gebouwen gaan een kraamverblijfplaats (15 ex.), een zomerverblijfplaats en twee paarverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis verloren. In de omgeving wordt voorzien in tijdelijke alternatieve verblijfplaatsen. In de gebruiksfase wordt binnen het huidige leefgebied voorzien van vervangende verblijfplaatsen in de vorm van vleermuistorens (TAUW, 2020).

3.3 Jaarrond beschermde vogelsoorten

Er wordt een nest van buizerd, ransuil en steenuil aangetast. Ook wordt het leefgebied rond de drie verblijfplaatsen van steenuil kleiner. Een ander nest van steenuil blijft behouden, maar ook hier wordt het areaal functionele leefomgeving ingeperkt. Effecten worden gecompenseerd door het opwaarderen van foerageergebied en het plaatsen van kasten. De maatregelen vinden plaats binnen de huidige territoria (TAUW, 2020).

4 Inventarisatie relevante soorten ViA15

4.1 Grondgebonden zoogdieren

Er worden mogelijk verblijfplaatsen van steenmarter vernietigd dor het slopen van gebouwen. Er is voldoende alternatief foerageergebied in de omgeving aanwezig (RoyalHaskoningDHV, 2017). RTG heeft geen effect op steenmarter. Steenmarter is daarom niet meegenomen in de ruimtelijke analyse en effectbeoordeling.

Er gaan geen vaste rust- en verblijfplaatsen (burcht) van bever verloren. Bovendien is er voldoende geschikt leefgebied voorhanden. Er is geen sprake van permanente aantasting van de vaste rust- en verblijfplaats en functionaliteit van het leefgebied van de bever. Er is daarmee geen sprake van overtreding van de verbodsbepalingen (RoyalHaskoningDHV, 2017). Effecten op (het leefgebied van) bever zijn niet aan de orde. Daarom is bever niet meegenomen in de ruimtelijke analyse en effectbeoordeling.

4.2 Vleermuizen

Verblijfplaatsen

Nabij Groessen worden twee verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis en een zomerverblijfplaats van laatvlieger vernietigd. In Angeren wordt een zomerverblijfplaats van gewone dwergvleermuis vernietigd (RoyalHaskoningDHV, 2017). Omdat ook door RTG verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis worden aangetast, zijn verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis meegenomen in de ruimtelijke analyse en effectbeoordeling.

Vliegroutes

Als gevolg van het verloren gaan van de beplanting en landschapselementen is er ook sprake van aantasting (van kwaliteit) van het foerageergebied van de gewone dwergvleermuis. Vanwege de lage aantallen waargenomen vleermuizen gaat het om een foerageergebied van beperkte betekenis. Het functionele leefgebied van de lokale populatie van vleermuissoorten zal niet in het geding zijn als gevolg van de afname van kwaliteit van het foerageergebied, omdat voor de meeste soorten het foerageergebied dat door de aanwezigheid van de weg wordt aangetast van een beperkte betekenis is (ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, gewone grootoorvleermuis en laatvlieger) gezien de lage aantallen (RoyalHaskoningDHV, 2017). RTG heeft een effect op vliegroutes van gewone- en ruige dwergvleermuis. Vliegroutes van gewone- en ruige dwergvleermuis zijn daarom meegenomen in de ruimtelijke analyse en effectbeoordeling.

4.3 Jaarrond beschermde vogelsoorten

Tabel 4.1 geeft weer op welke soorten ViA15 een effect heeft (RoyalHaskoningDHV, 2017). Soorten die ook door RTG negatief beïnvloed worden en daarom zijn meegenomen in de ruimtelijke analyse en effectbeoordeling zijn: buizerd, ransuil en steenuil.

Tabel 4.1 Jaarrond beschermde soorten waar ViA15 een effect op heeft

Soort	Verstoring nestlocaties	Vernietiging nestlocaties
Buizerd	1	10
Havik	1	-
Roek	Niet gevoelig	-
Kerkuil	1	
Steenuil	-	13
Ransuil	-	1
Gierzwaluw	-	1
Huismus	-	Diverse kolonies

4.4 Amfibieën

Er is een effect op onder andere kamsalamander en rugstreeppad (RoyalHaskoningDHV, 2017). Omdat RTG geen effect heeft op beschermde amfibieën zijn deze niet meegenomen in de ruimtelijke analyse en effectbeoordeling.

5 Inventarisatie relevante soorten Zonnepark Overbetuwe

Er is alleen sprake van een tijdelijk effect op wezel en bunzing. In de gebruiksfase is het plangebied onverminderd geschikt voor deze soorten (BugelHajema, 2018).
Omdat er onvoldoende tijd was om onderzoek te doen, is aanvankelijk een verklaring van geen bedenkingen voor het aantasten van leefgebied van poelkikker en grote modderkruiper aangevraagd en verkregen. Uit nader onderzoek blijkt dat de aanwezigheid van beide soorten met zekerheid is uitgesloten (Gemeente Overbetuwe, 2020).
RTG heeft ook een effect op wezel. Daarom is wezel meegenomen in de ruimtelijke analyse en effectbeoordeling.

6 Inventarisatie relevante soorten Woningbouw Waalsprong te Nijmegen

Op basis van een compensatieplan (Blitterswijk, Jacobs & Jagers op Akkerhuis, 2009) is een ontheffing afgegeven voor steenuil. Omdat RTG ook een effect heeft op steenuil, is deze soort meegenomen in de ruimtelijke analyse en effectbeoordeling.

7 Ruimtelijke relaties leefgebieden en effectbeoordeling relevante soorten

7.1 Zonnepark Overbetuwe

Alleen wezel is relevant omdat RTG geen effect heeft op bunzing. Er wordt in de effectbeoordeling of bij het treffen van mitigerende/compenserende maatregelen ruimtelijk geen beroep gedaan op de omgeving (Gemeente Overbetuwe, 2020). Het zonnepark heeft alleen een tijdelijk en plaatselijk effect op de wezel. Deze tijdelijke effecten worden gemitigeerd. Er is daardoor geen effect op de populatie en geen blijvend effect op het areaal aan of kwaliteit van leefgebied. Een cumulatief effect met de RTG is daarom uitgesloten.

7.2 ViA15

7.2.1 Vleermuizen

Verblijfplaatsen

De verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis die worden vernietigd bevinden zich nabij Groessen en Angeren. Beide locaties liggen binnen een afstand van 30 kilometer afstand van het plangebied voor RTG. Strikt genomen kan niet worden uitgesloten dat (vleermuizen in deze) verblijfplaatsen tot dezelfde populatie behoren. Lokale kraamgroepen zijn (genetisch) met elkaar verbonden door uitwisseling van vrouwtjes (Simon et al., 2004), dispersie van jonge dieren en door genetische uitwisseling in de overwinterings-/ paarverblijven. Volgens ringonderzoek zijn de populaties in Midden-Europa gestructureerd rond grote overwinteringsverblijven. De dieren zijn afkomstig uit een gebied (de catchment area) tot circa 50 kilometer van deze verblijven (Dietz et al., 2007; Simon et al. 2004).

Veel uitwisseling tussen de verblijfplaatsen zal gezien de afstand niet plaatsvinden. Angeren ligt op ongeveer 9 kilometer afstand van het plangebied RTG. De afstand met Groessen is groter. De ruimtelijke relatie is qua cumulatief effect daarom beperkt. Daarnaast worden effecten op verblijfplaatsen door RTG binnen de plangrenzen gecompenseerd. Er worden voor beide projecten meer nieuwe verblijfplaatsen gecreëerd dan er verdwijnen. Gelet op het voorgaande is een cumulatief effect uitgesloten.

Vliegroutes

De meest nabijgelegen vliegroute betreft een oversteekplek ter hoogte van Knooppunt Ressen die ongeveer 1,3 kilometer ten oosten van het plangebied van RTG ligt. Het is niet uitgesloten dat deze vliegroute van belang is voor de populatie die van het plangebied van RTG gebruik maakt. Zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase worden in het plangebied RTG echter maatregelen getroffen om vliegroutes te allen tijde functioneel te houden. Er zijn daarom geen cumulatieve effecten.

7.2.2 Jaarrond beschermde vogelsoorten

Steenuil
De meest nabijgelegen verblijfplaats of leefgebied van steenuil dat wordt aangetast, bevindt zich op bijna 5 kilometer afstand van het plangebied voor RTG. Steenuilen zijn zeer plaats trouw en hebben een beperkte actieradius. Steenuilen zijn uitgesproken standvogels. Ze verblijven het hele jaar in hun territorium. De vogels hebben relatief kleine territoria. Het activiteitsgebied rond de nestplaats is slechts enkele honderden meters. In het broedseizoen vliegen ze vaak nog minder ver van de nestplaats (BIJ12, 2017). Zowel voor ViA15 als voor RTG vindt compensatie van verblijfplaatsen en/of leefgebied binnen of in de directe nabijheid van de huidige territoria plaats. Aangezien een territoria een doorsnede van ongeveer 600 meter heeft, is er ruimtelijk gezien geen relatie tussen de territoria. Er zijn geen cumulatieve effecten voor deze soort.

Ransuil
De meest nabijgelegen afstand vanuit het RTG plangebied met andere nesten van ransuilen in ViA15 gebied betreft ongeveer 14 kilometer. Deze afstand is te groot, het plangebied van RTG is niet van belang voor de ransuilen in het plangebied van ViA15 en vice versa. Een cumulatief effect is uitgesloten.

Buizerd
Het te vernietigen nest door RTG ligt binnen circa 200 meter van het territoria dat rond de kruising A15/Betuwelijn met de Rijksweg-Zuid is aangetroffen. De fusieafstand van buizerd betreft 1.000 meter (van Dijk & Boele 2011). Het gaat dus mogelijk om hetzelfde territorium. Het leefgebied dat door RTG deels verloren gaat door het inperken van het areaal van het bosperceel, wordt ter plaatse hersteld. RTG heeft verder geen effect op broedlocatie in het plangebied van de ViA15. In de effectbeoordeling van ViA15 staat dat er in de omgeving voldoende leefgebied over blijft. Het plangebied van RTG maakt deel uit van deze omgeving waar een beroep op wordt gedaan. Aangezien de broedlocatie binnen het plangebied van RTG door maatregelen in stand blijft, is een cumulatief effect uitgesloten.

7.3 Woningbouw Waalsprong te Nijmegen

In De Waalsprong, een nieuwe stadswijk ten Noorden van Nijmegen, zal door bouwwerkzaamheden in de komende jaren de habitat van 14 paar steenuilen worden aangetast. Op korte termijn komt leefgebied binnen het territorium van 5 paar steenuilen te vervallen. De totale populatie steenuilen in De Waalsprong en het omringende gebied bestaat naar schatting uit meer dan 100 broedparen. Om achteruitgang van deze populatie te voorkomen is eind 2008 een inventarisatie uitgevoerd van geschikt leefgebied voor steenuil rondom de Waalsprong en is begin 2009 begonnen met het ophangen van nestkasten op geschikte locaties. Bovendien is op 3 locaties leefgebied verbeterd. In totaal zijn 17 nestkasten opgehangen, waarvan er begin 2009 vijf bewoond werden door steenuilen. Dit betrof drie nestkasten in bestaand leefgebied (alle drie met broedsel) en twee in nog onbezet leefgebied, waarvan een met broedsel. Uit de resultaten blijkt dat het goed mogelijk is de populatie steenuilen in de omgeving van de Waalsprong te stimuleren, zodanig dat het verdwijnen van leefgebied van 14 paar steenuilen niet zal leiden tot een achteruitgang van de populatie in het plangebied en omgeving (Blitterswijk, Jacobs & Jagers op

Akkerhuis, 2009). Het compensatiegebied van woningbouw Waalsprong overlapt met het plangebied van RTG. Rond het plangebied voor RTG zijn nestkasten opgehangen. RTG heeft geen effect op nestkasten die al dan niet ter compensatie zijn geplaatst. Verder wordt het leefgebied rond een andere verblijfplaats binnen plangebied RTG aangetast. Deze verblijfplaats kan in theorie wel een nestkast van het compensatieplan van Woningbouw Waalsprong zijn. Door het treffen van de maatregelen zoals benoemd in het activiteitenplan van de RTG (TAUW, 2020) en het compensatieplan voor Woningbouw Waalsprong blijven beide verblijfplaatsen functioneel. Het voornemen zal niet leiden tot een achteruitgang van de populatie in het plangebied en omgeving en daarmee de lokale/regionale staat van instandhouding van deze soort aantasten.

7.4 Conclusie

Zowel RTG als enkele projecten in de omgeving hebben een negatief effect op wezel, vliegroutes en verblijfplaatsen van vleermuizen en verblijfplaatsen en leefgebied van buizerd, ransuil en steenuil. Uit de effectbeoordeling hierboven blijkt echter dat er geen cumulatief negatief effect op de staat van instandhouding is omdat:

- Er ruimtelijk geen relatie is tussen verblijfplaatsen en/of leefgebieden binnen de lokale/regionale populatie, en/of
- Er per project afdoende mitigerende maatregelen worden getroffen waardoor beschermde natuurwaarden (zoals functioneel leefgebied en voortplantings- en verblijfplaatsen) ter plaatse behouden blijven, en deze maatregelen niet met elkaar interveniëren

8 Bronnen

Rapporten

Blitterswijk, H. van, F. Jacobs en G.A.J.M. Jagers op Akkerhuis, 2009. Compenserende maatregelen in 2009 voor steenuilen in de Waalsprong bij Nijmegen. Overzicht van de compenserende en mitigerende maatregelen ter compensatie van het verdwijnen van nest- en foerageergelegenheid voor steenuilen in de Waalsprong. Wageningen, Alterra, Alterra-rapport 1971. 22 blz. 4 fig.; 2 tab.; 5 ref.

BugelHajema, 2018. Advies natuurwaarden zonnepark Overbetuwe. 13 november 2018.

Dietz, C., O. von Helversen & D. Nill 2007.Handbuch der Fledermause Europas und Nordwestafrikas. Kosmos naturfuhrer, Stuttgart.

Gemeente Overbetuwe, 2020. Zonnepark A15 Overbetuwe. Ruimtelijke onderbouwing omgevingsvergunning. Mei 2020. Concept.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 2017. Kennisdocument Steenuil. Versie 1.0, juli 2017.

Provincie Gelderland, 2020. Ontwerpbesluit verlenen ontheffing aanleg en gebruik Railterminal Gelderland. 2 september 2020. Zaaknummer 2020-009515.

TAUW, 2020. Activiteitenplan Wnb ontheffing Railterminal Gelderland. Activiteitenplan soortenbescherming. 7 juli 2020. R003-1274790AIH-V01-agv-NL.

RoyalHaskoningDHV, 2017. Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15). Deelrapport Ecologie: Wet natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland.

Simon, M., S. Huttenbugel & J. Smit-Viergutz 2004. Ecology and Conservation of bats in villages and towns. Schriftenreihe fur Landschaftspflege und Naturschutz Heft 77.

BIJ12, 2017. Kennisdocument Steenuil.

Internetpagina's

- www.overbetuwe.nl

https://www.overbetuwe.nl/Inwoners/Bouwen_en_wonen/Ruimtelijke_plannen