



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Inpassingsplan | Toelichting

Railterminal Gelderland

Provincie Gelderland

Datum: 23 november 2018

Projectnummer: 170537

Status: voorontwerp

ID: NL.IMRO.9925.RailterminalGLD-vo01

INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel	3
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.4	Bij het plan behorende stukken	4
1.5	Vigerende bestemmingsplan	4
1.6	Keuze voor provinciaal inpassingsplan	5
1.7	Leeswijzer	6
2	Bestaande feitelijke situatie	7
2.1	Ruimtelijke structuur	7
2.2	Functionele structuur	8
3	Beleidskader	9
3.1	Europees beleid	9
3.2	Rijksbeleid	10
3.3	Provinciaal beleid	14
3.4	Gemeentelijk beleid	18
4	Planbeschrijving	20
4.1	Voorgeschiedenis van het inpassingsplan	20
4.2	Concept-gebiedsvisie/gebiedsprogramma Knoop 38	24
4.3	Programma van het inpassingsplan	26
5	Onderzoek en verantwoording	34
5.1	Inleiding	34
5.2	Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)	35
5.3	Archeologie	37
5.4	Bedrijven en milieuzonering	40
5.5	Behoeft	42
5.6	Bodem	45
5.7	Cultuurhistorie	47
5.8	Explosieven	49
5.9	Externe veiligheid	51
5.10	Flora en fauna	55
5.11	Geluidhinder	58
5.12	Geurhinder	63
5.13	Kabels en leidingen	66
5.14	Landschap	71
5.15	Lichthinder	75
5.16	Luchtkwaliteit	77
5.17	Verkeer en parkeren	79
5.18	Water(toets)	84

5.19	Conclusie	88
6	Juridische planopzet	89
6.1	Inleiding	89
6.2	Bevoegd gezag omgevingsvergunningen en wijzigingsplannen	89
6.3	Opbouw van de verbeelding en regels	90
6.4	Bestemmingen	91
7	Economische uitvoerbaarheid	95
7.1	Inleiding	95
7.2	Beoordeling plan	95
7.3	Grondvererving	95
7.4	Conclusie	95
8	Overleg en zienswijzen	96
8.1	Inleiding	96
8.2	Inbreng en informatie omgevingspartijen in voorbereidingsfase:	96
8.3	Zienswijzen	97
8.4	Crisis- en herstelwet	97

Bijlagen

1. Royal HaskoningDHV, MKBA Railterminal Gelderland, referentie M&ABD9702R001F04, 9 juni 2016
2. Provincie Gelderland, bijlage 'Notitie Railterminal Gelderland en Gebiedsvisie Knoop 38' bij Statenbrief - zaaknummer 2012-020480, 31 oktober 2017
3. Royal HaskoningDHV, Milieueffectenstudie Railterminal Gelderland, referentie T&PBF1363-101R001F01, 30 augustus 2017
4. Royal HaskoningDHV, M.e.r.-beoordeling Railterminal Gelderland, referentie T&PBF1363R004F1.0, 13 april 2018
5. Royal HaskoningDHV, memo Beschikbare informatie voormalige stortplaats Reethsestraat 3 te Elst, referentie T&PBF7530N001D0.2, 5 februari 2018
6. Vestigia, Archeologisch vooronderzoek in voorbereiding op het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor de realisatie van de Railterminal Gelderland (RTG) te Valburg, gemeente Overbetuwe, referentie: V17-3697, 21 november 2018
7. Goudappel Coffeng, Railterminal Gelderland Ladder voor Duurzame Verstedelijking, referentie: GDL391/Sdg/2135.02, 25 juni 2018
8. Gemeente Overbetuwe, projectleiderssamenvatting Conventionele Explosieven Railterminal Valburg, kenmerk: BB18-092-02, 7 november 2018
9. Royal HaskoningDHV, onderzoek externe veiligheid PIP Railterminal Gelderland, referentie T&PBF7530R003F0.2, 31 oktober 2018
10. Royal HaskoningDHV, PIP Railterminal Gelderland - Ecologisch onderzoek, referentie TPBF7530N004F4.1, 19 november 2018
11. Royal HaskoningDHV, akoestisch onderzoek PIP Railterminal Gelderland, referentie T&PBF7530-101-105R001F0.4, 28 september 2018
12. Fugro NL Land B.V., Rail Terminal Gelderland zettingen kabels/leidingen, referentie 9018-0733-000.R01, 10 oktober 2018

13. RailwaySafe B.V., Railterminal Gelderland EMC-verkenning, referentie RS18047_2018-10-26, 26 oktober 2018
14. Lichtidee, lichtontwerp Rail Terminal Gelderland, 19 oktober 2018
15. Royal HaskoningDHV, luchtkwaliteit PIP Railterminal Gelderland, referentie TPBF7530N005F2.0, 29 oktober 2018
16. Ambtelijk projectteam provincie Gelderland en gemeenten Nijmegen en Overbetuwe i.s.m. Royal HaskoningDHV, Rapportage préverkenning gemeentelijke hoofdwegennet Knoop 38, september 2017
17. Royal HaskoningDHV, memo Watertoets – RTG-terrein Valburg inclusief ontsluitingsweg, referentie BF5717WATNT1806131116, 25 oktober 2018

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De provincie Gelderland werkt samen met het bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en andere overheden via programma's en projecten aan het versterken van de Gelderse economie, de werkgelegenheid en het welzijn van alle bewoners. Dit gebeurt onder andere door in te zetten op 6 bijzondere gebieden binnen de provincie. Eén van deze gebieden is de Gelderse Corridor. Voor dit gebied bestaat de opgave uit het genereren van meer werkgelegenheid uit het goederenvervoer langs de A15, de Betuweroute en de grote rivieren.

In internationaal perspectief vormt de Gelderse Corridor een belangrijke schakel tussen Rotterdam en Genua. De provincie Gelderland zet dan ook in op het goed benutten van de Betuweroute, de Waal en de A15. Binnen de provinciale gebiedsopgave Gelderse Corridor is de Railterminal Gelderland (RTG) een beeldbepalend project. Met de Railterminal wordt een overslagpunt gerealiseerd voor het overslaan van leedeenheden (containers, maar bijvoorbeeld ook om wisselaadbakken of (hijzbare) trailers) van weg op spoor. Gelegen tussen Randstad en Ruhrgebied en aansluitend op de transportassen Waal, Betuweroute en A15, zal de RTG een schakelfunctie vervullen, met positieve effecten op vestigingsklimaat en werkgelegenheid. Daarnaast zal de RTG bijdragen aan klimaatdoelstellingen, door het creëren van een transfer van weg naar rail.

De realisatie van de RTG en de daarmee samenhangende inpassingsmaatregelen is juridisch-planologisch niet mogelijk op grond van het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Buitengebied Overbetuwe'. Gezien het provinciaal belang bij de realisatie van de RTG (zie paragraaf 1.6) is een provinciaal inpassingsplan opgesteld om de benodigde juridisch-planologische kaders voor de ontwikkeling vast te leggen.

1.2 Doel

Het doel van het onderhavige inpassingsplan is het bieden van een juridisch planologisch kader voor het realiseren van de RTG, inclusief ontsluitingsweg, aanpassing van de kruising met de Rijksweg Zuid en landschappelijke inpassing.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt ten noorden van de transportassen A15 en de Betuweroute, ter hoogte van het aanwezige spoorangeerterrein met Container Uitwissel Punt (CUP) te Valburg. De navolgende figuur toont de ligging van het plangebied ten opzichte van de kernen Elst, Oosterhout, Ressen en Slijk-Ewijk. De exacte begrenzing van het plangebied is gebaseerd op het ontwerp voor de RTG en de daarvoor benodigde aanpassingen van het geldende bestemmingsplan. De verbeelding bij dit inpassingsplan geeft de exacte begrenzing van het plangebied weer. Op de website www.ruimtelijkplannen.nl wordt de verbeelding gepubliceerd en kunt u diverse ondergronden (luchtfoto, kadastrale kaart) combineren met de verbeelding.



Figuur 1. Topografische kaart van het gebied tussen Valburg, Elst en Oosterhout en Slijk-Ewijk met indicatie ligging plangebied (rode lijn). (Bron: pdokviewer.nl)

1.4 Bij het plan behorende stukken

Het inpassingsplan bestaat uit een verbeelding, regels, een toelichting en de bij het plan behorende bijlagen. De regels en de verbeelding zijn juridisch bindend. In deze toelichting wordt een beschrijving van het plan gegeven en wordt ingegaan op de planologische randvoorwaarden waaraan het plan moet voldoen.

1.5 Vigerende bestemmingsplan

Op dit moment geldt voor het plangebied het bestemmingsplan 'Buitengebied Overbetuwe'. De navolgende figuur toont een uitsnede van de verbeelding bij dit bestemmingsplan. Er geldende diverse enkelbestemmingen en dubbelbestemmingen binnen het plangebied.

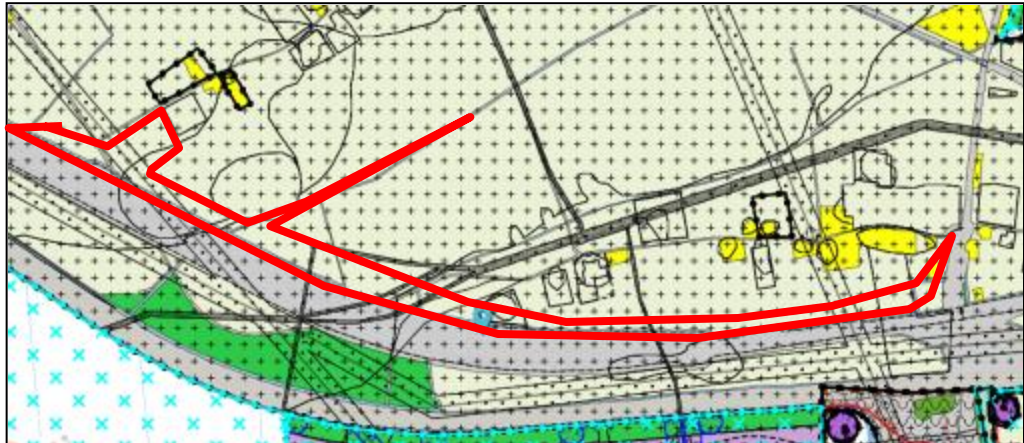
Enkelbestemmingen

Op grond van dit bestemmingsplan hebben de gronden de enkelbestemmingen 'Agrarisch', 'Verkeer', 'Verkeer - Spoor', 'Wonen' en 'Water'. Binnen de agrarische bestemming is sprake van één agrarisch bouwvlak (perceel Reethsestraat 21/23) waar bebouwing voor een grondgebonden agrarisch bedrijf is toegestaan (bedrijfswoning uitgesloten). Binnen de woonbestemming mag per bestemmingsvlak maximaal 1 woning worden gerealiseerd. De overige enkelbestemmingen zijn opgenomen voor ter plaatse aanwezige infrastructuur (verkeer) en watergangen.

Dubbelbestemmingen

De dubbelbestemmingen 'Leiding - Gas', 'Leiding - Hoogspanning' en 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' gelden voor de aanwezige belemmeringsstroken van respectievelijk de gasleidingen en de hoogspanningsleidingen. Tevens gelden enkele dubbelbestemmingen ter planologische borging van de uit het Besluit ruimtelijke ordening

volgende verplichting tot het vergaren van informatie over archeologische resten in de ondergrond.



Figuur 2. Uitsnede verbeelding vigerende bestemmingsplan met indicatie plangebied (rode lijn). (Bron: ruimtelijkeplannen.nl)

1.6 Keuze voor provinciaal inpassingsplan

Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben besloten de RTG mogelijk te maken in een provinciaal inpassingsplan. Bij de inzet van een provinciaal inpassingsplan hanteert provincie Gelderland samengevat de volgende overwegingen.

- Er is sprake van een provinciaal belang:
De Railterminal Gelderland is van bovengemeentelijk, provinciaal belang. Dit is nader toegelicht in paragraaf 4.1. Samenvattend levert het plan een belangrijke bijdrage aan de realisatie van een aantrekkelijke logistieke corridor op nationaal en Europees niveau. Daarmee is ook sprake van een financiële rijksbijdrage. Daarnaast draagt de shift (verschuiving) van vervoer over de weg naar vervoer over spoor bij aan de klimaatdoelen die Gelderland heeft. De baten van de RTG doen zich met name voor op provinciale, regionale en nationale schaal. De lasten worden meer lokaal ervaren. De provincie als middenbestuur is daarmee het meest aangewezen om de juiste afwegingen te maken tussen de toedeling van baten en lasten en kan het plan daarmee sneller en efficiënter realiseren.
- Het plan kan sneller en efficiënter worden uitgevoerd:
Een inpassingsplan kan een snellere procedure doorlopen dan een bestemmingsplan. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State doet in geval van beroepen namelijk binnen zes maanden uitspraak over een provinciaal inpassingsplan. Dit op grond van artikel 2.4 lid 4 van de Crisis- en herstelwet, welke overeenkomstig artikel 2 van bijlage 1 van toepassing is voor provinciale inpassingsplannen. Als gevolg van deze procedurebepaling kan een inpassingsplan eerder onherroepelijk zijn dan een bestemmingsplan.
- Er is weinig ruimte voor lokale afwegingen:
Het (boven-)regionale belang is dominant. Daar waar er ruimte is voor lokale afwegingen, zoals op het gebied van landschappelijke inpassing, vult de provincie dit ook samen met de gemeente Overbetuwe in.

1.7 Leeswijzer

Dit inpassingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De toelichting is opgebouwd uit acht hoofdstukken. Het volgende hoofdstuk (Hoofdstuk 2) beschrijft de bestaande situatie. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het ruimtelijke beleidskader van de verschillende overheden waaraan het plan moet voldoen. In hoofdstuk 4 wordt het plan beschreven. Hoofdstuk 5 bevat de milieu- en de omgevingsaspecten van het plan. De toelichting besluit met hoofdstukken over de juridische planopzet (hoofdstuk 6), de economische uitvoerbaarheid (Hoofdstuk 7) en de gevoerde procedure bij de totstandkoming van het plan (Hoofdstuk 8).

2 Bestaande feitelijke situatie

2.1 Ruimtelijke structuur

Ontstaansgeschiedenis en landschap

Het plangebied ligt in een gebied dat bestaat uit rivierkomachtige vlakten. Door de latere aanleg van een uitgebreid stelsel van watergangen (zogenaamde pijpen, zegen en leigraven) is het gebied ontwaterd en geschikt gemaakt voor landbouw. Door ruilverkaveling werd het landbouwkundig gebruik van het kommenlandschap verder geoptimaliseerd. Oprukkende bebouwing, veranderende vormen van landbouw en grootschalige infrastructuur hebben vervolgens grote invloed gehad op het beeld en de beleving van dit landschap.

Bebouwing

In het plangebied zijn op de locatie van de nieuwe ontsluitingsweg en de grondwal enkele bestaande gebouwen aanwezig. Tevens is sprake van bebouwing in de vorm van hekwerken ter afscherming van het CUP. De navolgende afbeelding geeft hiervan een indruk.



Figuur 3. Foto ingang CUP, ter hoogte van de Reethsestraat. (Bron: Google.nl)

Groen-, water- en wegenstructuur en overige infrastructuur

Er is een bestaande begroeide grondwal aanwezig die het CUP aan de noordzijde afschermt van het omringende agrarisch landschap dat deels ook onderdeel uitmaakt van het plangebied. Verder is er geen sprake van noemenswaardige groenstructuren in het plangebied.

In het noorden van het plangebied loopt, min of meer parallel aan de Betuweroute, een A-watergang met haaks daarop een aantal B-watergangen in noordelijke richting. Ten slotte liggen er in het plangebied nog een drietal duikers in noord-zuidrichting en één duiker, ter hoogte van de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de Rijksweg Zuid, in west-oostrichting.

Er zijn, met uitzondering van een deel van de Reethsestraat, geen openbare wegen in het plangebied aanwezig. Wel is er verharding aanwezig voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid voor onderhoudsdiensten en hulpdiensten.

De transportleidingen in en om het plangebied, vooral de hoogspanningsleidingen, zijn tenslotte (beeld)bepalend.

2.2 Functionele structuur

Het plangebied bestaat grotendeels uit agrarisch gebied en een gebied met infrastructuur van het CUP met bijbehorende begroeiing ter landschappelijke inpassing daarvan.

3 Beleidskader

3.1 Europees beleid

3.1.1 *White paper on Transport (2011)*

In 'The White paper on Transport'¹ uit 2011 van de Europese Commissie wordt een strategie geformuleerd om de transport connecties van Europa te versterken, minder afhankelijk van olie te maken en emissies terug te dringen. De transportsector moet volgens de doelen van de EU 60% van haar broeikasgasuitstoot verminderen in 2050 ten opzichte van 1990. Om dit te bereiken is een verschuiving nodig van transport over de weg naar rail en water. Het doel is om 30% van het vrachttransport over de weg verder dan 300 km te verplaatsen via rail of water in 2030. In 2050 moet dit verder gestegen zijn naar 50%. Hiervoor is het nodig om te investeren in een multimodaal netwerk in geheel Europa waarbij verschillende wijzen van transport geïntegreerd worden. Multimodaal vervoer is derhalve voor de Europese Commissie een belangrijk speerpunt. Door structurele aanpassingen in de organisatie en exploitatie van het spoorvervoer, moet het spoor op middellange en lange afstand meer vrachttransport voor rekening gaan nemen. Daarvoor zijn nieuwe intermodale knooppunten nodig, met onderlinge verbindingen.

Toetsing

De RTG 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 RTG voorziet hiermee in een behoefte en draagt na realisatie bij aan een reductie van broeikasgasuitstoot.

3.1.2 **TEN-T**

Trans-European Transport Networks (TEN-T) is een netwerk van Europese transportinfrastructuur dat ontwikkeld en versterkt wordt door de Europese Unie (EU). Er zijn negen 'kerncorridors' aangewezen die benadrukt worden in de ontwikkeling vanwege de strategische voordelen en het belang van deze corridors in Europa. De Betuweroute is één van deze kerncorridors: onderdeel van de 'Rhine-Alpine Core Network Corridor'. Dit is één van de belangrijkste Europese transportroutes voor vrachtverkeer. Over deze corridor worden goederen getransporteerd tussen de haven van Rotterdam en Antwerpen en het zuidwesten van Duitsland, Zwitserland en het noorden van Italië. Transport over water, rail en weg zijn onderdeel van deze corridor. In het werkplan van de Rhine-Alpine Core Network Corridor (2016) is aangegeven dat multimodale terminals essentieel zijn in het onderhouden van een concurrerend netwerk.

Toetsing

Transport voor delen van het Europese achterland die niet via water kunnen worden bereikt, ontvangen goederen via wegtransport. Een goede ontsluiting van de Betuwe-route maakt vervoer via spoor mogelijk. Door de realisatie van een multimodale trans-

¹ Europese Commissie (2011), WITBOEK, Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte - werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem, 29 maart 2011, institutioneel nummer 2011/2096(INI).

portvoorziening in de vorm van het RTG wordt de Betuweroute toegankelijk voor bedrijven uit de regio voor transport per spoor. De RTG voorziet daarmee in een behoefte aan versterking van de corridor met een multimodale transportvoorziening.

3.1.3 Conclusie Europees beleid

Het plan draagt bij aan de ambitie van de EU om langs belangrijke Europese transportassen te voorzien in multimodale vervoersmogelijkheden en daarmee te kunnen bijdragen aan een reductie van de uitstoot van broeikasgassen.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk “concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig”. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

1. <i>Concurrerend</i> = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:	
<i>Nationaal belang 1:</i>	een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
<i>Nationaal belang 2:</i>	Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
<i>Nationaal belang 3:</i>	Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
<i>Nationaal belang 4:</i>	Efficiënt gebruik van de ondergrond.

2. <i>Bereikbaar</i> = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:	
<i>Nationaal belang 5:</i>	Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
<i>Nationaal belang 6:</i>	Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (van weg, spoor- en vaarweg);
<i>Nationaal belang 7:</i>	Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.

3. <i>Leefbaar & veilig</i> = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:	
<i>Nationaal belang 8:</i>	Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
<i>Nationaal belang 9:</i>	Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
<i>Nationaal belang 10:</i>	Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
<i>Nationaal belang 11:</i>	Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
<i>Nationaal belang 12:</i>	Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Toetsing

Op het voorliggende plan is nationaal belang nummer 6 (Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem) van toepassing. De groei van goederenvervoer dient ten dienste van dit belang zo veel mogelijk via binnenvaart en spoorvervoer te worden opgevangen. Hierdoor ontstaat een betere benutting van het totale infrastructurele netwerk. Om dit mogelijk te maken moet de synergie tussen haven, multimodale knooppunten en belangrijke verbindingen versterkt worden. Dit moet leiden tot één logistiek systeem, waarbij een flexibele en duurzame inzet van alle modaliteiten mogelijk is.

Op grond van de SVIR maakt de Betuweroute deel uit van het landelijke spoorwegaanpak. Met de aanleg van de RTG wordt bijgedragen aan een betere benutting van de Betuweroute in de provincie Gelderland. Hiermee wordt invulling gegeven aan het nationaal belang 6. Het inpassingsplan is daarmee in lijn met de uitgangspunten uit het SVIR.

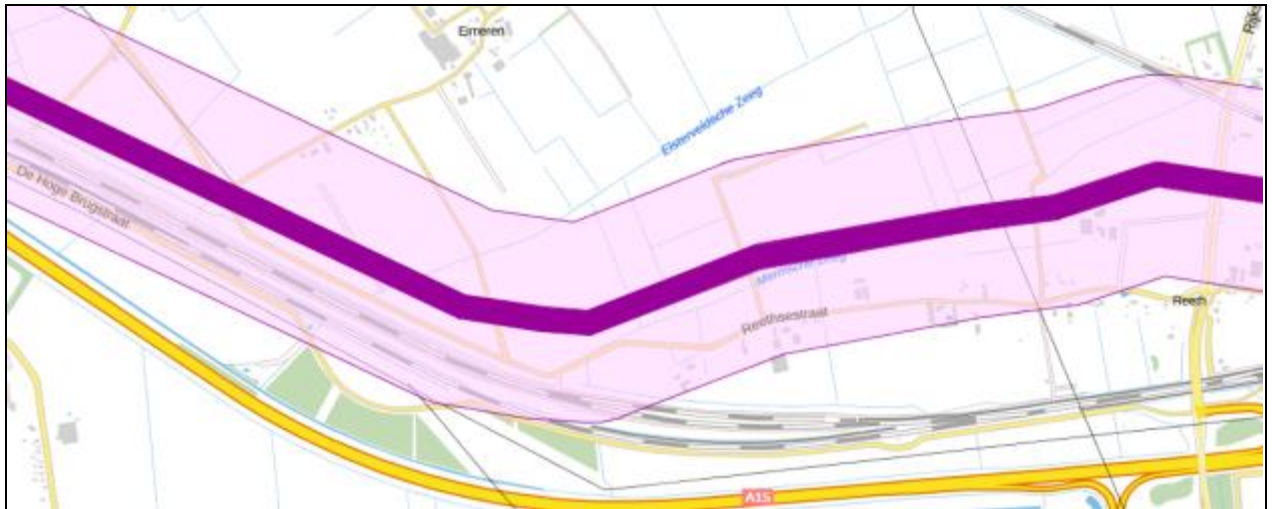
Overige gerelateerde nationale belangen (3, 8 en 13) houden verband met sectorale afwegingen die nader getoetst zijn aan de relevante en bindende regels uit de SVIR zoals vertaald in Barro, Rarro dan wel geldende milieuwetgeving (lucht, geluid etc).

3.2.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening / Regeling algemene regels ruimtelijke ordening*

In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd. In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van deze instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), met de bijbehorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro). Voor het plangebied zijn enkele onderdelen uit de Barro en de Rarro van belang.

Het plangebied ligt in een radarverstoringsgebied van defensieradars. In verband hiermee zijn er ter voorkoming van radarverstoring beperkingen van toepassing voor de bouw van windturbines (tiphoogte 90 m) en de bouwhoogte (114 m).

Het plangebied ligt verder in een deel van het zoekgebied buisleidingen voor het tracé door oostelijk Nederland. Zie hiervoor de navolgende afbeelding. Bij het vaststellen van inpassingsplannen moet rekening worden gehouden met toekomstige buisleidingen. Het Barro biedt flexibiliteit om af te wijken van voorkeurstracés als een bestaand bestemmingsplan hiertoe aanleiding geeft. Echter, de aanwezigheid van een doorgaande verbinding die aansluit op het tracé door aanliggende gemeenten moet gewaarborgd zijn.



Figuur 4. Uitsnede kaart 'voorkeurstracés buisleidingen'. Het donkerpaarse gebied is aangeduid 'tracé door Oost-Nederland'. Het lichtpaarse gebied is aangeduid als 'zoekgebied buisleidingen'. (Bron: Barro)

Toetsing

Dit inpassingsplan voorziet zowel bij recht als bij afwijking of wijziging niet in bouwhoogtes die in strijd zijn met de genoemde ruimtelijke regels ten dienste van het radarverstoringsgebied.

Ten aanzien van het voorkeurstracé voor buisleidingen wordt gesteld dat het poortgebouw ruim buiten het voorkeurtracé ligt en heeft derhalve geen beperkende invloed op de toekomstige ligging van een buisleiding in dat tracé (dus geen invloed op plaatsgebonden risico). Het poortgebouw is voor circa 10 personen, en daarmee niet van toepassing voor het groepsrisico. In de rand van het tracé van 70 m komt wel de verlegde Reethsestraat en de waterleiding, maar de buisleidingen kunnen hier langslopen. Ook loopt het voorkeurstracé ter hoogte van de beoogde groengebied op de hoek Eimerensestraat-Reethsestraat. Bij de landschappelijke inpassing van dit perceel wordt rekening gehouden met het voorkeurstracé.

Het plan valt niet binnen de reikwijdte van andere onderwerpen uit het Barro. Het plan is gezien het voorgaande niet strijdig met het Barro.

3.2.3 MIRT² Gebiedsagenda Oost-Nederland

Provincie Gelderland hoort, samen met de provincie Overijssel, bij de MIRT-regio Oost-Nederland. De opgaven van nationaal belang die in dit gebied spelen zijn onder andere het verbeteren van de internationale achterlandverbindingen en het tot stand brengen en beschermen van het Nederlands Natuurnetwerk, waarvan de eerste opgave van belang is voor het inpassingsplan.

Via de haven van Rotterdam komen veel goederen binnen die door Gelderland richting het achterland vervoerd worden. De haven van Rotterdam en de hoeveelheid goederen die hier binnen komen blijven groeien en zijn erg belangrijk voor de Nederlandse economie. Om deze groei op te vangen is het van nationaal belang dat de achterlandverbindingen over spoor, weg en water voldoende capaciteit hebben om de groei op te vangen.

Het Rijk wil niet alleen in wegen investeren, maar dit in samenhang met spoor- en vaarwegen doen. Door te investeren in diverse modaliteiten ontstaan kansen voor verbeteringen in het mobiliteitssysteem als geheel en de versterking van multimodale knooppunten.

3.2.4 Rijksprogramma MIRT-goederencorridor oost

In het gezamenlijke MIRT-onderzoek (16 maart 2017) van het Rijk, Havenbedrijf Rotterdam, de Topsector Logistiek en de provincies Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg is onder andere onderzocht hoe binnen Nederland het onderdeel van de logistieke Europese kerncorridor Rhine-Alpine Core Network Corridor (waarbinnen de locatie van de RTG ligt) geoptimaliseerd kan worden en voor economische groei kan zorgen.

Het MIRT-onderzoek voorziet niet in een programma. Het MIRT-programma goederencorridors is nog in ontwikkeling waarmee het MIRT-onderzoek uiteindelijk wordt afgesloten. Voor de corridor wordt daarbij een gebiedsgerichte programma-aanpak voorzien. Een van de projecten die in dat kader verder worden ontwikkeld is het concept van European Rail Freight Line System. Met dit project wordt ingezet op grensoverschrijdende samenwerking tussen railterminals. Daarbij wordt bekeken of de infrastructuur van te ontwikkelen en bestaande railterminals zo kan worden aangelegd dat treinen binnen een uur een terminal kunnen in- en uitrijden. Het doel is om een frequente verbinding tussen middelgrote spoorterminals in Europa te realiseren. Dit nieuwe concept kan zorgen voor extra volume en daarmee het belang en toegevoegde waarde van de corridor vergroten.

Toetsing

De Betuweroute hoort bij de logistieke Europese kerncorridor Rhine-Alpine Core Network Corridor. Op deze corridor binnen Nederland is een aantal knooppunten geanalyseerd. Eén daarvan is knooppunt Nijmegen. In het MIRT-onderzoek goederencorridors (2017) is de meerwaarde van knooppunt Nijmegen als bovengemiddeld multimodaal logistiek knooppunt onderbouwd. De twee grote spoorweg-hubs binnen de goederencorridor oost aan de Betuweroute zijn Rotterdam en Duisburg. Met deze hubs kan via de RTG bij knooppunt Nijmegen verbinding gemaakt worden. De RTG zal een regionaal en nationaal bedieningsgebied bestrijken en draagt bij aan het ver-

² MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

minderen van de logistieke druk op de Maasvlakte en de wegverbindingen (A15) er naar toe. De RTG maakt het mogelijk om de Betuweroute beter te benutten doordat bij knooppunt Nijmegen goederen bijgeladen kunnen worden op doorgaande treinen. Het aanbieden van trimodaliteit in het knooppunt Nijmegen, weg, water en spoor, versterkt het vestigingsklimaat voor (logistieke) bedrijven, zorgt voor economische structuurversterking en daaraan gekoppeld een potentiële toename aan werkgelegenheid. Het rijk heeft daarom op 21 november 2018 in het kader van het MIRT besloten om € 12 miljoen bij te dragen aan de kosten van de spooraansluiting van de toekomstige Rail terminal Gelderland op de Betuweroute.

Voor de corridor wordt ook gewerkt aan de ontwikkeling van het concept "European Rail Freight Line System". Met dit project wordt ingezet op grensoverschrijdende samenwerking tussen railterminals. Het doel is om bestaande railterminals en nieuw te ontwikkelen infrastructuur zo aan te leggen dat treinen binnen een uur een terminal kunnen in- en uitrijden. Het doel is om een frequente verbinding tussen middelgrote spoorterminals in Europa te realiseren. Zo kan er meer vrachtvolume per spoor worden vervoerd wat nu nog alleen gebruik maakt van vervoer over de weg.

3.2.5 Conclusie rijksbeleid

Het plan draagt bij aan de ambitie van het rijk om langs belangrijke Europese transportassen te voorzien in multimodale vervoersmogelijkheden.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Gaaf Gelderland

De ontwerp Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is in juli 2018 vastgesteld en heeft ter visie gelegen. De ontwikkeling van de RTG past binnen de ontwerpvisie en de actualisatie van de verordening. Aangezien de nieuwe visie en verordening nog geen rechtskracht hebben, is in de navolgende paragrafen getoetst aan de nu geldende visie en verordening.

3.3.2 Omgevingsvisie Gelderland

De Omgevingsvisie Gelderland is op 9 juli 2014 vastgesteld door Provinciale Staten van Gelderland en is sindsdien verschillende keren geactualiseerd. In de Omgevingsvisie heeft de provincie twee doelen gedefinieerd die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken.

De doelen zijn:

- a een duurzame economische structuurversterking. Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en een vitaal landelijk gebied met voldoende werkgelegenheid. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door het duurzaam versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De komende jaren zullen minder in het teken staan van denken in termen van 'groei' en meer in termen van 'beheer en ontwikkeling van het bestaande';

- b het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving.

Dit doel betekent vooral:

- ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek; uitgaan van doelen, niet van regels;
- zorg dragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap;
- een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; bij droogte, hitte en waterovervloed;
- een gezonde en veilige leefomgeving.

Om deze doelen in beleid te vertalen, hanteert de provincie drie aandachtsgebieden: Dynamisch, Mooi en Divers Gelderland. Ontwikkelingen in Gelderland wil de provincie benaderen vanuit elk van deze drie perspectieven, die elkaar aanvullen:

- 1 Dynamisch: de (ruimtelijk-economische) ontwikkelingen en de geleiding daarvan op provinciaal niveau.
- 2 Mooi: de Gelderse kwaliteiten die bescherming nodig hebben en ruimte voor behoud door ontwikkeling.
- 3 Divers: het herkennen van de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en opgaven en het koesteren van de regionale identiteiten.

De voor het plan relevante kaarten uit de visie betreffen:

- Steden en omgeving, waarop het plangebied valt onder 'Europese corridors en achterlandverbindingen' en onder een 'stedelijke agglomeratie';
- Water en ondergrond, waarop het plangebied valt binnen een 'intrekgebied'.

Toetsing

Perspectief 1: De provincie zet in op doorontwikkeling van Europese corridors. Voor het spoor wordt er ingezet op de ontwikkeling van een Rail-opstap Punt (railterminal) bij de Betuweroute. Daarbij zijn diverse locaties onderzocht. In paragraaf 4.1 is meer informatie opgenomen over de resultaten van dit onderzoek en de afwegingen die daarop zijn gebaseerd.

Perspectief 2: Bij de inpassing van de RTG zijn de gebiedskwaliteiten geïnventariseerd en zijn de effecten op de verschillende varianten beoordeeld en gewogen. In paragraaf 4.1.3 is meer informatie opgenomen over de afweging van milieueffecten en de keuze voor de uiteindelijke variant die ten grondslag ligt aan dit inpassingsplan.

Perspectief 3: RTG valt onder Stadsregio Arnhem Nijmegen, waarin de ambitie goede bereikbaarheid over weg, spoor en water is opgenomen en realisatie van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor wonen en werken. Arnhem Nijmegen ligt op de grote transportcorridor van Randstad naar Genua. Het gebied ondervindt hiervan tal van lasten, de uitdaging is de potenties van de corridor meer te benutten door het creëren van logistieke hotspots.

De provinciale belangen uit de Omgevingsvisie zijn vertaald in regels in de Omgevingsverordening. Het plan is in paragraaf 3.3.4 getoetst aan deze regels.

3.3.3 Programma Gelderse Corridor (2018)

De ambitie van het programma Gelderse Corridor, vastgesteld in juni 2018, is om de positie van Gelderland als onmisbare schakel binnen het Europese logistieke netwerk te versterken en daarmee een duurzame (People, Planet, Profit) economische groei (banen) te bewerkstelligen.

Om de corridor te laten fungeren als banenmotor van Gelderland werkt provincie Gelderland aan de volgende doelen:

- 1 meer betrouwbaar en robuust synchromodaal netwerk
- 2 verminderen ecologische footprint
- 3 concurrentiepositie sterker maken door samenwerking
- 4 voldoende ruimte voor logistieke bedrijven
- 5 meer personeel voor logistieke bedrijven
- 6 (inter)nationale acquisitie en groei (agro)logistieke bedrijven

Toetsing

De Railterminal valt samen met het gebiedsproces Knoop 38 (zie paragraaf 4.2) onder doelstelling 1: Meer betrouwbaar en robuust synchromodaal netwerk. Een betrouwbaar en synchromodaal netwerk is een essentiële randvoorwaarde voor een sterke corridor. Gelderland heeft een perfecte ligging aan de grootschalige infrastructuur met A15, Betuweroute en de Waal. Dit netwerk kan worden versterkt door te investeren in nog betere verbindingen via weg, water en spoor. Met de realisatie van de RTG krijgt Gelderland de beschikking over de belangrijke modaliteit van goederenvervoer over spoor en kan dan eindelijk gebruik maken van de Betuweroute die door de provincie loopt. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van de provincie als een nog interessantere vestigingslocatie voor bedrijven.

De RTG is daarmee één van de provinciale beeldbepalende projecten. De RTG levert een bijdrage aan de Gelderse Klimaatdoelen. Door een verschuiving van transport van weg naar spoor wordt CO₂-uitstoot gereduceerd.

3.3.4 Omgevingsverordening Gelderland

De provincie beschikt over een palet van instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De Omgevingsverordening is de vertaling van provinciaal beleid in regels. De Omgevingsverordening sluit aan op de Omgevingsvisie. De Omgevingsverordening richt zich net zoals de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de provincie Gelderland. De Omgevingsverordening bevat regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en bodem. Deze regels zijn gekoppeld aan diverse thematische kaarten.

Toetsing

In de Omgevingsverordening is het plangebied opgenomen op de kaarten:

Kaart 2: Regels Landbouw

Kaart 3: Regels Glastuinbouw

Kaart 6: Regels Water en Milieu

Het plan voorziet niet in het toevoegen, wijzigen, uitbreiden dan wel verwijderen van een landbouwfunctie of glastuinbouwfunctie. Wel worden gronden met een agrarische bestemming herbestemd voor andere functies ten dienste van de railterminal en de ontsluiting en landschappelijke inpassing daarvan. Ter plaats van het perceel Reethsestraat 21/23 wordt een agrarisch bouwvlak verkleind. Hier is echter geen niet-grondgebonden agrarisch bedrijf aanwezig noch toegestaan. Voor dit plan is verder dan ook uitsluitend kaart 6 van belang. Op basis van de voor het plan relevante kaart is het bepaalde in artikel 2.6.3 Intrekgebied van toepassing. Daarnaast zijn de algemene regels uit de verordening voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van, in dit geval, een railterminal (werkfunctie), van belang.

Intrekgebieden

In artikel 2.6.3 is bepaald dat een bestemmingsplan, gelegen binnen een intrekgebied, geen bestemmingen krijgt die de winning van fossiele energie, zoals aardgas, aardolie, schaliegas en steenkoolgas, mogelijk maakt.

Onderhavig inpassingsplan voorziet niet in een dergelijke bestemming.

Werklocaties

Gedeputeerde Staten hebben op 6 februari 2018 het Regionaal Programma Werklocaties voor de regio Arnhem Nijmegen (RPW, 12 oktober 2017) vastgesteld. De RTG is als bijzondere locatie (status aparte) opgenomen in het RPW en is geen concurrent voor reguliere bedrijventerreinen in onder andere de gemeente Overbetuwe.

De reden hiervoor is dat de RTG een belangrijke functie zal vervullen binnen de Gelderse Corridor. De Gelderse Corridor is één van de centrale opgaven van het huidige provinciale coalitieakkoord. Het doel daarbij is het zorgen voor een betrouwbare doorstroming van goederen op de corridor en tevens zorgen voor economische spin-off en werkgelegenheid en het garanderen van een goed werk- en leefklimaat. Het gaat om activiteiten die meerwaarde bieden bovenop de inzet die de provincie levert vanuit de kerntaken: doorstroming van goederenvervoer verbeteren en daarbij primair inzetten op de drie knooppunten binnen de provincie Gelderland (Medel/Tiel, 'Knoop 38' (zie paragraaf 4.2) en als derde Emmerich/Montferland/Zevenaar).

Op 'Knoop 38' is de ontwikkeling van de RTG voorzien. Feitelijk gaat het om de op- en overslag van laadeenheden en functies die hieraan direct gekoppeld zijn. De specifieke bestemming sluit andere bedrijfsdoeleinden dan een railterminal uit. De RTG zal de kwaliteit, aantrekkelijkheid en verkoopbaarheid van het bestaande aanbod versterken en daarmee bijdragen aan de economische structuurversterking.

Onderhavig inpassingsplan voorziet in een planologisch kader voor uitsluitend de RTG en derhalve niet voor andere werkfuncties en draagt bij aan de versterking van de potentie van de Gelderse Corridor en het belang dat daaraan wordt gehecht in het RPW.

3.3.5 Conclusie provinciaal beleid

De aanleg van de RTG in het plangebied past binnen het provinciale beleid dat is opgenomen in de het programma logistiek, de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie: Toekomstvisie+ gemeente Overbetuwe (2009)

De Toekomstvisie+ gemeente Overbetuwe is een structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. In de structuurvisie van de gemeente Overbetuwe worden verschillende opgaven genoemd waar rekening mee gehouden moet worden. Aandachtspunten in deze opgaven zijn het behoud van de kwaliteit van het landschap, cultuurhistorie en de kwaliteit van kernen. Ook doorstroming van verkeer en het versterken van de kwaliteit van bedrijventerreinen zijn punten.

Toetsing

Mede door de komst van het RTG zal Park15 (het bedrijvenpark aan de overzijde van de A15) multimodaal bereikbaar zijn per weg, water en trein. De RTG wordt landschappelijk ingepast en wordt ook wat het woon- en leefklimaat betreft zorgvuldig ingepast in de omgeving. Met een nieuwe ontsluitingsweg voor de RTG zal ook de Reethsestraat door een met verkeerslichten geregelde aansluiting veiliger worden aangesloten op de Rijksweg Zuid. De RTG versterkt de kwaliteit van het bedrijvenpark Park15, wordt zorgvuldig ingepast en draagt daarmee bij aan de realisatie van de toekomstvisie.

3.4.2 Gemeentelijk kader voor ontwikkeling RTG

Op 24 oktober 2017 heeft de gemeenteraad van Overbetuwe de kaders (inclusief een amendement) vastgesteld voor de, destijds nog, te sluiten overeenkomst tussen gemeente en provincie over de RTG. Deels heeft dit kader betrekking op afspraken op het gebied van proces, procedure en financiering en deels betrekking op aspecten die gaan over de inrichting van de RTG en de maatregelen ter inpassing van de RTG. Bij de vaststelling is een amendement aangenomen waarin is besloten dat dat 3 te slopen woningen worden gecompenseerd in het buurtschap Reeth.

Toetsing

De gemeentelijke kaders zijn, voor zover deze de onderlinge relatie raken, gerespecteerd in de overeenkomst tussen de gemeente en de provincie Gelderland van januari 2018 en worden in acht genomen bij de verdere planvorming respectievelijk bij de realisatie van het plan. De provincie draagt zorg voor de aanleg van een robuuste landschappelijke inpassing van de railterminal en ontsluitingsweg en de gemeente Overbetuwe draagt zorg voor de instandhouding daarvan.

De gemeente Overbetuwe zal via aanpassing van het bestemmingsplan 'Buitengebied Overbetuwe' de andere gebiedsmaatregelen regelen als ook de mogelijkheid van woningcompensatie.

3.4.3 Sectoraal gemeentelijk beleid

De gemeenteraad heeft enkele sectorale beleidsdocumenten vastgesteld die van invloed zijn op de uitgangspunten dan wel toetsing van enkele onderzoeken voor dit inpassingsplan. Het gaat om de onderstaande beleidsdocumenten (de paragraafnummers verwijzen naar paragrafen in dit inpassingsplan):

- Nota Geluidsbeleid - Gemeente Overbetuwe (paragraaf 5.11);
- Waterplan Overbetuwe (paragraaf 5.17);

- Erfgoedplan Overbetuwe (paragraaf 5.3 (archeologie) en paragraaf 5.7 (cultuurhistorie));
- Landschapsonwikkelingsplan Overbetuwe (paragraaf 5.14).

3.4.4 Conclusie gemeentelijk beleid

Het voorliggende plan sluit aan op het gemeentelijke beleid. De RTG versterkt de kwaliteit van het bedrijvenpark Park15 en wordt zorgvuldig ingepast. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met gemeentelijk beleid.

4 Planbeschrijving

4.1 Voorgeschiedenis van het inpassingsplan

4.1.1 Aanleiding en provinciaal belang

Vanuit zowel het beleid van het rijk als de provincie wordt versterking van de transportassen Betuweroute en A15 gestimuleerd en gefaciliteerd. De transportassen zijn van Europees belang, als onderdeel van de corridors 'Rhine-Alpine' en de 'North Sea-Baltic'. Deze verbinden de Rotterdamse en Amsterdamse havens, via Duitsland en Zwitserland met Noord-Italië en via Duitsland en Polen met de Baltische Staten. Het rivierengebied van de provincie Gelderland wordt doorsneden door deze beide transportassen alsmede door de transportroute via de rivier de Waal en heeft zich mede daardoor ontwikkeld tot een interessante regio voor het vestigen van logistieke bedrijven. Het gebied wordt dan ook aangeduid als de Gelderse Corridor. De provincie Gelderland wil graag optimaal gebruikmaken van deze corridor door ruimte te bieden aan de vestiging van bedrijven langs deze corridor en het beschikbaar hebben van toegang tot weg, water en spoor. Voor het wegvervoer is de A15 de aangewezen transportas met voldoende aansluitpunten. Voor het transport over water is de Waal de hoofdverbinding. Voor het overslaan van containers op het schip zijn er terminals in Nijmegen, Tiel en het Duitse Emmerich. Een overslagpunt op het spoor aan de Betuweroute ontbreekt in Gelderland echter. Eén van de ontwikkelingen om de mogelijkheden van de Gelderse Corridor nog beter te benutten is de realisatie van een railterminal zodat binnen de Gelderse Corridor alle trimodale vervoerscombinaties worden aangeboden³. Met voorliggend inpassingsplan wordt de ontwikkeling van een railterminal mogelijk gemaakt.

Het (provinciaal) belang van de RTG is gelegen in het bevorderen van:

- 1 de economische structuurversterking in de regio door het aanbieden van trimodaliteit in de vervoersvormen via de weg (A15), het water (haventerminal Nijmegen) en het spoor (Betuweroute):

Het aanbieden van trimodaliteit maakt de provincie aantrekkelijk als vestigingsplaats voor nieuwe bedrijvigheid. Ook bestaande bedrijvigheid wil de keuze hebben uit de verschillende vervoersmogelijkheden. Dit leidt tot een belangrijke economische structuurversterking en daaraan gekoppeld een potentiële toename aan werkgelegenheid met een aanmerkelijk aandeel voor laagopgeleiden. In de maatschappelijke kosten-batenanalyse⁴ (toegevoegd als bijlage bij het plan) wordt hier nader op ingezoomd. Logistieke bedrijvigheid is niet alleen het ompakken van dozen, maar ook assemblage van producten, waardoor er een duidelijke economisch toegevoegde waarde ontstaat.

- 2 het behalen van de klimaatdoelen, doordat spoorgoederenvervoer milieuvriendelijker is dan wegvervoer.

³ Trimodaal = uitwisseling van vervoerstroom over weg, water en spoor.

⁴ Royal HaskoningDHV, MKBA Railterminal Gelderland, referentie M&ABD9702R001F04, 9 juni 2016.

4.1.2 Locatiekeuze voor RTG

Voor een goede afweging van de verschillende locaties met bestaande initiatieven, zijn er verschillende onderzoeken uitgevoerd naar ladingstromen en bruikbaarheid en kosten voor de inrichting van de locaties. Er zijn verschillende locaties in Gelderland getoetst voor de vestiging van een railterminal⁵. Deze toetsing is als bijlage 1 aan het plan gevoegd. Er zijn drie varianten bij Valburg bekeken, vijf locaties in de regio rivierengebied (rondom Tiel) en de locatie bij Arnhem Goederen-oost en Kleefse Waard. De locatie 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 van aanleg en de nabijheid van de Rotterdamse haven, waardoor wegvervoer en binnenvaart voor deze regio leidend zijn.

De locatie Valburg heeft uiteindelijk de voorkeur van Provinciale Staten, omdat het voordeel van Valburg ten opzichte van de Kleefse Waard is dat de mogelijkheid bestaat om bij te laden op doorgaande treinen. Voor de RTG op de beoogde locatie aan de Betuweroute nabij Valburg hoeven de treinen geen gebruik te maken van een druk gebruikt conventioneel spoor, waar de capaciteit gedeeld moet worden met reizigers-treinen. Dit is wel het geval bij bijvoorbeeld de locaties Kleefse Waard en Emplacement Arnhem Goederen en is wat betreft de vestiging van de RTG een knelpunt voor die locaties. De directe ligging aan de Betuweroute maakt voor de locatie Valburg 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, vanwege de ligging aan de Rijksweg A15.

Aanvullend worden voor deze locatie de volgende argumenten aangevoerd:

- Er ligt met het CUP al een groot deel van de infrastructuur

De Betuweroute is speciaal gebouwd voor het goederenvervoer en bij Valburg is een emplacement aangelegd voor het rangeren van containertreinen, het zogenaamde CUP. De aanwezige infrastructuur kan voor een deel worden gebruikt voor een opstappunt voor het overslaan van laadeenheden van de weg naar het spoor. Het is de beste plek in Gelderland langs de Betuweroute waar al de nodige voorzieningen liggen (negen rangeersporen). Op die manier wordt er ook in de provincie gebruikgemaakt van de infrastructuur van de Betuweroute die anders alleen als een doorgaand lint door de provincie gaat en waar nu economisch niet van wordt geprofiteerd.

- Marktvraag is aanwezig

Op het moment van de locatiekeuze was er reeds een duidelijke marktvraag van logistieke bedrijven naar nieuwe grote (> 5 ha) bedrijfskavels voor onder andere de logistieke knooppunten Nijmegen/Overbetuwe (Park15), Tiel (Medel) en Montferland/Zevenaar (Docks). Bedrijven op Park15 onderstrepen expliciet het belang van een railterminal in Valburg. De behoefte/marktvraag blijkt ook uit het recente behoefteonderzoek (zie paragraaf 5.5).

⁵ Provincie Gelderland, bijlage 'Notitie Railterminal Gelderland en Gebiedsvisie Knoop 38' bij Statenbrief - zaaknummer 2012-020480, 31 oktober 2017.

4.1.3 Onderzoek naar alternatieven voor invulling RTG

In het kader van de Milieueffectenstudie Railterminal Gelderland⁶ (MES) en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) heeft onderzoek plaatsgevonden naar enkele alternatieven voor invulling van de railterminal op de locatie van de RTG in Valburg bij het CUP. De MES is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. De MKBA is eveneens als bijlage bij deze toelichting gevoegd. De onderzochte alternatieven onderscheiden zich voornamelijk op de ligging van de op- en overslaglocatie ten opzichte van de Betuweroute en de ontsluiting daarvan. Er zijn drie varianten in beeld geweest:

- 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 en weg kan blijven liggen. 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 onderstaande figuur geeft een indruk van de beoordeling van de varianten op basis van verschillende criteria.

Aspect	Inrichtingsvarianten		
	Zuidvariant	Middenbundel	Noordvariant
Oppervlaktebeslag nieuwe grond	- 35 ha	+ 0 ha	0 5 ha
Capaciteit CUP	+	-	0
Veiligheid spoor	+	-	0
Doorstroming hoofdbaan	-	+	+
Beheeraspecten spoor	-	0	0
Beleidslijnen ProRail	-	-	0
Exploitatietechnische aspecten RTG-terrein	--	0	+
Aanlegkosten RTG	--	0	+
Toekomstvastheid	-	--	+
Kosten	52 mln	34 mln	23 mln

Figuur 5. Tabel met score varianten.

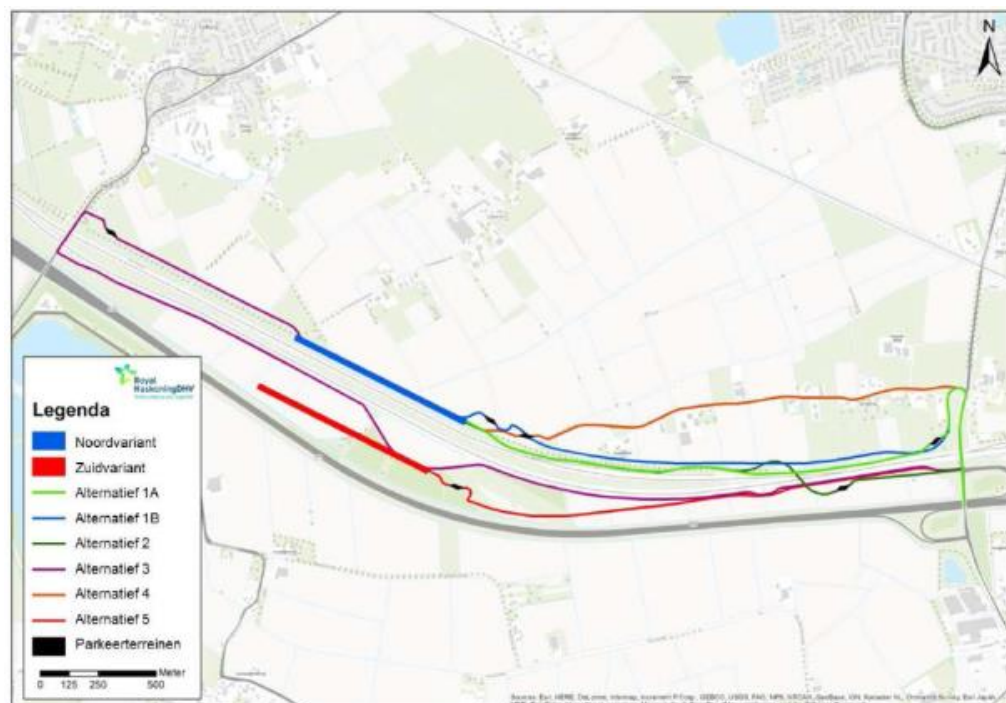
Uiteindelijk is gekozen voor de noordvariant. De milieueffecten van de inrichtingsvarianten onderscheiden zich slechts in beperkte mate van elkaar. De kosten voor de varianten onderscheiden zich wel duidelijk. De zuidvariant is niet aantrekkelijk vanwege de hoge kosten (meerinvestering van ca. 30 miljoen) en omdat deze variant op veel punten aangepast moet worden om voldoende rangeermogelijkheden te bieden en om te voldoen aan de eisen van ProRail. Een ander negatief punt is het grote ruimtebeslag, de terminal in deze variant strekt zich uit over een lengte van 3 kilometer.

⁶ Royal HaskoningDHV, Milieueffectenstudie Railterminal Gelderland, referentie T&PBF1363-101R001F01, 30 augustus 2017.

De milieueffecten tussen de middenbundel en noordvariant zijn niet onderscheidend en zijn in het milieuonderzoek als één variant opgenomen. De ligging ten opzichte van de eerste woonbebouwing is ruim en de noordvariant verschilt zestig meter in ligging ten opzichte van de middenbundel. Doordat ProRail het CUP in stand wil houden, dienen voor de middenbundel drie vervangende sporen met bovenleiding te worden aangelegd tussen het huidige CUP en de Betuweroute. Dit leidt tot een forse meerinvestering. Daarnaast wordt het gebruik van het CUP in de middenbundel beperkt doordat niet alle rangeersporen bereikbaar zijn en sommige opstelsporen ook korter worden. Gezien deze beperking in gebruik, de hoge kosten en de milieueffecten die niet positief onderscheidend zijn, valt ook de middenbundel af.

Voor de ontsluitingsweg zijn ook verschillende alternatieven onderzocht per variant (zie hiervoor de eerstvolgende figuur). Van deze varianten is gekozen voor het alternatief '1B'. In deze variant wordt geen gebruik gemaakt van de huidige onderhoudsweg, maar wordt er een nieuwe verbinding aangelegd parallel aan de onderhoudsweg. De nieuwe verbinding is een openbare weg, zodat de Reethsestraat niet meer nodig is voor doorgaand verkeer. De huidige Reethsestraat is niet geschikt voor zwaar vrachtverkeer en wordt als gevolg van de gekozen oplossing afgewaardeerd tot een verkeersluw(re) weg, omdat doorgaand verkeer de nieuwe ontsluitingsroute zal kiezen. Ten noorden van de terminal en de ontsluitingsweg wordt een grondwal aangelegd die mede dient ter landschappelijke inpassing van het bedrijfsperceel en de weg. Daarnaast wordt een veilige aansluiting op het kruispunt Reethsestraat/ Rijksweg Zuid gerealiseerd.

Deze afwegingen hebben geleid tot het huidige ontwerp van de Railterminal.



Figuur 6. Kaartbeeld met varianten ontsluiting.

4.2 Concept-gebiedsvisie/gebiedsprogramma Knoop 38

Aanleiding

De ontwikkeling van de RTG vindt plaats nabij afslag 38 van de A15. Het gebied rond deze afslag staat bekend als Knoop 38 en betreft globaal het gebied tussen Valburg, Elst, Oosterhout, Slijk-Ewijk en Ressen. Binnen Knoop 38 hebben de afgelopen jaren meerdere ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden en staan nog ontwikkelingen op de ruimtelijke agenda. De verschillende initiatieven en plannen in het gebied zijn:

- Landschapspark de Danenberg (zuidzijde A15);
- Bedrijvenpark Park15 (zuidzijde A15);
- Windpark Nijmegen-Betuwe (zuidzijde A15);
- Aanpassing afslag 38 (fase 1 en 2). Rijbaanaanpassingen en aanpassing viaduct (fase 3);
- Verbreding A15 (Valburg-Ressen) en doortrekking A15;
- Railterminal Gelderland met enkele infrastructurele maatregelen.

De ontwikkelingen zijn op de navolgende figuur in beeld gebracht.

Gezien de aard en omvang van de ontwikkelingen nam de provincie Gelderland het initiatief een gebiedsproces te starten om in nauwe samenwerking met bewoners, initiatiefnemers en overige belanghebbenden een gezamenlijke 'Gebiedsvisie Knoop 38' te ontwikkelen; een visie die de verschillende initiatieven op harmonieuze wijze tot een samenhangend landschappelijk geheel brengt met als doel het borgen van de ruimtelijke kwaliteit en verbeteren van de (be-)leefbaarheid. De concept-gebiedsvisie is uiteindelijk het voorstel van de klankbordgroep aan de gemeente en de provincie. De conceptvisie wordt niet vastgesteld, maar vormt mede voor de ontwikkeling van de RTG wel als leidraad. Verderop in deze paragraaf wordt ingegaan op de concrete relatie tussen de RTG en de concept-gebiedsvisie.



Figuur 7. Kaartbeeld met ondergrond (grijs tint) en locatie diverse ruimtelijke ontwikkelingen (gekleurd) rondom afslag 38. (Bron: concept gebiedsvisie.)

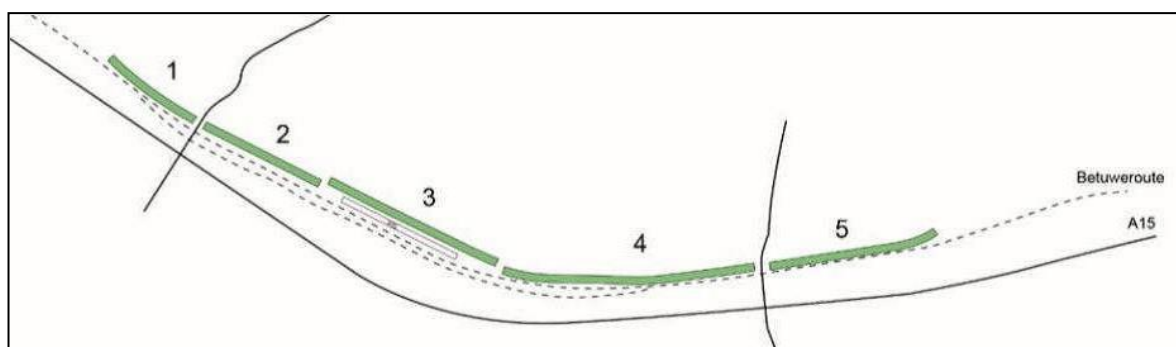
Relatie RTG en concept-gebiedsvisie/gebiedsprogramma Knoop 38

Met het inpassingplan Railterminal Gelderland maakt de provincie een op- en overslagplaats voor laadeenheden mogelijk bij het bestaande containeruitwisselpunt (CUP) tussen Reeth en Valburg. Behalve voor het op- en overslagterrein zelf creëert het inpassingsplan ruimte voor een ontsluitingsweg naar dit terrein en de aanpassing

van het kruispunt Reethsestraat /Rijksweg Zuid. De nieuwe weg wordt ook de door-
gaande route richting Valburg, zodat de Reethsestraat wordt ontlast. Tot slot wordt in
het plan de landschappelijke inpassing van de ontsluitingsweg en de terminal be-
stemd, in de vorm van een groenzone met grondwal.

Deze inpassing is rechtstreeks ontleend aan het gebiedsproces Knoop 38, dat in
2016-2017 met initiatiefnemers, betrokken overheden, omwonenden en andere be-
langhebbenden is doorlopen. Knoop 38 ontleent zijn naam aan de afslag 38 van de
A15 ter hoogte van Elst. Hier doen zich veel ontwikkelingen voor, zoals de realisatie
van windmolens en bedrijvenparken en de verbreding van de A15, met impact op de
agrarische en groene buffer tussen Valburg, Elst, Oosterhout, Slijk-Ewijk en Ressen.
Het gebiedsproces heeft zich gericht op het behoud en de versterking van dit landelij-
ke karakter, in de context van de economische ontwikkelingen en verstedelijking. Het
resultaat is een concept-gebiedsvisie/gebiedsprogramma met drie prioritaire opgaven:
een goede verkeersafwikkeling, robuuste groene inpassing van de infrastructuur rond
de Betuweroute en versterking van de open, landschappelijke identiteit.

In de concept-gebiedsvisie is ruimte gelaten voor verschillende inrichtings- en ontslui-
tingsmogelijkheden van de RTG. De provinciale keuze in december 2017, op basis
van milieu- en kostenoverwegingen, voor een noordelijke ligging en ontsluiting van de
RTG, leggen een ruimtelijke claim op de achterzijde van een aantal percelen aan de
Reethsestraat. Daarmee is een robuuste groene wal van groot belang voor het be-
houd van de landelijke woonkwaliteiten in Reeth. De gemeente Overbetuwe en de
provincie Gelderland hebben daarom in januari 2018 een “adequate landschappelijke
inpassing” met zoveel woorden vastgelegd in de Overeenkomst Knoop 38. Deze in-
passingsmaatregel strekt zich uit van de Eimerensestraat tot aan de Rijksweg Zuid. In
de concept-gebiedsvisie wordt deze strook aangeduid als “waldelen 3 en 4” (zie de
navolgende figuur voor een overzicht van de waldelen).



Figuur 8. Kaartbeeld met waldelen ondergrond. (Bron: concept gebiedsvisie).

Om een breder vervolg te geven aan het gebiedsproces heeft de provincie in de over-
eenkomst 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, tus-
sen Eimerensestraat en Tielsestraat (“waldeel 2”) en ten zuiden van de Wolfhoekse-
straat (“waldeel 5”). Verder ontwikkelt de provincie een bijzondere planschaderege-
ling, waarin een proactieve benadering wordt gekoppeld aan een snellere afhandeling
en het niet toepassen van het gebruikelijke eigen risico. Voor de ondersteuning van de
gemeentelijke inspanningen voor de reconstructie van afslag 38 heeft de provincie € 2
miljoen gereserveerd. In organisatorische zin hebben gemeente en provincie afge-
sproken om samen te werken in een programmaorganisatie, met een gemeentelijke

programmacoördinator en een gemeenschappelijke omgevingsmanager. Deze samenwerking gaat uit van samenhang en één loket.

De maatregelen die direct te maken hebben met de aanleg en het in bedrijf hebben van de RTG maken onderdeel uit van dit inpassingsplan en zijn in de navolgende paragraaf beschreven. De overige gebiedsmaatregelen is aan de gemeente.

4.3 Programma van het inpassingsplan

4.3.1 Overzicht onderdelen van het plan

De voorliggende opgave richt zich op het opstellen van de benodigde juridisch-planologische kaders ten behoeve van de RTG. De uitgangspunten voor de inrichting en het gebruik van de railterminal zijn mede gebaseerd op de informatie zoals beschikbaar gesteld door de beoogd exploitant DERT. Deze informatie is door de provincie als representatief beoordeeld voor exploitatie van de railterminal in algemene zin.

Het ontwerp dat ten grondslag ligt aan de verbeelding en de regels van dit inpassingsplan betreft de tekening: Plankaart ontwerp ontsluiting, HaskoningDHV (9 november 2018, nummer BZ1145-BF5717-TE-VO-0101).

De realisatie van de RTG betreft de volgende ruimtelijk relevante ontwikkelingen⁷:

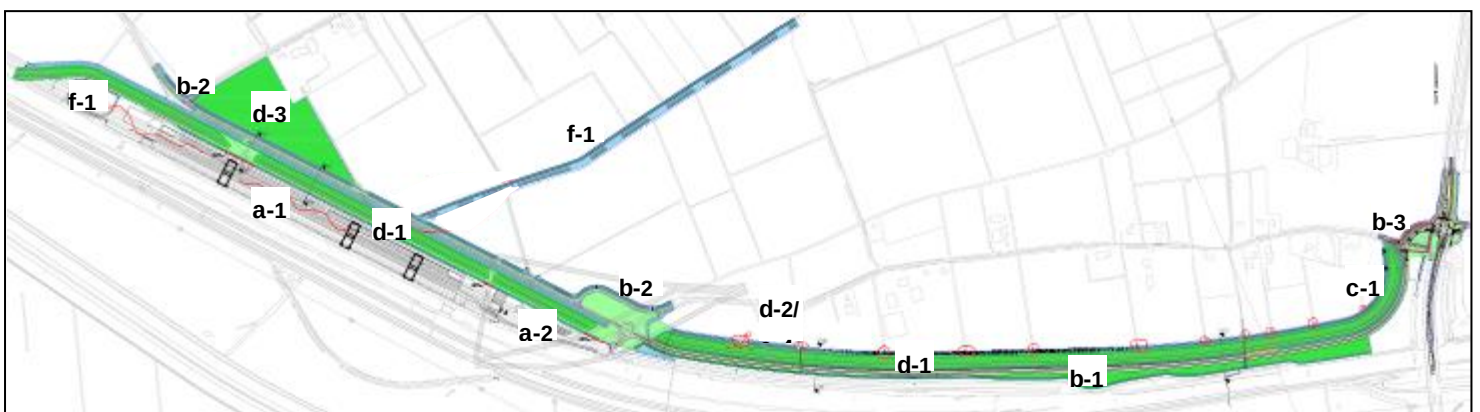
- a Realisatie laad-, los- en overslaglocatie:
 - 1. laad-, los- en overslaglocatie voor laadeenheden (kortweg: railterminal) met bijbehorende gebouwen (kantoor en facilitair) en locatie voor tijdelijke opslag van laadeenheden;
 - 2. locatie voor tijdelijk parkeren van vrachtwagens (in afwachting van laden en lossen);
- b Realisatie en wijziging infrastructuur:
 - 1. aanleg nieuwe ontsluitingsweg van de terminal richting Rijksweg Zuid;
 - 2. aanpassing Reethsestraat;
 - 3. aanpassing kruising/aansluiting op Rijksweg Zuid;
- c Specifieke maatregelen in verband met een goed woon- en leefklimaat:
 - 1. nieuwe bestemming woningen Reethsestraat 1 en 1a;
 - 2. aanleg grondwal/groenstrook langs railterminal en nieuwe ontsluitingsweg (zie d-1 op de kaart);
- d Specifieke maatregelen in verband met een goede landschappelijke inpassing:
 - 1. aanleg grondwal/groenstrook langs railterminal en nieuwe ontsluitingsweg (zie d-1 op de kaart);
 - 2. nieuwe bestemming perceel Reethsestraat 23 (zie e-4 op de kaart);
 - 3. aanleg robuuste groenzone (zie d-3 op de kaart);
 - 4. aanleg zichtschermen ter hoogte van coupures (gaten) in de grondwal (niet op de kaart aangegeven);

⁷ De nummering A-1, A-2 etc verwijst naar de overzichtskaart aan het einde van deze paragraaf.

- e Specifieke maatregelen in verband met een verbetering c.q. ontwikkeling van natuurwaarden dan wel bescherming van bestaande natuurwaarden:
 1. aanleg grondwal/groenstrook;
 2. aanleg natuurvriendelijke oevers (zie f-1 op de kaart);
 3. aanleg vleermuizentorens (nabij kruising Reethsestraat – Rijksweg Zuid);
- f Specifieke maatregelen in verband met de waterhuishouding:
 1. aanleg waterberging (vergroten Elsterveldsche zeeg door aanleg natuurvriendelijke oevers en opvang binnen gebied railterminal);
 2. dempen dan wel vergoten en/of verleggen watergangen (op diverse locaties, niet op de kaart aangegeven);
 3. aanleg natuurvriendelijke oevers (zie f-1 op de kaart).
- g Specifieke overige maatregelen:
 1. een bestaande ondergrondse hoogspanningsverbinding moet met het oog op het goed functioneren en een goed beheer van deze verbinding worden verlegd als gevolg van de aanleg van de railterminal (niet op de kaart aangegeven);
 2. aanleg uitkijkpunt grondwal met het oog op het creëren van een recreatieve functie (de vormgeving en locatie van het uitkijkpunt wordt in een latere fase (in het nog op te stellen landschapsplan) nader uitgewerkt).

Voor de realisatie van de onderdelen a t/m e moet het geldende bestemmingsplan worden herzien. Voor onderdeel f is dit niet het geval. Water en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding (zoals waterberging) zijn als zelfstandig gebruik toegestaan binnen de geldende enkelbestemmingen. De nieuwe locatie van de watergangen of de natuurvriendelijke oevers van de Elsterveldsche zeeg zijn dus toegestaan op grond van de geldende bestemming. Ook de waterbergingsfunctie past binnen de doeleinden van de geldende bestemmingen.

De navolgende afbeelding toont een overzicht van de globale locatie van de ingrepen, voor zover deze goed op kaart zijn weer te geven. In de navolgende paragrafen volgt per onderdeel een nadere toelichting.



Figuur 9. Overzichtskaat met globale ligging ingrepen. De nummering verwijst naar de opsomming aan het begin van deze paragraaf. De onderlegger van de overzichtskaat geeft een indicatie van de mogelijke inrichting, maar betreft niet het ontwerp.

4.3.2 Ruimtelijke en functionele structuur per onderdeel van het plan

4.3.2.1 Realisatie laad-, los- en overslaglocatie

Het huidige CUP te Valburg wordt gebruikt voor de volgende functies:

- doorrijden: goederentreinen tussen de Rotterdamse haven en grensovergang Oldenzaal/Bentheim die via de Betuweroute en de boog bij Elst rijden, rijden volgens dienstregeling over het CUP.
- Opstellen: het CUP wordt gebruikt voor het opstellen van materieel (locomotieven, wagons met lading).
- Bijsturen: bufferlocatie, bijvoorbeeld bij congestie op het net in Nederland of Duitsland;
- Splitsen en combineren: bij de aanleg van het CUP is rekening gehouden met een vervoersysteem van splitsen en combineren van goederentreinen op het CUP.

Het CUP biedt géén mogelijkheid voor het laden, lossen en overslaan van laadeenheden vanaf het spoor naar de weg en vice versa. Met de realisatie van de op- en overslaglocatie (railterminal) ten noorden van het CUP wordt wel in deze mogelijkheid voorzien. Het CUP blijft in deze situatie een afzonderlijke inrichting. Er is een ontwikkeling in twee fases beoogd. De terminal zal in de eerste fase capaciteit hebben tot 30.000 laadeenheden (60.000 Twenty foot Equivalent Unit (TEU)⁸) per jaar in de startfase, met een mogelijke doorgroei naar een overslag van 45.000 laadeenheden (90.000 TEU) per jaar in de eindfase. Deze doorgroei naar 45.000 laadeenheden geeft de maximale capaciteit van de terminal aan. Deze twee fases hebben een verschillende invulling in de bediening. Tot een overslag van 30.000 laadeenheden wordt gebruikgemaakt van twee reachstackers en één empty handler (voertuigen om de laadeenheden te verplaatsen), beide draaiend op dieselmotoren. Bij een overslag vanaf 30.000 laadeenheden per jaar wordt gebruikgemaakt van twee elektrische portaalkranen van maximaal 25 meter hoog en één empty handler. Voor de stapelhoogte van laadeenheden wordt een maximum van 4 gestapelde containers aangehouden. Bij laadeenheden gaat het om containers, maar bijvoorbeeld ook om wissellaadbakken of (hijzbare) trailers.

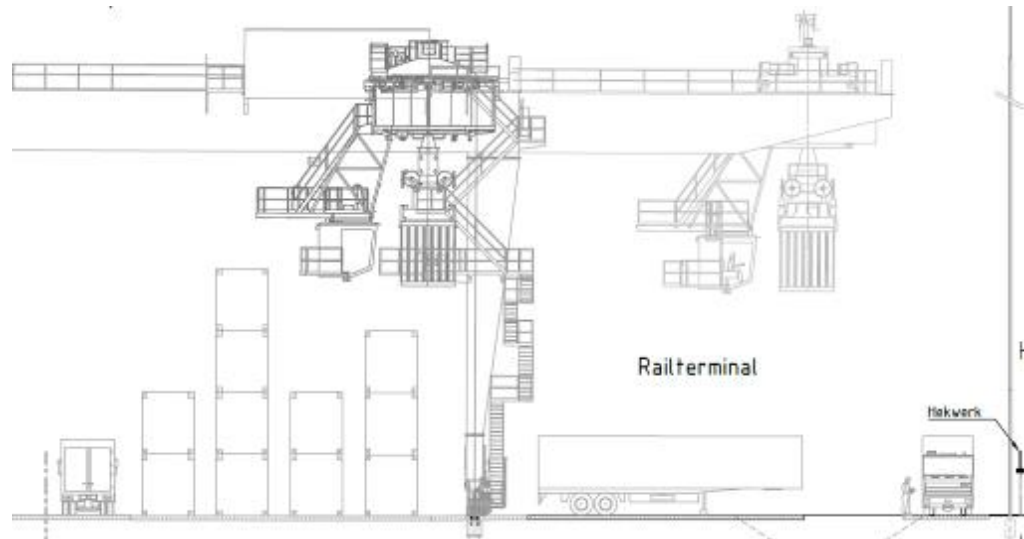
De op- en overslaglocatie heeft een lengte van ongeveer 800 meter en een breedte van ongeveer 60 meter. De maximale capaciteit van 45.000 laadeenheden is gebaseerd op de toegestane oppervlakte voor de terminal met alle bijbehorende voorzieningen in combinatie met de toegestane stapelhoogte.

Laadeenheden vanaf het spoor en/of de weg kunnen worden opgeslagen op de locatie, ter afwachting van verder vervoer. De stapelhoogte van de laadeenheden is circa 10 meter. Op het bedrijfsperceel worden, nabij de nieuwe ontsluitingsweg, parkeervakken gerealiseerd waar vrachtwagens kunnen worden geparkeerd in afwachting van het laden of lossen van laadeenheden. Dit mede omdat het parkeren van vrachtwagens buiten en in de directe nabijheid van het bedrijfsterrein ongewenst is en zo veel mogelijk via flankerende maatregelen onmogelijk gemaakt zal worden.

⁸ Eén laadeenheid is twee TEU.

Op het bedrijfsperceel zijn verder enkele gebouwen beoogd, die in dit inpassingsplan ook mogelijk worden gemaakt. Het gaat om het poortgebouw, waarin onder andere de administratieve ruimte wordt ondergebracht en tevens is voorzien in facilitaire ruimte voor het personeel en bezoekers. Daarnaast zijn verspreid over het terrein enkele gebouwen ten dienste van nutsvoorzieningen beoogd.

De navolgende afbeelding geeft met een doorsnede een impressie van de railterminal.

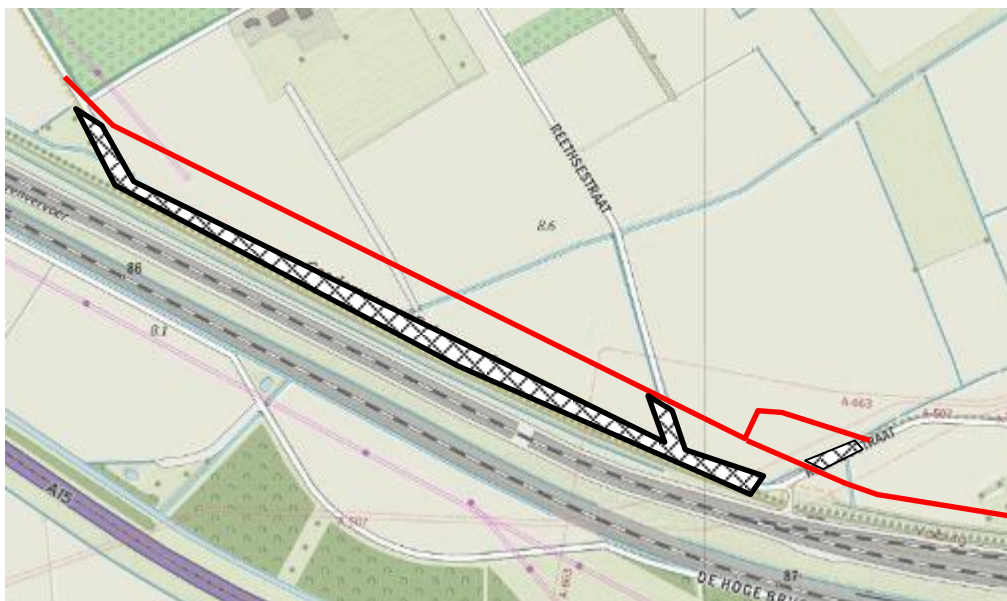


Figuur 10. Impressie doorsnede railterminal met kranen en gestapelde laadeenheden, in dit geval containers (bron: provincie Gelderland).

4.3.2.2 Realisatie en wijziging infrastructuur

Voor de ontsluiting van de railterminal wordt een nieuwe ontsluitingsweg, even ten noorden van de huidige onderhoudsweg langs de Betuweroute aangelegd. Dit wordt een doorgaande weg die onder andere de ontsluiting van de railterminal in de richting van de Rijksweg Zuid dient. Er zal een maximumsnelheid gelden van 60 km/uur.

De Reethsestraat wordt ter hoogte van de railterminal aangepast. Een deel van de weg zal worden vervangen door de nieuwe ontsluitingsweg. De Reethsestraat zelf zal autoluw worden gemaakt. De navolgende figuur geeft een schematisch overzicht van de ingrepen.



Figuur 11. Topografische kaart met schematische weergave van de wijzigingen van de Reethsestraat, ter hoogte van de railterminal. De rode lijn geeft een indicatie van de ligging van de nieuwe ontsluitingsweg. Het zwart gearceerd gebied geeft globaal aan waar de huidige Reethsestraat zal komen te vervallen.

De nieuwe ontsluitingsweg zal aansluiten op de Rijksweg Zuid, ter hoogte van de bestaande aansluiting van deze weg op de Reethsestraat. De aansluiting zal worden aangepast om de toegankelijkheid voor het vrachtverkeer te verbeteren en het overige autoverkeer te kunnen geleiden via de nieuwe ontsluitingsweg. Tevens wordt een voor fietsers veiligere route gecreëerd. Dit is nader toegelicht in paragraaf 5.17.

Er komen lichtmasten bij de rotonde en bij kruisende wegen (kruising Rijksweg, de kruisingen Reethsestraat (begin en eind) en bij kruising Eimerensestraat). Bij kleine kruisingen zoals de kruising Reethsestraat - Eimerensestraat (dit is overigens niet de ontsluitingsweg) zal het om één lichtmast gaan. Bij de rotonde kan er overigens ook sprake zijn van één lichtmast op de rotonde met meerdere uitleggers (armaturen). De kruisingen van de ontsluitingsweg met de Rijksweg en de Reethsestraat zullen meerdere masten vereisen. Ook om de fietsers te begeleiden.

4.3.2.3 Specifieke maatregelen in verband met een goed woon- en leefklimaat:

- nieuwe bestemming woningen Reethsestraat 1 en 1a vanwege de geluidbelasting;
- grondwal/groenstrook in het noorden van het plangebied langs de railterminal en de nieuwe ontsluitingsweg (dient tevens als maatregel in verband met een goede landschappelijke inpassing en maatregel in verband met natuurwaarden);

Uit het akoestisch onderzoek dat in het kader van de milieueffectenstudie is uitgevoerd, blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van de woningen Reethsestraat 1 en 1a de voorkeursgrenswaarde sterk overstijgt. Deze woningen zijn niet inpasbaar en worden in het kader van dit plan ook gesloopt. De gronden worden gebruikt voor de nieuwe ontsluitingsweg met groenstrook.

De grondwal langs de railterminal en de nieuwe ontsluitingsweg langs dient primair een landschappelijk doel, maar heeft ook een afschermende werking voor geluid van de terminal naar de omgeving en de woningen die volgens de geluidsnorm kunnen blijven staan. Reeds om die reden is het wenselijk om de grondwal aan te leggen. Aangezien de grondwal ook het (primaire) doel van landschappelijke inpassing dient, is in paragraaf 4.3.2.4 nader ingegaan op de ligging en inrichting van de grondwal.

- 4.3.2.4 Specifieke maatregelen in verband met een goede landschappelijke inpassing
- Langs de noordzijde van het CUP is reeds sprake van een bestaande grondwal met de begroeiing. Deze grondwal heeft voornamelijk een functie ter landschappelijke inpassing van het terrein. Als gevolg van de aanleg van de railterminal zal een deel van de bestaande grondwal moeten worden omgelegd. Er wordt dan ook een nieuwe grondwal langs de gehele lengte van de op- en overslaglocatie aangelegd, zodat zowel het CUP als de railterminal landschappelijk worden ingepast. Daarnaast wordt een grondwal langs nagenoeg het gehele tracé van de nieuwe ontsluitingsweg aangelegd.

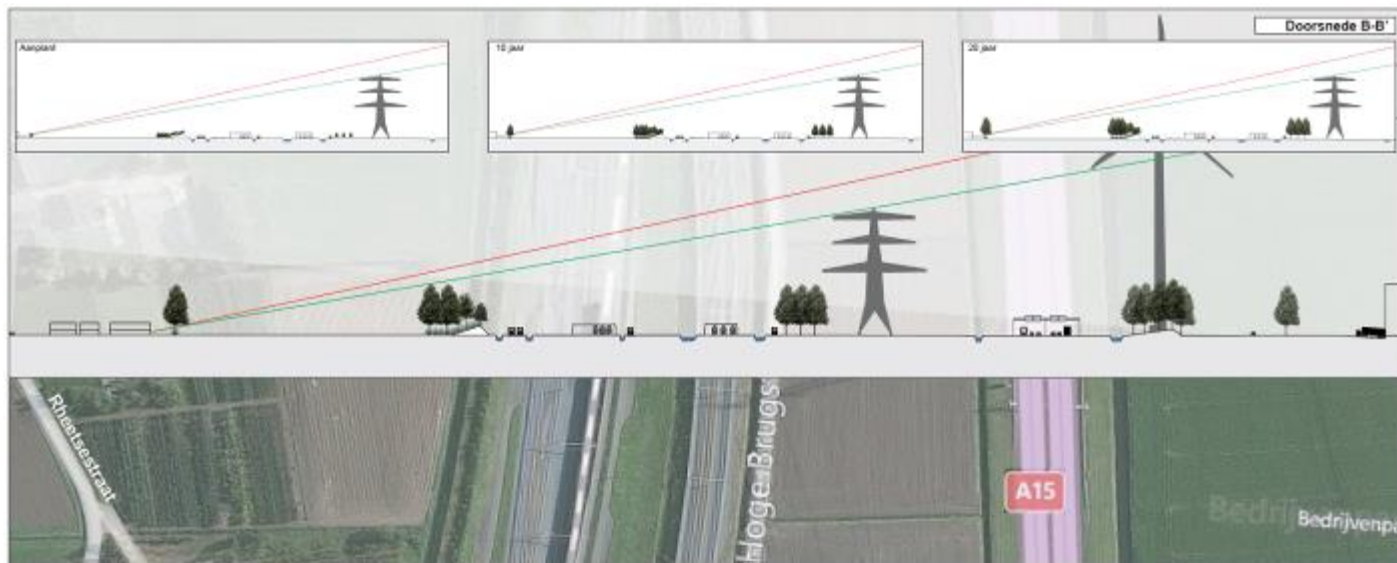
De grondwal heeft een hoogte van 5 meter (exclusief beplanting) en wordt, mede in verband met deze hoogte, aangelegd binnen een grondstrook met een breedte van circa 30 meter (inclusief onderhoudspaden en dergelijke). Waar de grondwal niet aangesloten kan worden aangelegd in verband met de aanwezigheid van hoogspannings- of gasleidingen of nabij de entree van de railterminal wordt voorzien in zichtschermen met een gelijke hoogte als de grondwal, om de coupures in de wal visueel af te schermen. Om het zicht op de terminal te ontnemen worden hier zichtschermen geplaatst. De portaalkranen zullen bij volgroeide bomen niet boven de beplanting uitsteken. De eerste jaren zullen ze wel zichtbaar zijn.

Overigens wordt in het kader van dit inpassingsplan alleen de grondwal aangelegd die direct verband houdt met de realisatie van dit inpassingsplan. De andere delen van de grondwal zoals genoemd in de concept-gebiedsvisie Knoop 38 houden geen verband met de aanleg van de terminal en worden in dat verband ook niet betrokken bij de planvorming.

Voornoemde maatregelen dienen ter landschappelijke inpassing van het bedrijfspereel en de ontsluitingsweg en zijn vooral van belang voor de percelen ten noorden van het plangebied. De begroeide grondwal beperken het zicht op de bebouwing in het plangebied en, naar mate de aanplant een volwassen hoogte krijgt, ook deels op elementen buiten het plangebied (infrastructuur van de Betuweroute en de A15). In de situatie waarin de beplanting op de grondwal meer volgroeid is, zullen vanuit de noordzijde de gestapelde laadeenheden alleen in het winterseizoen zichtbaar zijn, als er geen bladeren aan de beplanting zit. Vanaf de zuidzijde zullen de portaalkranen en de gestapelde laadeenheden ook zichtbaar zijn. De zichtbaarheid van de laadeenheden zal gedeeltelijk opgaan in de grote hoeveelheid aan bovenleidingportalen en bovenleidingen van het CUP en de Betuweroute.

De navolgende figuur toont een schematische weergave van de zichtlijn vanuit het noorden van het plangebied en geeft een indruk op welke wijze de begroeide grondwal het zicht op de bebouwing in het plangebied kan beperken.

Momenteel wordt gewerkt aan een landschapsplan voor het inpassingsplan. Dit landschapsplan zal in een latere fase worden beschreven in deze toelichting.



Figuur 12. Schematische weergave de landschappelijke inpassing ter hoogte van de grondwal vanaf de aanleg tot 20 jaar na de aanleg (bron: concept-gebiedsvisie Knoop38)

- 4.3.2.5 Specifieke maatregelen in verband met een verbetering c.q. ontwikkeling van natuurwaarden dan wel bescherming van bestaande natuurwaarden
 Uit het natuuronderzoek (zie paragraaf 5.10) volgt dat de aanleg van de grondwal/groenstrook leidt tot mogelijke verstoring van soorten (ontheftingsplichtige verstoringen), maar dat de aanleg ook een gunstig effect kan hebben voor onder andere kleine marterachtigen, buizerd, steenuil, ransuil en kerkuil (foerageergebied voor vogels). De aanleg van natuurvriendelijke oevers kan ook een gunstig effect hebben op het leefgebied van soorten die gebruik maken van de watergangen als habitat en voor de verspreiding van deze soorten.
 Als mitigerende maatregelen in verband met de aantasting van verblijfplaatsen van vleermuizen wordt een vleermuistoren met permanente verblijfplaatsen gerealiseerd. Tevens wordt een groengebied nabij de ontsluiting van de railterminal ingericht voor vleermuizen. Hiermee wordt in het nog op te stellen landschapsplan rekening gehouden. Het inpassingsplan maakt deze voorzieningen planologisch mogelijk.
- 4.3.2.6 Specifieke maatregelen in verband met de waterhuishouding
 Vanwege de toename van verharding in het plangebied en vanwege het noodzakelijk dempen of verleggen van enkele bestaande watergangen moet waterberging ter compensatie hiervan worden aangelegd. Dit gebeurt op verschillende locaties in het plangebied. Naast het doel van waterberging, wordt hiermee ook een natuurdoel gediend door de aanleg van natuurvriendelijke oevers bij de Elsterveldsche zeeg. In de waterparagraaf (paragraaf 5.18) is daarover meer informatie gegeven.
- 4.3.2.7 Specifieke overige maatregelen
 Een bestaande ondergrondse hoogspanningsverbinding moet met het oog op het goed functioneren en een goed beheer van deze verbinding worden verlegd als gevolg van de aanleg van de railterminal. In paragraaf 5.13 wordt nader ingegaan op de aanleiding en consequenties hiervan voor het inpassingsplan.

In de grondwal ter hoogte van de railterminal is een zoekgebied aangewezen voor een uitkijkpunt met het oog op het creëren van een recreatieve functie. Dit uitkijkpunt komt voort uit de concept-gebiedsvisie Knoop 38. Voor het uitkijkpunt is een specifieke aanduiding op de verbeelding opgenomen. De vormgeving en locatie van het uitkijkpunt wordt in een latere fase (landschapsplan) nader uitgewerkt.

5 Onderzoek en verantwoording

5.1 Inleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening moet de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan worden aangetoond en moet worden onderbouwd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk zijn de voor dit ruimtelijk plan relevante onderzoeksaspecten beschreven. De resultaten en conclusies van de onderzoeken zijn per aspect opgenomen in de betreffende paragraaf.

Er wordt in deze paragrafen diverse keren verwezen naar uitgevoerde onderzoeken. Voor een klein deel betreft het onderzoeken die in het kader van de Milieueffectenstudie (MES) Railterminal Gelderland⁹ uitgevoerd zijn. Deze onderzoeken zijn te vinden in de bijlagen van de MES. De MES is als bijlage toegevoegd aan deze toelichting. In het overgrote deel betreft het specifieke onderzoeken die in het kader van dit inpasingsplan zijn uitgevoerd. Deze specifieke onderzoeken zijn als separate bijlage bij deze toelichting gevoegd.

In de onderzoeken is, indien relevant, uitgegaan van een worst-case benadering die per te beschouwen milieueffect/onderzoeksaspect verschillend kan zijn: vanuit luchtkwaliteit bijvoorbeeld de bedrijfsvoering met behulp van reachstackers, vanuit landschap de inzet van (hogere) portaalkranen. In diverse onderzoeken wordt het begrip 'containers' gehanteerd. Hiermee worden ook andere laadeenheden als wissellaadbakken of (hijsbare) trailers bedoeld. Er is geen ruimtelijk relevant verschil tussen de verschillende laadeenheden.

De bestemming van de woningen Reethsestraat 1, 1a en 11a is reeds herzien dan wel wordt herzien naar een bestemming waarbij geen geluidgevoelige functies meer zijn toegestaan. Deze woningen zijn daarom in diverse onderzoeken niet betrokken als gevoelige functie. Op het perceel Reethsestraat 21/23 is geen woning aanwezig en in het geldende bestemmingsplan is geen mogelijk opgenomen om hier een woning te realiseren, hierdoor is hier geen sprake van een gevoelige functie.

⁹ Royal HaskoningDHV, Milieueffectenstudie Railterminal Gelderland, referentie T&PBF1363-101R001F01, 30 augustus 2017.

5.2 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)

5.2.1 Algemeen

In het Besluit m.e.r. staat wanneer een m.e.r. of (vormvrije) m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Er zijn drie sporen waarlangs de m.e.r.-plicht kan ontstaan:

- 1 Plan- en/of besluit-m.e.r.-plicht: als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage;
- 2 Plan-m.e.r.-plicht: als voor het plan een zogeheten passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming gemaakt moet worden. Dat is het geval als het plan significante negatieve gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000 gebied;
- 3 Toetsing aan de provinciale milieuverordening.

5.2.2 Toetsing

In het Besluit milieueffectrapportage staan twee relevante activiteiten benoemd voor de aanleg van de Railterminal en het spoor:

- De aanleg, wijziging of uitbreiding van overladingsstations of faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijzen. (D2.1)"
De bijbehorende drempelwaarde is een oppervlakte van 25 hectare voor de activiteit. Deze drempelwaarde wordt niet overschreden voor de voorgenomen activiteit.
- 2.2: "Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies. (D.2.2)"
De bijbehorende drempelwaarden worden niet overschreden. De drempelwaarden betreffen nieuw aan te leggen spoor of een aanpassing van het spoor als deze is gelegen in gevoelig gebied. Gevoelig gebied is in bijlage A van het Besluit milieueffectrapportage gedefinieerd en omvat alle Natura 2000-gebieden.

De aanleg van de ontsluitingsweg is niet m.e.r.-plichtig. Alleen auto(snel)wegen of wegen met meer dan vier rijstroken staan vermeld in het Besluit m.e.r. Ook geldt er geen plan m.e.r. plicht (AD2) gezien er geen passende beoordeling uitgevoerd hoeft te worden, omdat (significant) negatieve effecten op Natura2000-gebieden op voorhand zijn uit te sluiten (zie hiervoor paragraaf 5.10).

Voor activiteiten waarbij de drempelwaarden niet worden overschreven geldt de vergewisplicht met een zogenaamde 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling. Om deze reden is voor voorliggend inpassingsplan een m.e.r.-beoordeling opgesteld.¹⁰ Het rapport is opgenomen in de bijlagen van deze toelichting.

In het rapport is onderzocht of de aard en omvang van de ingreep en de milieueffecten zodanig zijn dat een m.e.r.-procedure nodig is. Op basis hiervan kan het bevoegd gezag beoordelen of zij het voor het benodigde inpassingsplan (en de daarop volgende omgevingsvergunning) een m.e.r.-procedure acht. Uit de beoordeling volgt dat de impact van het plan op het milieu gering is gezien de kenmerken van de potentiële effecten van het voornemen in combinatie met de kenmerken/gevoeligheid van de omgeving waarin deze optreden. Er zijn geen belangrijke

¹⁰ Royal HaskoningDHV, m.e.r.-beoordeling Railterminal Gelderland, referentie T&PBF1363R004F1.0, 13 april 2018.

nadelige effecten op het milieu te verwachten. Voor een aantal milieuaspecten is aandacht nodig om de beoogde aanpassingen op een voor de ruimtelijke ordening en het milieu verantwoorde manier uit te voeren. De volgende aspecten behoeven in ieder geval nog aandacht richting inpassingsplan en uitvoering:

- Natuur: een aantal vervolgonderzoeken is nodig op het gebied van vleermuizen en vaatplanten;
- Waterkwantiteit: In het kader van het inpassingsplan wordt een watertoets uitgevoerd en worden benodigde maatregelen ten behoeve van de waterhuishouding getroffen, zodat het 'waterbelang' wordt geborgd;
- Landschap: De invloed op het landschap behoeft aandacht in het vervolgproces. Geadviseerd wordt om het te verplaatsen grondlichaam te beplanten met inheemse beplanting die aansluit op beplantingsstructuren in de omgeving;
- Archeologie: Gezien de hoge verwachtingswaarde van het gehele plangebied is een archeologisch onderzoek in het kader van het inpassingsplan waarschijnlijk nodig;
- Geluid: Op twee woningen (Reethsestraat 1a en 11a) wordt de hoogst toelaatbare geluidbelasting overschreden. Bij de planuitwerking en de onderzoeken voor het inpassingsplan moet onderzocht worden met welke maatregelen het geluid gereduceerd kan worden tot een acceptabel niveau.

In de paragrafen over natuur, water, landschap, archeologie en geluid is nader ingegaan op de in de voorgaande aanbevelingen uit de M.e.r.-beoordeling.

5.2.3 Conclusie

Voor de RTG kan worden geconcludeerd dat, gezien de relatief geringe milieu-impact, het niet nodig is om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen. Daarmee is het opstellen van een MER bij het op te stellen inpassingsplan ook niet nodig. Op basis van de m.e.r.-beoordeling hebben Gedeputeerde Staten in april 2018 besloten geen Milieueffectrapport op te stellen op basis van de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling.

5.3 Archeologie

5.3.1 Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden, is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Op grond van het overgangsrecht van deze wet blijven de bepalingen uit de Monumentenwet 1988 van kracht totdat de Omgevingswet in werking treedt.

5.3.2 Toetsing

Voor het plangebied gelden volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Overbetuwe verschillende verwachtingswaarden. Bij de uitvoering van het plan zal de bodem worden geroerd tot een diepte onder het maaiveld, waar zich mogelijk archeologische resten bevinden. Er is daarom een archeologisch onderzoek uitgevoerd.¹¹

Het onderzoek is als bijlage toegevoegd aan deze toelichting. Het onderzoeksgebied van dit onderzoek bevat de meeste delen van het plangebied van het inpassingsplan. Enkele delen zijn nog niet onderzocht in verband met het ontbreken van toestemming voor het betreden van het terrein, de aanwezigheid van kabels en leidingen. Tevens is het gebied van de Elsterveldsche zeeg niet onderzocht. Deze gebieden zullen in een latere fase archeologisch worden beoordeeld.

Bevindingen onderzoek

Binnen het onderzoeksgebied kunnen bewoningssporen worden verwacht vanaf de Bronstijd tot en met de Late Middeleeuwen. Met name voor de Romeinse tijd en de Middeleeuwen is de aanwezigheid van een nederzetting in de directe omgeving van het plangebied aangetoond. De bewoningssporen die kunnen worden aangetroffen, zijn al dan niet opgehoogde huisplaatsen, (paal)kuilen, greppels, waterputten, haardplaatsen en ovens. Het vondstmateriaal kan uiteenlopen van (vuur)stenen gebruiksvoorwerpen en productieafval, aardewerk, brons, ijzer, glas tot al dan niet verbrand botmateriaal. Het onderzoeksgebied zelf is in het verleden reeds grotendeels onderzocht. Bij booronderzoek in 1999 in het kader van de ontwikkeling van een Multimodaal Transportcentrum Valburg, zijn 19 vindplaatsen vastgesteld. Aanbevolen is om deze vindplaatsen nader te onderzoeken. Van deze vindplaatsen liggen er twee binnen het onderhavige het onderzoeksgebied. Op de ene vindplaats zijn resten uit de periode Neolithicum-Bronstijd aangetroffen, op de andere vindplaats zijn resten uit de IJzertijd-Romeinse tijd aangetroffen. Dit betreffen respectievelijk vindplaats 9 en 8 zoals aangegeven op kaartbijlage 7 van het archeologisch onderzoek.

Vanwege het reeds in 1999 uitgevoerde booronderzoek, zijn bij onderhavig onderzoek alleen die delen van het onderzoeksgebied onderzocht waar nog niet eerder geboord is. Tijdens het veldonderzoek zijn kom- op oever- op restgeul- op beddingafzettingen aangetroffen. In de top is geen bodemvorming aangetroffen. Wel was de klei op som-

¹¹ Vestigia, Archeologisch vooronderzoek in voorbereiding op het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor de realisatie van de Railterminal Gelderland (RTG) te Valburg, gemeente Overbetuwe, referentie: V17-3697, 21 november 2018.

mige plekken stevig. Tevens was er, vooral in het oostelijk deelgebied, sprake van significante verstoring.

Op basis van het onderzoek en het karterende booronderzoek uitgevoerd in 1999 worden voor vijf locaties vervolgstappen in het kader van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) geadviseerd (zie kaartbijlage 7 van het archeologisch onderzoek voor de duiding van de locaties)

- 1 Voor ingrepen ter hoogte van het archeologisch rijksmonument (AMK-terrein 1.096; rijksmonument 47.093), moet een monumentenvergunning worden aangevraagd (rode zone op kaartbijlage 7 van het archeologisch onderzoek).
- 2 Bij het karterend booronderzoek uit 1999 zijn 19 archeologische vindplaatsen geïdentificeerd. Hiervan liggen er 2 binnen het onderhavige plangebied (vindplaats 8 en vindplaats 9). In het rapport uit 1999 is geadviseerd deze vindplaatsen nader te onderzoeken door middel van een waarderend booronderzoek. Er is echter bij het karterend booronderzoek al vondstmateriaal opgeboord. Om meer contextinformatie te verkrijgen over de vindplaats, en naast vondstmateriaal en vondstlagen ook archeologische sporen in kaart te kunnen brengen, wordt echter geadviseerd een waarderend onderzoek door middel van proefsleuven uit te laten voeren op de twee locaties (twee oranje zones op kaartbijlage 7 van het archeologisch onderzoek).
- 3 Bij onderhavig verkennend booronderzoek kon een aantal percelen niet worden onderzocht, omdat geen betredingstoestemming was verkregen. Geadviseerd wordt deze twee zones in een later stadium alsnog door middel van een verkennend booronderzoek te onderzoeken (twee gele zones op kaartbijlage 7 van het archeologisch onderzoek).

Voor de overige delen van het plangebied worden geen vervolgstappen in het kader van de AMZ geadviseerd. Voor de in onderhavig onderzoek door middel van boringen onderzochte percelen kan de archeologische verwachting naar beneden worden bijgesteld tot laag. Vervolgstappen in het kader van de AMZ worden voor deze percelen niet noodzakelijk geacht.

Vervolgstappen

De volgende vervolgstappen worden genomen naar aanleiding van het archeologisch onderzoek:

- voor ingrepen ter hoogte van het archeologisch rijksmonument (AMK-terrein 1.096; rijksmonument 47.093), wordt een monumentenvergunning aangevraagd;
- er wordt een waarderend onderzoek door middel van proefsleuven uitgevoerd op de vindplaatsen 8 en 9;
- een aantal percelen kon niet worden onderzocht vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen of vanwege het ontbreken van betredingstoestemming. Hier wordt nader onderzoek uitgevoerd. Voor de groenstroken langs de Rijksweg wordt geen nader onderzoek geadviseerd, omdat de bodem hier vanwege de aanwezigheid van diverse kabels en leidingen naar verwachting grotendeels geroerd is. Uitzondering hierop zijn de delen die binnen het archeologische rijksmonument liggen (zie hierboven onder 1.). De gronden van de Elsterveldsche zeeg zullen ook worden betrokken in dit vervolgonderzoek.

In een latere fase van de procedure zullen de resultaten van de vervolgstappen worden beschreven in deze paragraaf of een separate bijlage.

5.3.3 Conclusie

Grote delen van het plangebied zijn onderzocht. Hieruit zijn meerdere vindplaatsen naar voren gekomen waar vervolgonderzoek nodig is.

Voor de gebieden die nog niet zijn onderzocht, is ook vervolgonderzoek nodig om de aan- of afwezigheid van vindplaatsen vast te stellen.

Daarnaast bestaat er voor het hele plangebied nog een verwachting op resten uit de Tweede Wereldoorlog.

Gezien het voorgaande zijn de geldende dubbelbestemmingen voor archeologie overgenomen in het inpassingsplan. De nog uit te voeren onderzoeken vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan.

5.4 Bedrijven en milieuzonering

5.4.1 Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe, milieuhindergevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient te worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met een plan mogelijk worden gemaakt.

Hinderaspecten VNG-brochure

Wat betreft de aanbevolen afstanden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies, zoals wonen, is de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'¹² geraadpleegd. Hierin worden richtafstanden aanbevolen voor de hinderaspecten geluid, stof, geur en gevaar. De richtafstanden zijn opgenomen voor zowel het omgevingstype 'gemengd gebied' als 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een rustige woonwijk en buitengebied komen vrijwel geen andere functies voor. De richtafstanden gelden voor een gemiddeld nieuw bedrijf en gaan uit van het gebiedstype 'rustig woongebied'. Voor gemengde gebieden, die gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting hebben, kunnen de richtafstanden worden verkleind volgens de VNG-brochure.

De afstand wordt gemeten vanaf het op de verbeelding aangeduide deel voor de bedrijfsmatige activiteit tot aan de gevel van nieuwe of bestaande woningen gelegen buiten betreffend perceel. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de mogelijkheid voor (omgevingsvergunningsvrije) aan- en uitbouwen bij deze woningen of het gebruik van (vrijstaande) bijgebouwen voor gevoelige functies.

Overige hinderaspecten

Bij 'overige hinderaspecten' wordt rekening gehouden met hinder die buiten de kaders van de VNG-brochure valt, zoals afstanden vanwege gebruik van gewasbeschermingsmiddelen, lichthinder die aan de orde kan zijn bij kassen en sportvelden, of geluidhinder als gevolg van menselijk stemgeluid.

5.4.2 Toetsing

5.4.2.1 Hinderaspecten VNG-brochure

In het plangebied worden geen hindergevoelige functies mogelijk gemaakt. De administratieve ruimte in het poortgebouw behoort tot de beoogde inrichting (RTG) zelf.

De milieuhindergevende functie in het plangebied bestaat uit de op- en overslaglocatie met bijbehorende sporen en parkeerplaatsen voor vrachtwagens. De RTG sluit wat betreft de hinderkenmerken en beoogde activiteiten het beste aan bij SBI2008 - 492 (Vervoer over land, spoorwegen: - rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuveld)). Aan deze functie wordt volgens de VNG-brochure in beginsel milieucategorie 4.2 toegekend. De maximaal aanbevolen richtafstand die daaraan is gekoppeld bedraagt 300 meter en wel voor de hinderaspecten geluid en gevaar. Binnen een af-

¹² Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Bedrijven en milieuzonering 2009, ISBN 9789012130813.

stand van 300 meter van het toekomstige bedrijfsperceel liggen diverse gevoelige functies. Het gaat om (bedrijfs-)woningen aan de Eimerensestraat en de Reethsestraat. Deze gevoelige functies liggen nabij een nationale hoofdinfrastructuur (Betuwe-route, A15) waardoor kan worden gesproken van een gemengd gebied. Er kan van één lagere afstandstrap worden uitgegaan. De volgende 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 5.9 en paragraaf 5.11). 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.

5.4.2.2 Overige hinderaspecten

Mogelijke overige hinderaspecten kunnen betrekking hebben op een spuitzone in verband met gewasbeschermingsmiddelen. Overige van belang zijnde hinderaspecten betreffen de hoogspanningsleidingen zijn behandeld in paragraaf 5.13.

Volgens het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied Overbetuwe' is op grond van de bestemming 'Agrarisch' ten noorden van het plangebied de uitoefening van (glas)tuinbouw, fruit- en boomteelt toegestaan. Er geldt volgens het genoemde bestemmingsplan een beperking voor deze activiteiten op een afstand van minder dan 50 meter van bestemmingsvlakken ten behoeve van voor bestrijdingsmiddelen gevoelige functies.

De geldende functies in het plangebied betreffen geen voor bestrijdingsmiddelen gevoelige functies. Er gelden op grond van het geldende bestemmingsplan derhalve geen beperkingen voor het gebruik van bestrijdingsmiddelen op de agrarische gronden ten noorden van het plangebied. De toekomstige functie is wel gevoelig voor bestrijdingsmiddelen, onder andere vanwege de in het poortgebouw beoogde functies. Het toekomstig bestemmingsvlak van de bedrijfsbestemming ligt niet binnen een afstand van 50 m tot omliggende voor agrarische doeleinden bestemde gronden. Er bestaat op grond hiervan geen aanleiding tot verder onderzoek naar het verblijfsklimaat in het plangebied in verband met spuitzonering.

5.4.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan.

5.5 Behoeft

5.5.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid 2 Bro moet de onderbouwing van een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling bevatten, en, indien het ruimtelijk plan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Het voorgaande is algemeen bekend onder de noemer 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

5.5.2 Toetsing

5.5.2.1 Onderzoeksvragen

Voor de toets aan artikel 3.1.6, lid 2 Bro zijn voor de ontwikkeling van de RTG de volgende vragen beantwoord:

- 1 is sprake van een (nieuwe) stedelijke ontwikkeling en zo ja, welke ontwikkeling?
- 2 wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied?
- 3 is er behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling?
- 4 A. zo ja: wordt de behoefte in bestaand stedelijk gebied gerealiseerd?
B: zo nee: waarom kan niet binnen bestaand stedelijk gebied in die behoefte worden voorzien?

Voor de ontwikkeling van de RTG is onderzoek uitgevoerd naar het verzorgingsgebied en de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte daarbinnen.¹³ Het onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het plan (bijlage 7). De onderzoeksvragen 2 t/m 4 zijn beantwoord aan de hand van dit onderzoek.

5.5.2.2 (Nieuwe) stedelijke ontwikkeling

Met dit inpassingsplan worden onder andere de geldende bestemmingen 'Verkeer' en 'Agrarisch' herzien in een bestemming waarmee een railterminal met bijbehorende bebouwing mogelijk wordt gemaakt. Er is sprake van een toename van het ruimtebeslag als gevolg van de nieuwe bouwmogelijkheden. Bovendien is de functiewijziging van een zodanige aard en omvang dat reeds sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarom is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en moet het plan worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

5.5.2.3 Ruimtelijk verzorgingsgebied

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat de RTG primair een regionale functie vervult als het gaat om de herkomst en bestemming van im- en exportlading. De gemeenten binnen dit verzorgingsgebied betreffen, naast de gemeente Overbetuwe, ook de direct omliggende gemeenten en gemeenten gelegen op een grotere afstand tot in Noord-Limburg en Noord-Brabant. De goederenstroom van de RTG kent ook een secundair internationaal karakter. De internationale potentie van de RTG ligt vooral op de as richting Duitsland en Polen en Noord-Italië.

¹³ Goudappel Coffeng, Railterminal Gelderland Ladder voor Duurzame Verstedelijking, referentie: GDL391/Sdg/2135.02, 25 juni 2018.

5.5.2.4 Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte

Bij de beschrijving van de behoefte aan de RTG wordt vermeld dat het hier gaat om een specifieke ontwikkeling met een internationale verzorgingsfunctie, die reikt tot ver in Europa en daarbuiten. Door deze brede functie zijn voor de RTG vraag en aanbod minder eenvoudig naast elkaar te leggen, dan bijvoorbeeld bij een woningbouwontwikkeling met uitsluitend een lokale of regionale functie. Daar komt bij dat de logistieke sector zich niet gemakkelijk laat vatten in prognoses en ontwikkelingen. Macroeconomische ontwikkelingen hebben een grote invloed op deze markt, maar ook veranderingen in (inter)nationaal beleid en wet- en regelgeving hebben impact. Door het actief stimuleren van duurzaam vervoer en het ontmoedigen van vervoer over de weg kunnen overheden een grote rol spelen bij het realiseren van een modal shift. Dat er een omslag naar meer spoorvervoer gaat komen staat wel vast, maar de omvang daarvan is sterk afhankelijk van de genomen maatregelen. Op veel lager schaalniveau zorgen bijvoorbeeld kortlopende contracten tussen vervoerders (en hun onderaannemers) en verladers en de aanwezigheid van vele kleine marktspelers voor grote lokale en regionale veranderingen.

De belangrijkste conclusies ten aanzien van de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte luiden als volgt:

- Onderzoek in het kader van Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in opdracht van het Ministerie van I&M in 2016 laat zien dat er potentie is voor de RTG.
- De behoefte aan de RTG wordt geïllustreerd door de Letters of Support van grote bedrijven op het nabijgelegen Park15, in de regio en in het buitenland.
- 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. Daarbij vergroten ontwikkelingen als de groei van de internationale aan- en afvoer (over langere afstand), verandering in de samenstelling van ladingstromen (containerisatie), verbeterde mogelijkheden voor bundeling, toename van congestie op de weg en een mogelijke CO₂-heffing voor de binnenvaart, de potentie van spoorgoederenvervoer.
- 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 de nabijgelegen Barge Terminal in Nijmegen. De RTG richt zich specifiek op ladingstromen van en naar gebieden die met de binnenvaart minder goed te bereiken 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 pallet 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.

- De RTG biedt directe werkgelegenheid aan 4 tot 12 fte. Het effect op de indirecte werkgelegenheid is groter, maar lastiger om precies toe te delen aan de RTG. Ter illustratie: het nieuwe distributiecentrum van Lidl op Park15 zorgt voor 350 extra arbeidsplaatsen, waarbij de keuze van Lidl voor Park15 mede is gebaseerd op de realisatie van de RTG. Dezelfde motivatie geldt voor de ontwikkeling van het Europese distributiecentrum van Nabuurs, waar de eerste 60.000 m² warehouse aan honderden werknemers werkgelegenheid biedt.

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.

5.5.2.5 Bestaand stedelijk gebied

In de voorgaande paragrafen is onderbouwd dat sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling waaraan een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte bestaat. De locatie ligt niet in bestaand stedelijk gebied. Uit het onderzoek blijkt dat deze behoefte ook niet in bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien. Hiervoor bestaan de volgende overwegingen:

- 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. De ontwikkeling van een railterminal op deze locaties is 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 de hiervoor genoemde knelpunten niet. De directe ligging aan de Betuweroute maakt een ongehinderde aan- en afvoer van treinen met een veelvoud aan bestemmingen mogelijk. Daarnaast is de bereikbaarheid over de weg ook beter.
- De potentie van de RTG is sterk locatie gebonden. De locatie bij Valburg is met de ligging aan de Betuweroute, de A15, de nabijheid van de Barge Terminal in Nijmegen en met de al aanwezige spoorinfra (CUP) de locatie bij uitstek voor een railterminal in de regio.

5.5.3 Conclusie

Bij de beoogde planontwikkeling is sprake van een kwantitatieve behoefte waarbij deze behoefte nader kwalitatief is onderbouwd wat betreft de positionering. Het beoogde programma kan vanwege de specifiek locatievereisten en de locatieomstandigheden (verzorgingsgebied) niet elders dan wel in bestaand stedelijk gebied van de verzorgingsregio worden gerealiseerd.

5.6 Bodem

5.6.1 Algemeen

Bij functiewijzigingen die leiden tot een verandering van de bestaande bestemming moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem de realisatie van de gewenste functie toestaat. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

5.6.2 Toetsing

In het kader van de Milieueffectenstudie Railterminal Gelderland (MES) is een historisch bodemonderzoek¹⁴ uitgevoerd. De MES is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Het plangebied van onderhavig inpassingsplan valt grotendeels binnen het gebied dat is beschouwd in dit historisch bodemonderzoek. De delen die niet zijn beschouwd betreffen bijvoorbeeld het her te bestemmen perceel Reethsestraat 23, de bospassage bij de Eimerensestraat-Reethsestraat en vergroting van de Elsterveldsche zeeg. Aangezien de geldende bestemming van deze gronden beperkt wordt aangepast en geen nieuwe dan wel gevoeligere functies zijn toegestaan, is in het kader van dit inpassingsplan het voorliggende historisch bodemonderzoek voldoende.

Uit het historisch bodemonderzoek blijkt dat de bodem van het onderzoeksgebied geclassificeerd is als bodemkwaliteitsklasse Achtergrondwaarde, met uitzondering van de bermen waar kwaliteitsklasse Industrie wordt verwacht en aanwezige verdachte locaties. Verder zijn in het gebied een aantal locaties aanwezig welke verdacht zijn met betrekking tot het voorkomen van asbest. Het gaat om de te amoveren woningen Reethsestraat 1, 1a en 11a en om de her te bestemmen bebouwing op het perceel Reethsestraat 21/23. Voor de sloop van de opstallen op het perceel Reethsestraat 1a is reeds een vergunning voor sloop afgegeven, waarbij een asbestinventarisatie is uitgevoerd. Voor de sloop van de overige opstallen in verband met de realisatie van het inpassingsplan zal waar noodzakelijk een asbestinventarisatie en, indien aan de orde, een sanering plaatsvinden. Hiervoor is een kostenpost in de exploitatie van het plan opgenomen. Voor zover bekend is geen sterke asbestverontreiniging in de grond vastgesteld. Met betrekking tot de aanwezige bodemkwaliteit in de rest van het plangebied is het niet de verwachting dat eventueel te treffen maatregelen de (economische) uitvoerbaarheid in gevaar brengen.

Ten aanzien van de voormalige stortplaats (geduid als Reethsestraat 3 te Elst) wordt in het historisch onderzoek geconstateerd dat bij ingrepen saneringswerkzaamheden nodig zijn. Nadien is de situatie met de voormalige stortplaats nader beschouwd en is op basis van een nieuwe variant voor het tracé het wegontwerp aangepast¹⁵. Deze nadere beschouwing (memo) is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Uit de memo volgt dat de aanpassing van het wegontwerp, zoals nu ten grondslag ligt aan dit inpassingsplan, zodanig is dat de uitvoering van onderzoek van de stortplaats in het kader van een mogelijke sanering nu niet aan de orde is. Verder is de waterhuishouding hier een aandachtspunt. Er moet worden voorkomen dat de benodigde voorzieningen

¹⁴ Bijlage VIII 'Historisch bodemonderzoek', bij MES.

¹⁵ Royal HaskoningDHV, memo Beschikbare informatie voormalige stortplaats Reethsestraat 3 te Elst, referentie T&PBF7530N001D0.2, 5 februari 2018.

(bijvoorbeeld een aan te leggen watergang naast de weg) raakvlakken kent met de stortplaats, anders zijn volgens de bevindingen in de memo mogelijk wel saneringsmaatregelen vereist. Voor het punt van de waterhuishouding wordt geconstateerd dat in het ontwerp voor de ontsluitingsweg er geen raakvlak tussen de weg en contour van de voormalige stortplaats bestaat, aangezien er geen watergang tussen de weg en de stortplaats is voorzien. Voor de watergang tussen ontsluitingsweg en de noordelijk daarvan gelegen groenstrook/grondwal, dus verder bij de voormalige vuilstort vandaan, zijn geen maatregelen vereist.

5.6.3 Conclusie

Voor het inpassingsplan is voldoende informatie vergaard over de bodemkwaliteit in relatie tot de toekomstige functies in het plangebied. Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de vaststelling van het inpassingsplan.

5.7 Cultuurhistorie

5.7.1 Algemeen

Door de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van een ruimtelijk plan. Om die redenen is een korte analyse verricht van de ontstaansgeschiedenis en de mogelijk aanwezige cultuurhistorische waarden in het gebied.

De provincie Gelderland heeft tien 'Belvoirgebieden' aangewezen in haar cultuurhistorische beleid. Ieder gebied heeft zijn eigen regionale cultuurhistorische identiteiten. De dragers van deze identiteiten zijn de DNA-structuren. Dit zijn karakteristieken in het landschap die behouden, versterkt en ontwikkeld moeten worden. De Belvoirgebieden maken inmiddels geen onderdeel meer uit van het Gelderse erfgoedbeleid. De DNA-structuren geven echter nog wel een waarde aan, daarom worden deze structuren nog wel meegenomen in de toetsing. De gemeente Overbetuwe heeft een erfgoedplan vastgesteld¹⁶ en heeft gemeentelijke monumenten aangewezen. Het inpasingsplan is getoetst aan alle voornoemde plannen.

5.7.2 Toetsing

De belangrijkste kenmerken voor het plangebied en de planontwikkeling zijn:

- 'leigraven' (Elsterveldsche Zeeg en Mermsche Zeeg) en een bestaande kade (Reethsestraat). De leigraven maken deel uit van een karakteristiek oud patroon van ontwatering. De kade maakt deel uit van het oude dorpsoldersysteem. Bij deze lijnen gaat het dus om de oude structuren in het landschap. Deze structuren zijn nog wel aanwezig, maar worden al wel doorsneden door de Betuweroute, zoals te zien is op de navolgende afbeelding. Op deze locatie zijn de structuren al onderbroken;
- in het plangebied ligt het volgende monument: Reethsestraat 1a. Voor dit pand is sprake van een onherroepelijke sloopvergunning die is aangevraagd in verband met brandschade. Nabij het plangebied liggen de volgende monumenten: Reethsestraat 6 en 7;
- de Reethsestraat en Eimerensestraat vormen samen met de erven, erfbeplantingen en monumentaal groen herkenbare kleinschalige cultuurhistorisch waardevolle structuren in het gebied.

¹⁶ ADC Heritage BV, Erfgoedplan 'Een Sleutel tot de schatkist', rapportnummer H001, 08-12-2004.

DNA-kaart Lijn elementen

-  Leigraaf
-  Bestaande Kade
-  Vermoedelijk Romeins wegtrace



Figuur 13. Ligging leigraaf en bestaande kade. (bron: milieueffectenstudie RTG)

De leigraaven worden reeds doorbroken door de Betuweroute en het CUP. Door de planrealisatie wordt een groter deel van deze zegen verstoord, maar niet zodanig dat deze leigraaven als verkavelingsstructuur niet meer herkenbaar zijn in het landschap. De zegen behouden de functie in het watersysteem. Dit bevordert en gaat dus niet ten koste van de herkenning van deze zeeg in het cultuurhistorische landschap. De kade van de Reethsestraat wordt niet direct aangetast als gevolg van de planrealisatie. Het gebied blijft als zodanig herkenbaar. Door de nieuwe ontsluitingsweg wordt de kade ontlast wat betreft het doorgaande verkeer. De landschappelijke inpassing van het plangebied zorgt er tevens voor dat de ligging van de kade in het open landschap minder wordt verstoord door de nabijgelegen infrastructuur van railverkeer en snelweg.

Het monument Reethsestraat 1a is door brand zwaar beschadigd. Er is een omgevingsvergunning voor sloop afgegeven. In afwachting van de ontwikkelingen is de herbouwplicht opgeschort. Het kan zijn dat de gemeente de monumentale status verwijdt en daadwerkelijk tot sloop kan worden overgegaan of een herbouwplicht elders wordt opgelegd. In dit inpassingsplan wordt het perceel herbestemd voor Groen en Verkeer. Dit vormt het uitgangspunt voor de beoordeling.

De overige monumenten (buiten het plangebied) worden niet gehinderd door de ontwikkelingen in het plangebied, omdat deze voor dit aspect niet binnen de directe invloedssfeer van het plangebied liggen.

5.7.3 Conclusie

Bij het aspect cultuurhistorische waarden wordt het kenmerkende historische verkavelingspatroon niet geheel behouden. Ten aanzien van alternatieven die deze waarden niet schaden is een ruimtelijke afweging gemaakt (milieueffectenstudie), waarbij het economisch functioneren en het woon- en leefklimaat doorslaggevend zijn geweest. Op deze manier zijn de cultuurhistorische waarden voldoende meegewogen bij de planvorming en vormt het aspect cultuurhistorie geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan.

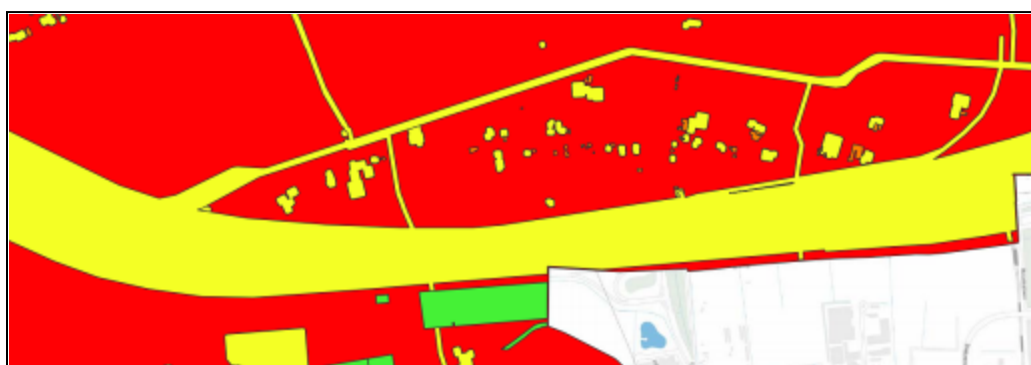
5.8 Explosieven

5.8.1 Algemeen

Tijdens de Tweede Wereldoorlog van 1940 - 1945 hebben zich op diverse locaties in de huidige gemeente Overbetuwe oorlogshandelingen voorgedaan. Als gevolg van deze oorlogshandelingen kunnen op bepaalde locaties niet-gesprongen Conventionele Explosieven (CE) of delen daarvan in de bodem voorkomen. Voor het veilig en op verantwoorde wijze uitvoeren van grondwerkzaamheden, is het van belang om duidelijkheid te krijgen over de aard en omvang van de situatie aangaande CE. Wanneer explosieven bij werkzaamheden worden aangetroffen, kunnen deze gevaar opleveren voor de publieke veiligheid. Daarnaast kunnen deze vondsten een belasting voor het milieu vormen.

5.8.2 Toetsing

Op grond van de risicokaart explosieven van de gemeente Overbetuwe geldt voor het grootste deel van het plangebied een laag risico op het aantreffen van explosieven tijdens graafwerkzaamheden. Dit zijn de gele gebieden op de risicokaart. Voor beperkte delen van het plangebied geldt een hoog risico, bijvoorbeeld bij de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de Rijksweg Zuid.



Figuur 14. Uitsnede risicokaart explosieven. (Bron: www.overbetuwe.nl)

Voor de planontwikkeling is een projectleiderssamenvatting CE uitgevoerd.¹⁷ Het onderzoek is als bijlage aan deze toelichting toegevoegd. Uit het onderzoek blijkt op basis van de beschikbare archiefgegevens, literatuur en luchtfotomateriaal kan worden gesteld dat binnen het plangebied, in de niet-naoorlogs geroerde bodem, de volgende (sub)soorten CE kunnen zijn achtergebleven:

- geschutmunitie, verschoten, diverse kalibers, met een maximaal kaliber van 155 mm tot een diepte van 2,50 m minus maaiveld (maaiveld Tweede Wereldoorlog), oftewel 5,60 m +NAP;
- geschutmunitie, achtergelaten, kaliber onbekend, tot een diepte van maximaal 2,50 m minus maaiveld (bodem stelling/watergang), oftewel 5,60 m +NAP;
- mijnen, aantal en type onbekend, tot een diepte van maximaal 0,50 m minus maaiveld, oftewel 7,60 m +NAP;

¹⁷ Gemeente Overbetuwe, Projectleiderssamenvatting Conventionele Explosieven Railterminal Valburg, kenmerk: BB18-092-02, 7 november 2018.

- resten V-wapen (V-1 vliegende bom), tot een diepte van maximaal 4,50 m minus maaiveld, oftewel 3,40 m +NAP;
- klein-kalibermunitie, hand- en geweergranaten en munitie voor granaatwerpers, tot een diepte van maximaal 2,50 m minus maaiveld (bodem wapenopstelling/schuttersput/watergang), oftewel 5,60 m +NAP.

Om de risico's met betrekking op CE te minimaliseren wordt in het onderzoek aanbevolen om voorafgaande aan de voorgenomen bodemroerende werkzaamheden een aanvullend bronnen- of (grondradar)detectieonderzoek uit te voeren. Middels een dergelijk aanvullend onderzoek kan worden vastgesteld of binnen het plangebied reeds naoorlogse bodemroerende werkzaamheden hebben plaatsgevonden en of nog mogelijk CE aanwezig zijn. De volgende scenario's kunnen aan de orde zijn naar aanleiding van het aanvullend onderzoek:

- indien uit aanvullend onderzoek blijkt dat de aard en de omvang van deze werkzaamheden voldoende zijn om te kunnen stellen dat niet langer sprake is van een verhoogde kans op het aantreffen van CE, dan kunnen de voorgenomen werkzaamheden zonder beperkende maatregelen worden uitgevoerd;
- wanneer echter blijkt dat de aard en de omvang van deze werkzaamheden onvoldoende is om te kunnen stellen dat niet langer sprake is van een verhoogde kans op het aantreffen van CE, dan dienen aanvullende opsporingswerkzaamheden, zoals bedoeld in het WSCS-OCE¹⁸, te worden uitgevoerd.

5.8.3 Conclusie

Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het aanvullend onderzoek en eventuele verwijdering van aangetroffen CE is goed mogelijk. De kosten hiervoor zijn begroot in de exploitatie van het plan. Het aspect explosieven vormt verder geen kader voor het inpassingsplan en vormt geen belemmering voor de uitvoering daarvan.

¹⁸ Werkveldspecifiek Certificatieschema voor het Systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven.

5.9 Externe veiligheid

5.9.1 Algemeen

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Bepaalde maatschappelijke activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten leggen beperkingen op aan de omgeving. Door voldoende afstand tussen risicovolle activiteiten en bijvoorbeeld woningen kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd.

De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (artikel 1 van het Besluit Externe veiligheid inrichtingen (Bevi)). Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen.

Bij de beoordeling van externe veiligheid in relatie tot de ruimtelijke ordening worden twee soorten risico's onderscheiden; plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt als een kans per jaar en wordt verbeeld in een contour van 10^{-6} per jaar. Dit is het risico op een plaats buiten een inrichting of langs een transportas voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij de transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Voor inrichtingen geldt dat binnen de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour geen kwetsbare objecten aanwezig mogen zijn. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour als richtwaarde. Voor het transport van gevaarlijke stoffen geldt de 10^{-6} per jaar PR-contour voor nieuwe situaties voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Voor de bestaande situaties geldt de 10^{-5} per jaar PR-contour als grenswaarde en de 10^{-6} per jaar PR-contour als een streefwaarde voor (beperkt) kwetsbare objecten.

Bij het groepsrisico is het niet een vaste norm (contour) die bepalend is. Bij het groepsrisico gaat het om de cumulatieve kansen per jaar dat een aantal personen overlijdt als gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij een transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Voor het groepsrisico bestaat geen wettelijke norm waaraan getoetst wordt. In plaats daarvan wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Een beschouwing van het bevoegde gezag ten aanzien van deze kwantitatieve waarde is een van de elementen uit de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. Binnen deze verantwoording kan het bevoegd gezag van deze waarde afwijken. Er bestaat een oriëntatiewaarde voor inrichtingen en een oriëntatiewaarde voor transport van gevaarlijke stoffen.

Stationaire bronnen

Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten de inrichtingsgrens van de betreffende Bevi-inrichting, bijvoorbeeld rondom chemische fabrieken en lpg-tankstations. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij huizen, ziekenhuizen, scholen of winkels. Het besluit verplicht gemeenten en provincies wettelijk vanaf de inwerkingtreding van het besluit bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van ruimtelijke plannen met externe veiligheid rekening te houden.

Mobiele bronnen

Het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg en het water is op 1 april 2015 in werking getreden. In het Basisnet wordt een afweging gemaakt tussen ruimtelijke, vervoers- en veiligheidsbelangen. Om het Basisnet te verankeren is het besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) vastgesteld en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) aangepast.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen zijn de eisen opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). De belangrijkste eisen aan ruimtelijke plannen: ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico en verantwoording van groepsrisico, ruimtelijke reservering voor belemmeringenstrook met aanlegvergunningenstelsel.

5.9.2 Toetsing

Het plan omvat de aanleg van een railterminal waar sprake kan zijn van de overslag van laadeenheden met gevaarlijke stoffen. Afhankelijk van de hoeveelheid en het soort gevaarlijke stoffen, kan sprake zijn van een Bevi-inrichting. In dit inpassingsplan wordt uitgegaan van een Bevi-inrichting. Daarnaast staat het plan een beperkt kwetsbaar object (bedrijfsgebouw/kantoor) toe waarvoor risicobronnen in en om het plangebied relevant kunnen zijn.

Voor het inpassingsplan is daarom een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd.¹⁹ Dit onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. In de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) voor de railterminal (bijlage 1 bij het onderzoek) is geconstateerd dat de scenario's voor het doorgaande spoor, de overslag en de opslag zich in principe over vrijwel de gehele lengte van de inrichting kunnen voordoen over een lengte van circa 800 meter. Deze scenario's zijn daarom als lijnbronnen gemodelleerd met een lengte van circa 800 meter. In de navolgende paragrafen zijn verder de resultaten van het onderzoek kort behandeld.

5.9.2.1 Onderzoek externe veiligheid

In het onderzoek externe veiligheid wordt geconstateerd dat de volgende risicobronnen vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevant zijn voor het inpassingsplan:

- 1 RTG (plangebied);
- 2 Transportroute RTG (plangebied);
- 3 Betuweroute;
- 4 CUP (Container uitwisselpunt);
- 5 Transport van aardgas per buisleiding A-505;

¹⁹ Royal HaskoningDHV, onderzoek externe veiligheid PIP Railterminal Gelderland, referentie T&PBF7530R003F0.2, 31 oktober 2018.

- 6 Transport van aardgas per buisleiding A-507;
- 7 Transport van aardgas per buisleiding A-663.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico van de risicobronnen vormt geen belemmering voor het plangebied. Binnen de bestemming Agrarisch, waarover de plaatsgebonden risicocontour van de RTG loopt, zijn evenementen mogelijk. Geadviseerd wordt om evenementen uit te sluiten.

Groepsrisico

- Het groepsrisico van de RTG ligt onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico moet uitgebreid verantwoord worden;
- Het groepsrisico van de nieuwe ontsluitingsweg/transportroute RTG ligt onder de 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico moet beperkt verantwoord worden;
- Het groepsrisico van de buisleidingen neemt niet toe en ligt onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico moet beperkt verantwoord worden;
- Het groepsrisico van het CUP neemt niet toe en blijft onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico moet uitgebreid verantwoord worden;
- Het groepsrisico van de Betuweroute neemt niet toe en blijft onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico moet beperkt verantwoord worden.

5.9.2.2 Verantwoording groepsrisico

Op grond van het onderzoek externe veiligheid moet voor diverse risicobronnen het groepsrisico, afhankelijk van de risicobron, beperkt of uitgebreid worden verantwoord. Deze verantwoording is opgenomen in het onderzoek externe veiligheid (hoofdstuk 5). Hierna is een korte samenvatting van de twee te beoordelen onderwerpen 'maatregelen beperking groepsrisico' en 'rampenbestrijding en zelfredzaamheid' opgenomen.

Maatregelen beperking groepsrisico

Voor het CUP en de RTG dient gekeken te worden naar het treffen van maatregelen om het groepsrisico te beperken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen:

- Bronmaatregelen: Het ruimtelijk besluit heeft geen directe invloed op het treffen van maatregelen aan het CUP en de railterminal om het groepsrisico te verlagen. In de Omgevingsvergunning gedeelte milieu van de railterminal zal deze afweging verder plaatsvinden.
- Ruimtelijke maatregelen: Een alternatieve locatie van de railterminal kan een positieve invloed hebben op het groepsrisico. Voor de geselecteerde locatie heeft de provincie een bewuste keuze gemaakt vanuit economisch oogpunt en ruimtelijk perspectief. Voor het groepsrisico van het CUP is het beperken van de bevolkingdichtheid in het plangebied een ruimtelijke maatregel. Het plan maakt een werklocatie voor minder dan 10 personen mogelijk en heeft daarmee een lage personeledichtheid.

Mogelijkheden rampenbestrijding en zelfredzaamheid

- De mogelijkheden voor rampenbestrijding: De mogelijkheden voor rampenbestrijding verschilt per type gevaar. Samen met de veiligheidsregio wordt in het ontwerp rekening gehouden met voldoende bluswatervoorzieningen en voldoende bereikbaarheid.
- De mogelijkheden voor zelfredzaamheid: De mogelijkheden voor zelfredzaamheid verschilt per type gevaar. Voor de omgeving van de railterminal zijn de mogelijkheden gelijk aan een incident bij de Betuweroute. Voor de aanwezigen in het plangebied is het belangrijk dat er voldoende vluchtroutes zijn.

Hieruit blijkt dat het groepsrisico in voldoende mate is verantwoord en de hoogte van het groepsrisico acceptabel wordt geacht. Het onderzoek is ter advies voorgelegd aan de Veiligheidsregio. Dit advies wordt in een latere fase aan het onderzoek toegevoegd.

Alles overwegende komt de provincie Gelderland nu tot het oordeel dat het in het kader van de externe veiligheid verantwoord is om het inpassingsplan in de huidige vorm vast te stellen.

5.9.3 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek worden in het inpassingsplan de volgende maatregelen vastgelegd in verband met het aspect externe veiligheid:

- voor de locatie van het poortgebouw is in het onderzoek uitgegaan van de locatie zoals beoogd in de ontwerptekening. Voor de locatie van dit gebouw is daarom een bouwvlak opgenomen. In het poortgebouw zijn slechts beperkt mensen aanwezig;
- er is een veiligheidszone opgenomen ter plaatse van de PR-contouren van de railterminal, omdat het geldende bestemmingsplan binnen deze contouren nog beperkt kwetsbare objecten toestaat. In de veiligheidszone wordt geregeld dat kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten (zoals een terrein voor evenementen) zijn uitgesloten;
- de stapelhoogte van laadeenheden bedraagt circa 10 m;
- binnen de bedrijfsbestemming voor de railterminal wordt een deel van het bestemmingsvlak aangewezen waar geen op- en overslag van laadeenheden mag plaatsvinden (aanduiding 'laad- en losplaats uitgesloten'). Hiermee is namelijk rekening gehouden in het onderzoek.
- aansluitend op het voorgaande punt: tevens is op de verbeelding het gebied aangeduid waarbinnen spoorwegen (als onderdeel van de inrichting) mogen worden aangelegd, omdat in het onderzoek van de specifieke locatie van de spoorwegen in het ontwerp is uitgegaan.

Het aspect externe veiligheid geeft verder geen beperking voor de vaststelling van het inpassingsplan.

5.10 Flora en fauna

5.10.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden van het plangebied. Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. De Wet natuurbescherming (Wnb) regelt de gebieds- en soortenbescherming alsmede de bescherming van houtopstanden. Op provinciaal niveau worden eveneens gebieden beschermd, wat wordt geregeld in de Omgevingsverordening Gelderland die van toepassing is op het Gelders Natuurnetwerk Nederland (GNN) en de Groene Ontwikkelingszones (GO) en de daarvoor beschreven kernkwaliteiten en ontwikkelingsdoelen.

5.10.2 Toetsing

Voor het inpassingsplan is een verkennend natuuronderzoek uitgevoerd en zijn naar aanleiding daarvan nadere onderzoeken in gang gezet. De tussenresultaten zijn vermeld in een memo.²⁰ Deze memo is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. In de navolgende paragrafen zijn de resultaten van het onderzoek kort behandeld. In de memo wordt overigens verwezen naar enkele andere onderzoeken welke als bijlage bij de memo zelf of als bijlage aan dit bestemmingsplan zijn toegevoegd.

5.10.2.1 Algemene conclusie

De algemene conclusie in de memo is de volgende:

- Gebiedsbescherming: realisatie van dit provinciaal Inpassingsplan heeft geen negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden²¹, het Gelders Natuurnetwerk of aanwezige monumentale bomen. Hierbij wordt er van uitgegaan dat met duurzaamheidsmaatregelen de stikstofdepositie onder de (verlaagde) grenswaarde van 0,05 mol N/ha/jr wordt gebracht. Wanneer de (verlaagde) grenswaarde niet wordt behaald geldt er een melding- of vergunningplicht.
- Soortenbescherming: bij realisatie van het inpassingsplan is sprake van effecten op beschermde soorten. Er is een ontheffing van de Wnb nodig voor de steenuil, buizerd, gewone dwergveermuis en ruige dwergveermuis, en mogelijk voor de ransuil. Door mitigerende/compenserende maatregelen te treffen, wordt voldaan aan de voorwaarden voor het verkrijgen van een ontheffing van de Wnb, waarbij het wettelijk belang van de ontwikkeling (vanwege de ontheffing voor vogels) nader is onderbouwd in paragraaf 5.8 van de memo. Tevens heeft voor het verkrijgen van de ontheffing een alternatievenafweging plaatsgevonden in paragraaf 5.9 van de memo. Gezien de ontwikkeltijd of gewenningsperiode voor een deel van de maatregelen, en de voorziene realisatie van de railterminal op relatief korte termijn, is het van belang om zo snel mogelijk te starten met het uitwerken en realiseren van de maatregelen.

²⁰ Royal HaskoningDHV, PIP Railterminal Gelderland - Ecologisch onderzoek, referentie TPBF7530N004F4.1, 19 november 2018.

²¹ Uit een uitgevoerde Aërius berekening (zie bijlage A bij de memo 'ecologisch onderzoek') blijkt dat er een toename is van 0,12 mol N/ha/jr binnen gevoelige Natura2000-gebieden.

5.10.2.2 Compenserende/mitigerende maatregelen

De ruimtelijke ontwikkeling die dit inpassingsplan mogelijk maakt is wat het aspect flora en fauna betreft getoetst door middel van diverse onderzoeken welke zijn samengevat in de memo. Uit de onderzoeken volgt dat enkele maatregelen nodig zijn ter voorkoming van (mogelijke) overtreding van de Wnb. De maatregelen zullen worden getroffen voor en na verlening van de ontheffing. De maatregelen die nodig zijn, zijn goed uitvoerbaar (ook financieel) en er is geen invloed op de staat van instandhouding van de soort waarvoor ontheffing nodig is. De meeste maatregelen komen terug in het in een latere fase op te stellen landschapsplan. Sommige maatregelen vragen echter ook om een bouw- en/of gebruiksregeling in het inpassingsplan. Het betreffen de volgende maatregelen:

- Vleermuizen:
 - Aanleiding maatregel: door aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg verdwijnt de kraam- en paarverblijfplaats van gewone dwergvleermuizen van Reethsestraat 1. De bomen rondom de woning behoren tot de functionele leefomgeving van de verblijfplaats. Ook de gebouwen die potentieel geschikt zijn als verblijfplaats van nummer Reethsestraat 23 en 11a worden verwijderd. Het transformatorhuisje dat als verblijfplaats gebruikt wordt blijft behouden.
 - Maatregel in relatie tot de inhoud van dit inpassingsplan: er moeten nieuwe permanente verblijfplaatsen gerealiseerd worden in/aan bestaande gebouwen op korte afstand of in nieuwe gebouwtjes/torentjes binnen het plangebied. Het toepassen van een vleermuistoren is een definitieve maatregel waardoor tijdelijke maatregelen, zoals het plaatsen van kasten niet meer nodig zijn. De vleermuistoren biedt een jaarrond (zomer- en winter) verblijfplaats voor vleermuizen. Per verblijfplaats die verloren gaat worden meerdere permanente verblijfplaatsen gerealiseerd. Dit inpassingsplan staat binnen de bestemming Groen in zijn algemeenheid de aanleg van bouwwerken ten dienste van het behoud en de ontwikkeling van fauna toe. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van een vleermuistoren is een bouwhoogte van 5 meter opgenomen. De locatie van deze bouwwerken is beperkt tot een locatie nabij de kruising Reethsestraat – Rijksweg Zuid (specifieke bouwaanduiding op de verbeelding). Tenslotte is op basis van de voortoets en het effect van verlichting op de bestaande vliegroutes van vleermuizen in de bouwregels bij de bestemming Bedrijf en Verkeer opgenomen dat de lichtbron van lichtmasten naar beneden moet zijn gericht.

5.10.2.3 Nader onderzoek

De memo zoals gebruikt in deze paragraaf is mede gebaseerd op nog lopend nader onderzoek. De resultaten van het nog lopende nader onderzoek worden in een latere fase in deze paragraaf of in een separate bijlage vermeld.

Het betreft nader onderzoek naar de volgende soorten:

- afronden onderzoek vliegroute vleermuizen;
- onderzoek verblijfplaatsen vleermuizen Reethsestraat 23 en 11a;
- precieze locatie nest steenuil Reethsestraat 23;
- een check in de winter op roestplaatsen en nesten van de ransuil in de bomen aan oostzijde plangebied (bij Reethsestraat 1 en 1a) en in de naaldbomen bij Reethsestraat 11a;
- omgevingsonderzoek naar het ruimtegebruik van de uilen en roofvogels;
- onderzoek naar het voorkomen van kleine marterachtigen.

Als uit nader onderzoek blijkt dat soorten/ecologische functies niet binnen het plangebied voorkomen, is mogelijk een deel van de voorgestelde mitigerende maatregelen niet nodig.

5.10.3 Conclusie

Op grond van het tot nu toe uitgevoerde onderzoek is het aannemelijk dat een ontheffing verleend kan worden en kan ervan uit worden gegaan dat de Wet natuurbescherming geen belemmering vormt voor de vaststelling van het inpassingsplan.

5.11 Geluidhinder

5.11.1 Algemeen

De mate waarin het geluid onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In een ruimtelijk plan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor-)wegen en gezoneerde industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor-)wegen en gezoneerde industrieterreinen.

In het plangebied zijn geen geluidgevoelige functies toegestaan. Voor de planontwikkeling is de geluidbelasting vanuit de railterminal (industrie en spoorweg) en de nieuwe ontsluitingsweg op omliggende gevoelige functies relevant. Vanwege de verschillende geluidbronnen in en om het plangebied zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook cumulatieve geluidseffecten beoordeeld.

5.11.2 Toetsing

Voor dit bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd.²² Dit onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. In de navolgende paragrafen zijn de resultaten kort behandeld. Voor het inpassingsplan zijn de onderstaande geluidbronnen beschouwd en getoetst:

1. industrielawaai: de nieuwe railterminal (RTG);
2. wegverkeerslawai: de aanleg van de nieuwe (ontsluitings)weg naar RTG;
3. wegverkeerslawai: reconstructie bestaande wegen: Rijksweg Zuid, Reethsestraat, Wolfhoeksestraat en De Hoge Brugstraat.

Tevens is ingegaan op de gevolgen van het plan voor het spoorwegverkeerslawai en tenslotte is in de laatste subparagraaf ingegaan op cumulatie van diverse geluidbronnen.

In het onderzoek is verder uitgegaan van relevante worst case scenario's. Dat betekent een situatie met brandstofaangedreven laad- en losvoertuigen, omdat deze meer lawaii maken dan elektrische kranen. Brandstofaangedreven laad- en losvoertuigen worden gebruikt bij een situatie tot 30.000 laadeenheden/60.000 TEU's. Voor vrachtverkeer is uitgegaan van 45.000 laadeenheden/90.000 TEU's, de beoogde eindsituatie.

Grondwal

Bij de berekeningen is rekening gehouden met de aanleg en in stand houding van een grondwal (5 m hoogte vanaf maaiveld) zoals voorzien in het ontwerp voor de railterminal. De provincie legt de grondwal en andere voorzieningen (beplanting grondwal) ter landschappelijke inpassing van de railterminal en de ontsluitingsweg aan en de gemeente Overbetuwe houdt deze na aanleg in stand. Hierover zijn zowel procedurele als financiële afspraken gemaakt tussen de provincie en de gemeente. Privaatrechtelijk legt de provincie vast dat de railterminal niet eerder in gebruik mag worden genomen dan dat de voorzieningen voor landschappelijke inpassing zijn aangelegd. Be-

²² Royal HaskoningDHV, akoestisch onderzoek PIP Railterminal Gelderland, referentie T&PBF7530-101-105R001F0.4, 28 september 2018.

stuursorganen hebben het derhalve in haar macht om de benodigde maatregelen uit te voeren en in stand te houden.

5.11.2.1 Industrielawaai

De railterminal is géén inrichting als bedoeld in bijlage 1, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht. Dit betekent dat het géén inrichting betreft waarvoor volgens de Wgh een geluidszone moet worden vastgesteld. Geluid is wel een ruimtelijk relevant aspect voor dit inpassingsplan. Op de railterminal is sprake van diverse activiteiten die geluidhinder kunnen veroorzaken. Het gaat onder andere om het laden en lossen van laadeenheden door middel van voertuigen en treinbewegingen. In het onderzoek is de inpasbaarheid van de inrichting (RTG) op dit aspect onderzocht. Voor de inrichting moet nog een vergunningaanvraag worden gedaan. Op basis hiervan worden in de vergunning geluidvoorschriften opgenomen.

Uit het onderzoek blijkt dat de ambitiewaarde in de Nota Bedrijven en Geluid van de gemeente Overbetuwe wordt overschreden, maar er wel wordt voldaan aan de bovengrens. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ (RTG + rangeren diesellocomotieven) bedraagt namelijk ten hoogste 49 dB(A)-etmaalwaarde. Het maximale geluidniveau L_{Amax} bedraagt ten hoogste 70 dB(A)-etmaalwaarde. Hiermee wordt dus niet voldaan aan de ambitiewaarde van 45 dB(A)-etmaalwaarde voor het $L_{Ar,LT}$ en 55 dB(A)-etmaalwaarde voor het L_{Amax} . De bovengrens van respectievelijk 50 dB(A)-etmaalwaarde en 70 dB(A)-etmaalwaarde wordt echter niet overschreden. De RTG is hiermee inpasbaar.

Ondanks dat wordt voldaan aan de bovengrens die wordt gesteld in de Nota Bedrijven en Geluid en de railterminal inpasbaar is, wordt in het onderzoek de overweging meegegeven om optioneel een afscherming te realiseren van circa 100 meter lang en 4 meter hoog ter plaatse van de opening van de grondwal bij de locatie waar de hoogspanningsverbinding ondergronds gaat. Dit levert een relevante reductie op van de geluidbelasting op de woningen. De provincie houdt volgt deze overweging en zal ter plaatse een geluidscherm realiseren. Deze kosten zijn opgenomen in de begroting.

In het onderzoek is uitgegaan van brandstofaangedreven laad- en losvoertuigen tot 30.000 laadeenheden per jaar. Bij een situatie met een hoger aantal laadeenheden wordt uitgegaan van elektrische kranen. Dit uitgangspunt is ruimtelijk relevant en is vertaald in specifieke gebruiksregels voor het inpassingsplan. In het onderzoek is tevens uitgegaan van twee lijngeluidbronnen: spoorlijnen en de op- en overslaglocatie. Het gebied ter hoogte van het parkeerterrein en het poortgebouw is niet opgenomen als lijngeluidbron. Dergelijke functies worden ter plaatse dan ook niet toegestaan in dit inpassingsplan. Dit geldt tevens voor de spoorwegen als onderdeel van de inrichting. Het gebied waarbinnen deze mogen worden gerealiseerd, is gebaseerd op het ontwerp voor de railterminal zoals dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek.

5.11.2.2 Wegverkeerslawaai

De aanleg van de nieuwe (ontsluitings)weg naar RTG

Volgens de Wgh 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(A) voor de buitenstedelijke 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 Wgh stelt geen aanvullende eisen aan de aanleg van deze nieuwe weg. In het onderzoek is aangenomen dat de weg een snelheidsregime van 60 km/uur heeft.

Reconstructie bestaande wegen

Bij het wijzigen van een weg moet ingevolge de Wgh 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 5,5 dB.

In het onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

- Rijksweg Zuid: de rekenresultaten zijn vervat in tabel 4.3a van het onderzoek. Hieruit volgt dat vanwege de wijziging van Rijksweg Zuid bij drie woningen (Rijksweg Zuid 45, Wolfhoeksestraat 1 en 2) sprake is van reconstructie volgens de Wgh. Het is niet mogelijk om een geluidreducerende wegdekverharding op het te wijzigen wegvak van de Rijksweg Zuid toe te passen of een doelmatig geluidscherm aan te leggen. Voor de drie woningen worden hogere waarden vastgesteld vanwege de Rijksweg Zuid. Bij het vaststellen van hogere waarden moet ook de aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidbelastingen worden beoordeeld. De gecumuleerde buitenwaardengeluidbelasting (inclusief Betuweroute en Rijksweg A15) is niet hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 68 dB, zoals opgenomen in artikel 100a, lid 2 Wgh. Gesteld kan worden dat er geen sprake is van strijdigheid met de eisen aan een goed leefklimaat. De grenswaarden voor de binnenwaarden van de woningen dienen hierbij te worden geborgd krachtens artikel 112 Wgh. Dit is 33 dB indien voor de eerste maal een hogere waarde wordt vastgesteld (artikel 112a Wgh). Voor Wolfhoeksestraat 1 is eerder een hogere waarde vastgesteld en geldt de waarde die voor deze situatie eerder is bepaald (artikel 112b Wgh);
- Reethsestraat, De Hoge Brugstraat en Wolfhoeksestraat: de rekenresultaten zijn vervat in respectievelijk tabel 4.3b, 4.3c en 4.3d van het onderzoek. vanwege de wijziging van de Reethsestraat, De Hoge Brugstraat, en de Wolfhoeksestraat is bij één van de woningen sprake van een toename van 1,5 dB of meer. Er is geen sprake van reconstructie en de Wgh stelt vanwege de wijzigingen aan deze wegen geen aanvullende eisen.

In het onderzoek is uitgegaan van het geldende snelheidsregime van 60 km/uur.

5.11.2.3 Spoorwegverkeerslawaaï

Ten aanzien van de aansluiting van de railterminal op de Betuweroute is ervan uitgegaan dat de bovenbouwconstructie van het spoor (ballastbedconstructie met spoorstaven, wissels en dwarsliggers) niet wijzigt en dat de RTG met een doorgelaste wissel wordt aangesloten. Hiermee is geen toetsing aan de geluidproductieplafonds nodig ingevolge de Wet milieubeheer. Railverkeer binnen de inrichting van de RTG is beoordeeld als onderdeel van het industrielawaai.

5.11.2.4 Cumulatie

Voor de cumulatie van geluid, en de beoordeling daarvan voor het woon- en leefklimaat, zijn geen wettelijke normen vastgelegd. Wel kan de cumulatieve geluidsbelasting bij nieuwe ontwikkelingen in het kader van een goede ruimtelijke ordening in de belangenafweging worden betrokken. Aan de hand van de onderstaande tabel kan een indicatie worden gegeven van het akoestische woon- en leefklimaat op basis van de cumulatie van geluid. Deze tabel is echter niet vastgelegd in enige wetgeving, maar is een algemeen geaccepteerde richtlijn waarmee een kwaliteitsoordeel aan de woonomgeving kan worden gegeven. Uit jurisprudentie blijkt dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de hantering van de methode Miedema bij cumulatievraagstukken als rechtmatig heeft aangemerkt. Daarnaast blijkt uit deze jurisprudentie dat een verslechtering met één stap in de classificatietabel van Miedema binnen een goede ruimtelijke ordening als toelaatbaar wordt beschouwd²³.

Milieukwaliteitsmaat (gecumuleerde L_{den})	Indicatie woon- en leefklimaat
< 50	Goed
50-55	Redelijk
55-60	Matig
60-65	Tamelijk slecht
65-70	Slecht
>70	Zeer slecht

Tabel met milieukwaliteitsmaat en indicatie woon- en leefklimaat²⁴

De cumulatie (gebaseerd op de methode Miedema) zoals berekend in het onderzoek wordt in een latere fase nog aangevuld met de cumulatie van het windmolenpark en Park15. In verband met de cumulatie van de Betuweroute en de A15 en een goede ruimtelijke ordening kan het volgende worden geconcludeerd:

- In wooncluster 1 (rondom de Eimerensestraat) bedraagt de geluidbelasting niet meer dan 50 dB. Volgens de methode Miedema kan de milieukwaliteit worden beoordeeld als 'Goed'. Gesteld kan worden dat er geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.
- In wooncluster 2 (rondom de Reethsestraat) verbetert de geluidssituatie, omdat het verkeer afneemt op de Reethsestraat door de aanleg van een nieuwe weg aan de zuidzijde. De verlaging is niet berekend, de uiteindelijke waarde wel. Het betreffen 20 adressen. De maximale geluidsbelasting als gevolg van de nieuwe ontsluitingsweg is 32 dB.

In wooncluster 3 (rondom de Rijksweg Zuid) bedraagt de geluidbelasting in de huidige situatie ten hoogste 65 dB. In de toekomstige situatie neemt de hoogste geluidbelasting met 1 dB toe tot 66 dB. Dit geldt voor 1 woning, Rijksweg Zuid 43. Hierdoor vindt een verschuiving plaats van de milieukwaliteit van 'Tamelijk slecht' naar 'Slecht'. Toename van 1dB is niet of nauwelijks waarneembaar. Gesteld kan worden er geen sprake is van een onaanvaardbare verslechtering van het woon- en leefklimaat.

²³ Zie b.v. uitspraak 201706637/1/R6 d.d. 6 juni 2018.

²⁴ Bron: H.M.E. Miedema, TNO-NIPG, sep 1992, 'response functions for environmental noise in residential areas'.

5.11.3 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek worden in het inpassingsplan de volgende maatregelen vastgelegd in verband met het aspect geluid (goed woon- en leefklimaat):

- In het onderzoek is uitgegaan van brandstofaangedreven laad- en losvoertuigen tot 30.000 laadeenheden per jaar. Bij een situatie met een hoger aantal laadeenheden wordt uitgegaan van elektrische kranen. Dit uitgangspunt is ruimtelijk relevant en is vertaald in specifieke gebruiksregels voor het inpassingsplan.
- In het onderzoek is uitgegaan van lijnbronnen van de spoorlijnen en de op- en overslaglocatie. Het gebied ter hoogte van het parkeerterrein en het poortgebouw valt daarbuiten. Spoorwegen, laad- en losvoorzieningen en op- en overslag zijn daarom ter plaatse uitgezonderd.
- Aansluitend op het voorgaande punt: tevens is op de verbeelding het gebied aangeduid waarbinnen spoorwegen (als onderdeel van de inrichting) mogen worden aangelegd, omdat in het akoestisch onderzoek van de specifieke locatie van de spoorwegen in het ontwerp is uitgegaan;
- Binnen de bestemming groen worden geluidwerende voorzieningen met een bouwhoogte van 5 m toegestaan. op grond hiervan kan het optionele geluidscherm worden gerealiseerd (zie paragraaf 5.11.2.1). Overigens zijn dergelijke geluidwerende voorzieningen ook toegestaan binnen de bestemming Bedrijf - Railterminal;
- De aanleg van de grondwal is mogelijk binnen de bestemming Groen (aanleg geluidwerende voorzieningen). Realisatie en instandhouding is geborgd door afspraken tussen de provincie en de gemeente Overbetuwe. De provincie draagt er zorg voor dat de railterminal niet eerder in gebruik wordt genomen dan nadat de grondwal is aangelegd. Dit wordt geregeld in een overeenkomst met de exploitant van de railterminal.

Het aspect geluid geeft verder geen beperking voor de vaststelling van het inpassingsplan.

5.12 Geurhinder

5.12.1 Algemeen

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan toetst het bevoegde gezag enerzijds of in het plangebied een qua geur acceptabel woon- en leefklimaat gegarandeerd is. Anderzijds is het uitgangspunt dat met het plan de omliggende bedrijven niet vergaand in hun ontwikkelingsmogelijkheden mogen worden beperkt. Uitgangspunt voor de toetsing zijn de normen zoals die in of op grond van de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) zijn vastgelegd. De Wgv maakt het mogelijk om bij verordening af te wijken van de wettelijke geurnormen. De gemeente Overbetuwe heeft van die mogelijkheid geen gebruikgemaakt.

Veel bedrijven hebben geen omgevingsvergunning milieu meer nodig, maar vallen onder algemene milieuregels zoals vastgelegd in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Aangezien de geurnormen uit de Wgv vrijwel één op één zijn overgenomen in het Activiteitenbesluit, kunnen bedrijven die onder dit besluit vallen ook gewoon worden meegenomen in de Wgv-toets.

Onder een 'geurgevoelig object' wordt verstaan: een gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt.

5.12.2 Toetsing

Het inpassingsplan staat een functie toe waarbij sprake kan zijn van industriële geurhinder. Dit aspect is beoordeeld in paragraaf 5.4.

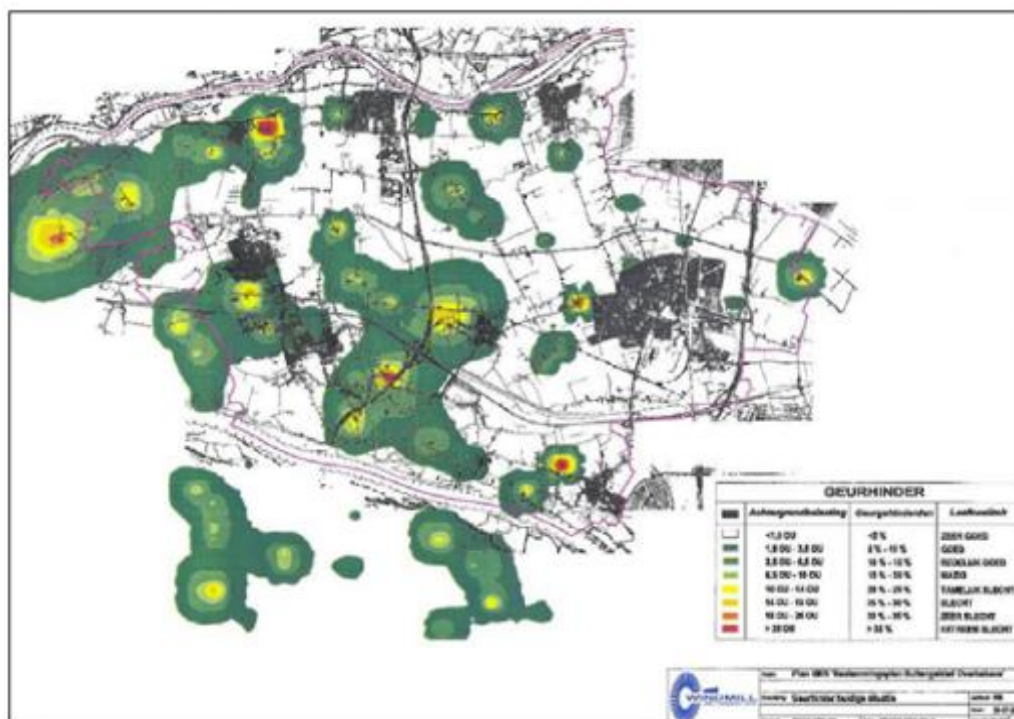
Het inpassingsplan staat verder een geurgevoelig object als bedoeld in de Wgv toe. Het betreft het poortgebouw met de daarin aanwezige verblijfsruimten voor werknemers. Het poortgebouw is geprojecteerd in de gemeente Overbetuwe en wel zodanig dat er binnen een afstand van 2 kilometer alleen een stukje van de gemeente Nijmegen (zie onderstaande globale plattegrond) is gelegen. Zie hiervoor de navolgende figuur.



Figuur 15. Cirkel van 2 kilometer rond het poortgebouw (zwarte cirkel) en gemeentegrens (oranje lijn).

In het gedeelte van de gemeente Nijmegen zijn geen agrarische bedrijven gelegen met een geuremissie waarmee een significante depositie zou worden behaald op het geprojecteerde poortgebouw.

Op grond van het bestemmingsplan 'Buitengebied Overbetuwe' kan worden geconcludeerd dat in de nabijheid van het poortgebouw geen sprake is van intensieve agrarische bedrijven. Wel zijn in het buitengebied diverse veehouderijen, en op grotere afstand ook intensieve veehouderijen, aanwezig. Deze situatie leidt tot de volgende achtergronddepositie in de gemeente.



Figuur 16. Geurhinder – achtergrondbelasting in huidige situatie

De geurhindersituatie als gevolg van agrarische bedrijvigheid in de gemeente is dus in het plangebied (in 2011) zeer goed te noemen. Het inpassingsplan wordt in het kader van het vooroverleg voorgelegd aan de gemeenten Overbetuwe en Nijmegen om na te gaan of er ten aanzien van deze situatie in de nabijheid van het plangebied verandering is gekomen. Mocht er een verandering hebben plaatsgevonden, dan wordt deze paragraaf in een latere fase aangevuld.

5.12.3 Conclusie

Het aspect geur geeft vooralsnog geen belemmering voor de vaststelling van het inpassingsplan, waarbij de actuele geursituatie nog zal worden getoetst.

5.13 Kabels en leidingen

5.13.1 Algemeen

Bij vaststelling van een inpassingsplan moet rekening worden gehouden met de bescherming van ruimtelijk relevante kabels en leidingen. In en om het plangebied is een aantal ruimtelijk relevante kabels en leidingen aanwezig. Sommige van de leidingtracés worden gewijzigd vanwege de aanleg van de railterminal.

De voor dit plan relevante leidingen op het gebied van externe veiligheid zijn behandeld in paragraaf 5.9. In deze paragraaf zijn de consequenties van het inpassingsplan voor het woon-, werk- en leefklimaat, alsmede de externe veiligheid in het plangebied zelf beschreven.

In onderhavige paragraaf zijn overige de ruimtelijk relevante aspecten van de overige kabels en leidingen in en om het plangebied behandeld. Dit betreffen de hoogspanningsleidingen. Daarnaast zijn in deze paragraaf, voor alle kabels en leidingen, de overige aspecten (zoals beheer en uitvoering) behandeld die van belang zijn voor dit inpassingsplan.

5.13.1.1 Hoogspanningsleidingen (woon-, werk- en leefklimaat)

In verband met een goede ruimtelijke ordening moet worden voorkomen dat nieuwe voor hoogspanning gevoelige functies binnen de magneetveldzone van 0,4 micro-Tesla liggen. Dit blijkt uit het advies van het rijk uit 2005²⁵ en de toelichtende brief van 2008²⁶ over bovengrondse hoogspanningslijnen. In de brieven van 2005 en 2008 is toegelicht dat bestemmingen waar kinderen (tot 15 jaar) langdurig kunnen verblijven worden aangemerkt als gevoelig. Het gaat hierbij om woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen. 'Zoveel als redelijkerwijs mogelijk' houdt in dat er een zorgvuldige afweging moet plaatsvinden. De voor- en nadelen en de specifieke lokale omstandigheden kunnen ertoe leiden dat er besloten wordt om dergelijke functies toch binnen de zone toe te staan. Gemeenten, provincies en het rijk moeten hierbij hun eigen verantwoordelijkheid nemen bij het maken van keuzen.

Voor andere gevolgen van hoogspanning is ook onderzoek gedaan naar gezondheidseffecten²⁷. Een onderzoek van Huss et al²⁸ uit 2009 gaf aanwijzingen dat mensen die langer dan 10 jaar en minder dan 50 meter van een bovengrondse hoogspanningslijn wonen, mogelijk een hoger risico hebben om te overlijden aan de ziekte van Alzheimer. Het gevonden verband is statistisch en er zijn geen aanwijzingen voor een biologisch mechanisme. Een oorzakelijk verband is daarom niet aangetoond.

²⁵ Advies m.b.t. hoogspanningslijnen, Kenmerk, SAS/2005183118, Staatssecretaris van VROM.

²⁶ Verduidelijking van het advies m.b.t. hoogspanningslijnen, Kenmerk, DGMV2008105664, 4 november 2018, minister van VROM.

²⁷ Bron: <https://www.rivm.nl/Onderwerpen/H/Hoogspanningslijnen/Gezondheidseffecten>.

²⁸ American Journal of Epidemiology, Volume 169, Issue 2, 15 January 2009, Pages 167–175, <https://doi.org/10.1093/aje/kwn297>, published: 05 November 2008.

De gezondheidsraad heeft op 18 april 2018 advies uitgebracht²⁹, met als doel te bepalen of nieuwe onderzoeksgegevens sinds het vorige advies van de Gezondheidsraad uit 2000 (en het daarop gebaseerde rijksadvies uit 2005) aanleiding geven om het voorzorgbeleid ten aanzien van blootstelling aan magnetische velden van bovengrondse hoogspanningsverbindingen te heroverwegen. De commissie ziet in de huidige stand van de wetenschap geen aanleiding te adviseren het beleid met betrekking tot bovengrondse hoogspanningslijnen te heroverwegen. Na dit advies zullen nog deeladviezen volgen over de relatie met leukemie en andere vormen van kanker bij volwassenen en een laatste deeladvies over de ziekte van Alzheimer en andere neurodegeneratieve aandoeningen. Deze adviezen van de Gezondheidsraad worden medio 2019 verwacht.

5.13.1.2 Overige aspecten: gevaar en beheer

Ruimtelijke plannen kunnen ook consequenties hebben voor het beheer van hoogspannings- en gasleidingen en kunnen indirect ook consequenties hebben voor het aspect gevaar, bijvoorbeeld vanwege de bouwhoogte of begroeiing onder een hoogspanningsleiding, vanwege wederzijdse beïnvloeding van bestaande en nieuwe elektrische systemen of vanwege de inrichting boven het leidingtracé.

5.13.2 Toetsing

Bij de toetsing is uitgegaan van de nieuwe tracés van kabels en leidingen en van de bestaande tracés voor zover deze niet worden gewijzigd.

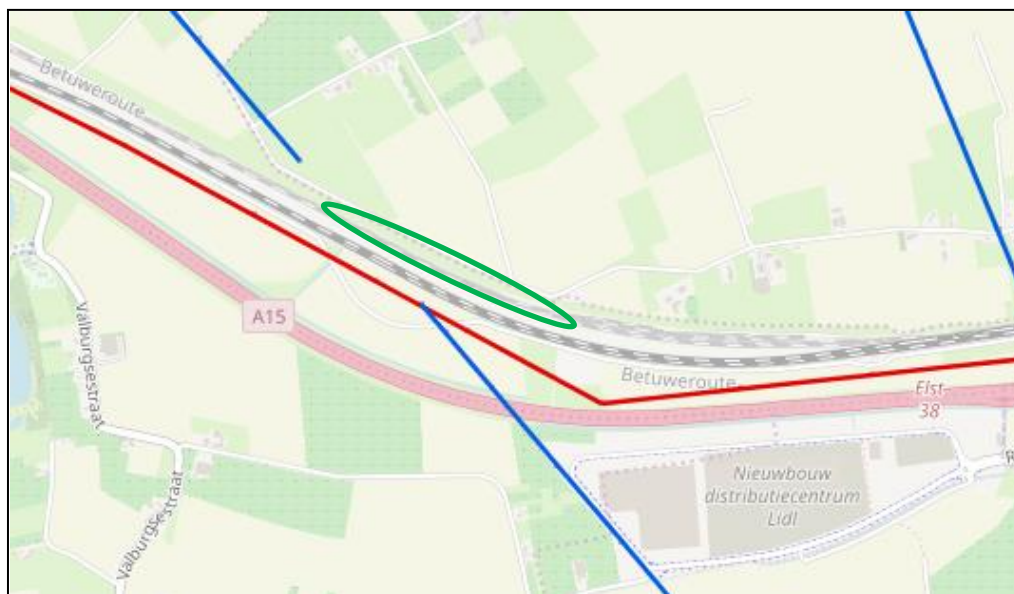
5.13.2.1 Hoogspanningsleidingen (woon-, werk- en leefklimaat)

Op de website van het RIVM staat een netwerkkaart met de indicatieve zones voor magneetvelden van alle bovengrondse hoogspanningslijnen. De indicatieve zones zijn de meest ruime afstanden waar rekening mee moet worden gehouden. Het kan zijn dat de werkelijke afstand (de zogenaamde specifieke zone) kleiner is. Dit kan inzichtelijk worden gemaakt, in overleg met de eigenaar van de hoogspanningslijn (TenneT), door een berekening.

Uit raadpleging van de netwerkkaart volgt dat per hoogspanningsleiding verschillende indicatieve afstanden ter weerszijden van de leiding (hartlijn leiding) gelden. Het bestemmingsvlak voor de railterminal ligt binnen de indicatieve zone van beide leidingen. Ter plaatse zijn echter geen bestemmingen toegestaan waar sprake is van een voor hoogspanning gevoelige functie als bedoeld in het beleidsadvies. Overigens zal het tracé van een bestaande ondergrondse hoogspanningsverbinding in het plangebied worden verlegd.

²⁹ Bron:

<https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2018/04/18/hoogspanningslijnen-en-gezondheid-deel-i-kanker-bij-kinderen>.



Figuur 17. Uitsnede netwerkkaart RIVM (oktober 2018). De blauwe lijn: 150 Kv-lijn met een indicatieve zone van 2 x 45 m. Dit tracé zal worden verlegd ter hoogte van het plangebied (zie hiervoor de navolgende figuur). De rode lijn: 380 Kv-lijn met een indicatieve zone van 2 x 115 m. De globale locatie van de bestemming Bedrijf – Railterminal is met een groene cirkel aangeduid.



Figuur 18. Schematische weergave verlegging ondergrondse hoogspanningsverbinding ter hoogte van het plangebied. De rode lijn geeft het huidige tracé aan, de paarse lijn het toekomstige tracé. De belemmeringstrook van de nieuwe ondergrondse leiding is maximaal 4,5 m teer weerszijden van het hart van de leiding.

De bestaande en te handhaven verbindingen krijgen dezelfde dubbelbestemming als in het vigerende bestemmingsplan. Het nieuwe tracé voor de ondergrondse hoogspanningsverbinding ligt deels in gronden waarvoor in het vigerende bestemmingsplan geen dubbelbestemming voor de verbinding en bijbehorende belemmeringsstrook is opgenomen. Daarom is in dit inpassingsplan voorzien in een dubbelbestemming voor het nieuwe tracé. De onderliggende vigerende enkelbestemmingen zijn ongewijzigd overgenomen in het inpassingsplan.

5.13.2.2 Overige aspecten: gevaar en beheer

De provincie Gelderland staat in contact met de beheerders van de leidingen (water, gas en hoogspanning) in en om het plangebied, waarbij de consequenties van het plan en de eisen en wensen van de leidingbeheerders worden besproken. Er zijn enkele onderzoeken uitgevoerd, omdat de nieuwe bestemming in het inpassingsplan consequenties geeft of kan geven voor de betreffende leidingen.

Zettingsonderzoek

Het inpassingsplan regelt de aanleg van een grondwal in verband met de onder andere de landschappelijke inpassing van de railterminal. Tevens is een nieuwe ontsluitingsweg beoogd. Een dergelijke grondmassa/gewicht kan invloed hebben op de druk in de ondergrond. Daarom is een oriënterend zettingsonderzoek uitgevoerd.³⁰ Dit onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hierna zijn de resultaten kort behandeld.

Uit het onderzoek blijkt dat op een aantal locaties sprake is van zettingen in een periode van 30 jaar. De eigenaren van de betreffende leidingen dienen te beoordelen of deze zettingen toelaatbaar zijn. Voor enkele locaties wordt nader onderzoek aanbevolen en tevens wordt aanbevolen om een monitoringsplan op te stellen. In deze paragraaf of in een separate bijlage worden de resultaten hiervan vermeld.

Indien zettingsonderzoek op basis van sonderingsonderzoek ter hoogte van de gastransportleidingen ruimte biedt voor het uitvoeren voor een grondwal, kan deze alsnog (in de bestemming 'Groen') ter afscherming van de ontsluitingsweg en/of terminal worden gerealiseerd.

Wederzijdse beïnvloeding elektrische systemen

Onder de locatie van de railterminal door lopen twee 150kV hoogspanningskabels van Tennet. Tevens loopt er een gasleiding van Gasunie onder de toekomstige railterminal door. Met de komst van de railterminal met portaalkranen functioneren er verschillende elektrische systemen die elkaar kunnen beïnvloeden. Daarom is de elektromagnetische compatibiliteit (EMC³¹) verkennend onderzocht.³² Dit onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hierna zijn de resultaten kort behandeld.

³⁰ Fugro NL Land B.V., Rail Terminal Gelderland zettingen kabels/leidingen, referentie 9018-0733-000.R01, 10 oktober 2018.

³¹ EMC/Elektromagnetische compatibiliteit = het vermogen van elektrische systemen om in elkaars nabijheid te kunnen functioneren.

³² RailwaySafe B.V., Railterminal Gelderland EMC-verkenning, referentie RS18047_2018-10-26, 26 oktober 2018.

In het onderzoek wordt inzicht geboden in het EMC-aspect tussen portaalkraan, hoogspanningskabels en de 25kV-bovenleiding van de naast de railterminal liggende sporen van ProRail. Uit de EMC-verkenning is het volgende naar voren gekomen:

1. de sporen van RTG kunnen qua aarding niet los gezien worden van de ProRail-sporen;
2. de railinfra-installaties moeten, gezien het gestelde onder 1, qua aarding te voldoen aan ontwerpvoorschriften en richtlijnen van ProRail.

Voor enkele aspecten van beïnvloeding is een nadere studie nodig om uitsluiting te geven over het bereiken van EMC. Dit nader onderzoek wordt uitgevoerd. In deze paragraaf of in een separate bijlage zullen in een latere fase van de procedure van het inpassingsplan de resultaten hiervan worden beschreven.

Overige aspecten

In het nog op te stellen landschapsplan zal voor de beoogde begroeiing van de grondwal en groenstrook rekening worden gehouden met de hoogspanningsverbinding. Hierover vindt nog afstemming plaats met de leidingbeheerder. In een latere fase van de procedure wordt hierop in deze paragraaf nader ingegaan.

Overlegresultaten

Tennet heeft aangegeven dat mogelijk is om de hoogspanningskabels van het te wijzigen kabeltracé te verleggen zonder deze te onderbreken. Er gelden nadere voorwaarden en afspraken die bij de uitvoering in acht worden genomen.

Ten aanzien van een te verleggen gasunietransportleiding loopt er nog een onderzoek door ProRail en Gasunie om te kunnen aansluiten zonder verlegging. In deze paragraaf of in een separate bijlage worden de resultaten hiervan vermeld.

5.13.3 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek worden in het inpassingsplan de volgende maatregelen vastgelegd in verband met het aspect kabels en leidingen (goed woon- en leefklimaat en goede exploitatie):

- De bestaande en nieuwe belemmeringsstrook heeft als onderdeel van het bestaande en nieuwe leidingtracé van ruimtelijk relevante hoogspanningsverbindingen en van bestaande gasleidingen een dubbelbestemming gekregen. De onderliggende vigerende enkelbestemmingen zijn daarbij, voor zover daar geen ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, conserverend overgenomen.

De aspecten kabels en leidingen vormen geen belemmering voor de vaststelling van het inpassingsplan.

Ten aanzien van het zettingsonderzoek wordt, zodra gronden beschikbaar zijn voor onderzoek, middels aanvullend sonderingsonderzoek ter plekke exact inzicht gegeven in lokale bodemomstandigheden en kunnen zettingen definitief worden bepaald en ter instemming worden voorgelegd aan de betrokken beheerders. Ook wordt in het nog op te stellen landschapsplan rekening gehouden met de begroeiing en de hoogspanningsverbinding. In deze paragraaf of in een separate bijlage worden de resultaten hiervan vermeld.

5.14 Landschap

5.14.1 Algemeen

De realisatie van ruimtelijke ontwikkelingen kan gevolgen hebben voor het landschap waarbinnen deze plaatsvinden. Vanuit het aspect landschap kunnen dan ook kaders bestaan voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

5.14.2 Toetsing

Er wordt nog een landschapsplan opgesteld voor de ontwikkeling van de railterminal en de ontsluitingsweg. In deze paragraaf zal het landschapsplan worden beschreven. Totdat het landschapsplan beschikbaar is, is in deze paragraaf het aspect landschap getoetst aan het vigerende beleid.

5.14.2.1 Kenschets bestaande landschap in en om het plangebied

Het landschap in het plangebied zelf heeft een zakelijk en functioneel (industrieel) karakter. Opvallend is de begroeide grondwal ter hoogte van het CUP die het terrein voor een groot deel visueel afschermt van het landschap ten noorden van het plangebied.

Het plangebied ligt in een oeverwallenlandschap, dat onderdeel is van het rivierengebied. Dit landschapstype kenmerkt zich door een onregelmatige blokverkaveling. Percelen en wegen volgen veelal de rivieren en hebben een slingerend karakter. Er komt overwegend landbouw voor en bebouwing is geconcentreerd in ronde of gestrekte dorpen. Beplanting bestaat vooral uit erfbeplantingen, houtsingels, lanen en hagen.

5.14.2.2 Landschapsontwikkelingsplan: beleidskader voor ontwikkelingen in het landschap

Het plangebied ligt niet in of nabij een Nationaal landschap of een beschermd stadsgezicht. Een waardevol open gebied ligt op ongeveer 1,5 kilometer ten noorden van het plangebied. Het plan heeft geen effecten op deze gebieden.

Gezien het voorgaande vormt het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) van de gemeente Overbetuwe het belangrijkste kader voor de toetsing van de beoogde ingreep aan bestaande en te ontwikkelen kwaliteiten van het landschap ter plaatse. Het LOP heeft tot doel de oorspronkelijke ruimtelijke structuur en de verscheidenheid van het landschap weer zichtbaar te maken. Dit wordt beoogd door het ontwikkelen van een sterke samenhangende landschappelijke structuur met een eigen Betuwse identiteit, die tegenwicht biedt aan de verstedelijking en waarbij belangrijke landschappelijke waarden duurzaam in stand worden gehouden.

5.14.2.3 Toets algemene doelstellingen LOP

In hoofdstuk 2 van het LOP zijn de (algemene) doelstellingen en gebiedsspecifieke opgaven voor Overbetuwe geformuleerd. Om het hoofddoel te realiseren is een vijftal doelstellingen geformuleerd en beschreven:

1. Instandhouden en versterken van de waardevolle samenhang tussen kom-oeverwal en uiterwaarde (gradiënten).
2. behouden en versterken van de openheid, grootschaligheid en de kenmerkende weidebouw in de kommen, tegenover de kleinschalige structuur van de oeverwallen.

3. waardevolle landschappelijke en historische elementen en structuren beter herkenbaar maken in het landschap.
 4. benutten van de landschap-ecologische potenties die het watersysteem biedt.
 5. verbeteren van de overgangen tussen de stads- en dorpskernen en het platteland.
- Waar gewenst de mogelijkheden voor recreatief medegebruik onderzoeken.

Aan de vijf beschreven algemene doelstellingen zijn telkens meerdere opgaven gebonden (zie de navolgende figuur).

Algemene doelstellingen	Algemene opgaven
1. In stand houden en versterken van de waardevolle samenhang tussen kom-oeverwal en uiterwaard (gradienten).	A. Visueel-ruimtelijk en landschapsecologisch versterken van de overgangen van hoge oeverwal, lagere oeverwal naar lage kom. B. In stand houden en versterken van de zichtlijnen op de Veluwe stuwwal en over de Waal. C. Behouden van de kenmerkende doorzichten vanaf de dijk naar het achterland.
2. Behouden en versterken van de openheid, grootschaligheid en de kenmerkende weidebouw in de kommen, t.o.v. de kleinschalige structuur van de oeverwallen.	A. Zorgvuldig inpassen van bestaande functies en nieuwe ontwikkelingen (o.a. bebouwing, recreatieterreinen, natuur en infrastructuur) en aansluiten bij de landschappelijke kenmerken/identiteiten. B. Stimuleren van de aanleg van gebiedsspecifieke beplanting (o.a. erf-, kavelgrens- en wegbeplanting) op de oeverwallen. C. In de loop van de tijd de beplanting niet vervangen die de openheid verstoort.
3. Waardevolle landschappelijke en historische elementen en structuren beter herkenbaar maken in het landschap.	A. Versterken en accentueren van oude landschappelijke lijnen, zoals structuur van oude bebouwingslinten, zegen, kades, oude dijken, woorden. B. Herkenbaar maken van (onzichtbare) archeologische waarden (o.a. Limes, oude woonplaatsen). C. Stimuleren van de aanleg en behoud van hoogstamboomgaarden. D. Herstellen van wielen (aanleg van passende beplanting en toegankelijk maken met wandelpaden en pleisterplekjes).
4. Benutten van de landschapsecologische potenties die het watersysteem biedt.	A. Realiseren van waterbergings- en ecologische doelstellingen uit het waterbeleid (verbreding watergangen en aanleg natuurvriendelijke oevers). Dit betekent ook het waterpeil opzetten. B. Herkenbaar maken van waardevolle kwelgebieden (o.a. door ontwikkeling van kwelafhankelijke natuur). C. Gewenst landschappelijk beeld van grootschalige ingrepen in de uiterwaarden (natuurontwikkelingen, maatregelen i.h.k.v. Ruimte voor de Rivier). D. Ruilverkavelingsbosjes (ecologische doelstellingen)
5. Verbeteren van de overgangen tussen de stads- en dorpskernen en het platteland (recreatieve verbindingen en ruimtelijke kwaliteit).	A. Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van (dorps)randen en (dorps)entrees. B. Zorgvuldig inpassen van (dorps)uitbreidingen en bedrijventerreinen en aansluiten bij de landschappelijke kenmerken/identiteiten. C. Ontwikkelen van een landschapszone/bufferzone bij stedelijke uitbreidingen (o.a. bij Nijmegen, Arnhem en Betuws Bedrijvenpark). D. Stimuleren van de aanleg van recreatieve routes door geheel Overbetuwe en daarbuiten. E. Koppelen van recreatieve routes met natuur- en cultuurelementen (o.a. de Linge) en routes Park Lingezegen. F. Inpassen van infrastructuur, zoals de Betuweroute, verbreding A50, nieuwe N836 en de gemeentelijke hoofdverkeersstructuur "Het rondje van Overbetuwe".

Figuur 19. Tabel uit het LOP met de 5 algemene doelstellingen en de daarbij behorende opgaven (Bron: LOP)

De algemene doelstellingen onder 2, 3 en 4 zijn van belang voor de ontwikkelingen binnen de plangrenzen. De algemene opgaven zijn allen verwoord in specifieke opgaven voor de deelgebieden uit het LOP. Deze worden in de navolgende paragraaf behandeld.

5.14.2.4 Toets specifieke doelstellingen LOP

Naast de in de voorgaande paragraaf genoemde algemene doelstellingen en opgaven, zijn ook gebiedsspecifieke kenmerken en doelstellingen van belang. Het plangebied ligt in deelgebied 10 (Oeverwal Elsterveld). Dit deelgebied beslaat de omgeving tussen Elst, Valburg en de Rijksweg A15. Het gebied staat onder druk door stedelijke ontwikkelingen. Aandacht voor de landschapskwaliteiten van het gebied en het waar mogelijk versterken daarvan, is dan ook van belang. De voor het plan relevante specifieke opgaven betreft de volgende opgaven:

- a Uitbreiden landschappelijke inpassing A15 en Betuweroute.
- b Landschappelijke structuur versterken van de watergangen Eimersche pijp, Elsterveldsche zeeg en Mermsche zeeg, bijvoorbeeld door natuurvriendelijke oevers en beplanting.

- c Versterking van de linten Eimeren, Reeth en Wolfhoeksestraat. Verdichting van het landschap door de aanplant van erfbeplanting (elzenhagen en fruitbomen) en kavelgrensbeplanting.
- d Behoud van de oude woerden met oude boerderijen/buitenplaatsen met bijbehorende monumentale erfbeplantingen.
- e Behoud en versterking van het kleinschalige besloten landschap.
- f Behoud en versterking van erven en bijbehorende perceelsbeplanting.

Een deel van deze opgaven zijn ook teruggekomen in opgaven voor de gebiedsvisie Knoop 38. Het gaat om de landschappelijke inpassing van de RTG, de versterking van het natuurdoel van de Elsterveldsche zeeg en de aanleg van een bospassage. Deze ingrepen zijn bij de toetsing van voornoemde opgaven verder toegelicht. Verder vinden er geen ingrepen plaats in het landschap. Wel is het zo dat met vaststelling van het plan de gemeente 4,5 miljoen euro van de provincie ontvangt voor de uitvoering van gebiedsmaatregelen uit de gebiedsvisie Knoop 38.

Opgave a: de nieuwe functie wordt zorgvuldig ingepast door de aanleg van een begroeide grondwal ter hoogte van de terminal en de nieuwe ontsluitingsweg. Deze voorzieningen sluiten als lijnelement aan bij het omringende landschap. Vanwege de omvang van de grondwal en de groenstrook, zowel in lengte als hoogte, zal ook een deel van de Betuweroute en de A15 aan het zicht worden onttrokken. De voorzieningen stellen een duidelijke grens tussen het landelijke gebied en de infrastructuurbundel die aan de zuidzijde van het plangebied is gelegen. Aanvullend op de grondwal en groenstrook, vormt ook de aanleg van een bospassage ten nabij de kruising Eimerensestraat – Reethsestraat een maatregel ter versterking van het landschap, waarbij wordt aangesloten op de ambitie uit in de gebiedsvisie Knoop 38. Ten zuiden van de A15 geldt een vergelijkbare ambitie die met de groene zoom van Park15 en Landchapspark De Danenberg al deels wordt gerealiseerd. In paragraaf 4.3.2.5 is meer informatie opgenomen over de grondwal en groenstrook en de betekenis daarvan voor het landschap.

Opgave b: De Elsterveldsche Zeeg kent een natuurdoel op basis van de Kaderrichtlijn Water RW-doelstelling. Dit inpassingsplan voorziet in de aanleg van natuurlijke oevers van deze zeeg binnen het peilgebied van de zeeg waar ook de terminal in ligt. Voor de overige delen van de zeeg wordt met gemeente en Waterschap Rivierenland gekeken of de inrichting van de zeeg met natuurvriendelijke oevers ook voor het overige deel kan plaatsvinden.

De Mermsche zeeg wordt ter hoogte van de beoogde ingang van de railterminal verlegd, aansluiting aan de nieuwe ligging van de Reethsestraat ter hoogte van deze ingang. Deze ingreep is landschappelijk beperkt, aangezien ter plaatse de oude ligging van de zeeg al is doorbroken door bestaande infrastructuur van de Betuwe route en de A15. Het belang van een goede afwikkeling van het verkeer vanuit de railterminal weegt hier zwaarder. Het is verkeerskundig wenselijk om het lokale verkeer op de Reethsestraat niet op een kruising te laten uitkomen met het verkeer vanaf de railterminal.

Opgave c: de kavel Reethsestraat 1 maakt onderdeel uit van het lint langs de Reethsestraat. De kavel zal zijn woonfunctie verliezen, doordat hier een nieuwe aansluiting op de Rijksweg Zuid wordt gerealiseerd. Het karakter van het lint blijft hierbij echter in stand. Door de ingreep ter plaatse zal het aandeel zwaar verkeer over de Reethsestraat afnemen hetgeen ten goede komt aan het karakter van de straat.

Opgave d: het monument Reethsestraat 1a zal zijn functie verliezen. In paragraaf 5.7 is nader toegelicht dat de restanten van het monument worden gesloopt.

Opgave e: het omringende landschap kenmerkt zich door grootschaligheid vanwege de openheid en de aanwezige infrastructuur. Kleinschaligheid wordt gevonden in de bebouwingslinten en de zegen waar een beoordeling onder opgave a, b en c heeft plaatsgevonden.

Opgave f: door de planrealisatie gaan enkele erven verloren. De percelen Reethsestraat 1 en 1a zijn al beschouwd onder respectievelijk opgave c en d. Het perceel Reethsestraat 11 betreft een voormalige woning langs de Betuweroute. De woonfunctie is reeds wegbestemd in verband met de aanleg van de zuidelijk gelegen infrastructuur en zal binnen dit inpassingsplan een groenbestemming krijgen. De kavel Reethsestraat 23 betreft een agrarisch bedrijfskavel (geen bedrijfswoning) waarvan de functie wordt gewijzigd in een groenbestemming. Bestaande gebouwen blijven gehandhaafd om dienst te doen voor natuurdoeleinden. De agrarische bedrijfskavel Reethsestraat 21/23 (geen bedrijfswoning toegestaan) blijft behouden.

5.14.3 Conclusie

De ruimtelijke ontwikkelingen zijn op basis van het vigerende beleid landschappelijk goed ingepast, waarbij tevens sprake is van een bijdrage aan de landschappelijke doelen uit het LOP en de gebiedsvisie Knoop 38.

Voor de nadere uitwerking van de landschappelijke inpassing wordt nog een landschapsplan opgesteld. dit plan zal in deze paragraaf worden beschreven.

5.15.1 Algemeen

Op dit moment is er geen wet- en regelgeving voor het aspect licht(hinder). Wel heeft de Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde (NSVV) een aantal richtlijnen uitgebracht voor het beoordelen van lichthinder. Ze gelden algemeen als maatgevend en worden ook genoemd in de toelichting van het Activiteitenbesluit. Lichthinder is in dat verband relevant vanwege de algemene zorgplicht uit het Activiteitenbesluit (artikel 2.1).

- E1: natuurgebieden;
- E2: buitenstedelijk en landelijke woongebieden;
- E3: woongebieden;
- E4: stedelijke centra.

5.15.2 Toetsing

Het aspect lichthinder is van belang door de verlichting op het bedrijfsperceel (verlichting (maximaal 30 m hoog) van overslaglocatie, parkeerterrein) of verlichting langs de nieuwe dan wel te wijzigen infrastructuur:

- De verlichting op te verleggen Reethsestraat: zal met eenzelfde verlichting wordt teruggebracht als de reeds aanwezige openbare verlichting;
- De verlichting op te reconstrueren kruising met de Rijksweg Zuid: meer verlichtingsarmaturen ten opzichte van huidige situatie, omdat het kruisingsvlak wordt vergroot en de extra opstelstroken ook worden verlicht;
- De nieuwe ontsluitingsweg: zal niet worden verlicht. met uitzondering van de kruisingen (kruising Reethsestraat, Rijksweg en de rotonde terminal. Dit vormt één van de tussen de betrokken overheden afgesproken ontwerpuitgangspunten.

De omgevingszone nabij het plangebied kan worden gekarakteriseerd als een zone categorie E2. E grenswaarde volgens de NSVV voor terreinverlichting voor omwonenden is vijf lux in de dag- en avondperiode en één lux in de nachtperiode. Daarbij wordt de nachtperiode (één lux) als maatgevend beschouwd.

Gevoelige bestemmingen

Binnen een afstand van 200 meter van het bedrijfsperceel liggen geen voor lichthinder gevoelige bestemmingen. De kortste afstand bedraagt circa 230 m (woning Eimerensestraat 25). Nabij de te reconstrueren kruising met de Rijksweg Zuid zijn enkele woningen aanwezig. Effecten van licht op natuur zijn behandeld in paragraaf 5.10.

Onderzoek en afweging

In de milieueffectenstudie RTG (hoofdstuk 9) zijn de effecten van het plan op lichthinder onderzocht. Er is onder andere onderzocht of sprake is van directe lichtinval op mens (omwonenden) en of sprake is van toename van de zichtbaarheid van het licht (zicht hebben op een lichtwaas). De genoemde richtlijnen zijn gebruikt bij de beoordeling van het aspect licht. Uit de milieueffectenstudie volgt dat de effecten aanvaardbaar zijn, omdat de grenswaarden conform de NSVV met de bijdrage van de railterminal en parkeerterrein niet overschreden worden. Hierbij zijn enkele aannames gedaan, onder andere voor het type verlichtingsarmaturen. Bij de kruising met de Rijksweg Zuid is volgens de milieueffectenstudie sprake van een beperkte verslechtering ten opzichte van de huidige situatie, omdat het aantal verlichtingsarmaturen toeneemt. Naar aanleiding van de milieueffectenstudie wordt nog een lichtplan voor de kruising Reethsestraat - Rijksweg Zuid en de nieuwe rotonde opgesteld. Dit lichtplan zal in een latere fase van de procedure in deze paragraaf worden beschreven.

Naar aanleiding van de milieueffectenstudie is voor het bedrijfsperceel (railterminal) op basis van een verdere uitwerking met een lichtontwerp onderzocht wat de consequenties voor lichthinder in de omgeving zijn³³. Dit lichtontwerp en onderzoek is als bijlage toegevoegd.

Er is uitgegaan van lichtmasten met een hoogte van 30 meter, hetgeen ook als maximum is bepaald in dit inpassingsplan. Op railterminals worden relatief hoge lichtmasten geplaatst aangezien er weinig ruimte is voor plaatsing van deze lichtmasten, maar vooral ook vanwege het zo veel mogelijk voorkomen van slagschaduw. Deze slagschaduw wordt vooral veroorzaakt door opgestapelde laadeenheden en materieel (vrachtwagens, Reachstackers, portaalkranen). Hoogtes voor lichtmasten van 30 tot 45 meter zijn gebruikelijk. Bij RTG is niet van de hoogste maat (45 m) uitgegaan, gezien de op grond van dit inpassingsplan mogelijke breedte van de railterminal. Uit het onderzoek volgt dat de grenswaarde van 1 lux niet wordt overschreden. In de regels van de bedrijfsbestemming voor de railterminal is de mogelijkheid voor het stellen van nadere eisen opgenomen in verband met de verlichtingssituatie in verband met hindergevoelige functies in de omgeving (woningen, natuur).

5.15.3 Conclusie

Het aspect lichthinder vormt voor het bedrijfsperceel geen belemmering voor de vaststelling van het inpassingsplan. Er kunnen nadere eisen worden gesteld aan de lichtmasten.

Er wordt nog een lichtplan van de kruising Reethsestraat - Rijksweg Zuid en de nieuwe rotonde opgesteld. Dit lichtplan zal in een latere fase van de procedure in deze paragraaf worden beschreven.

³³ Lichtidee, lichtontwerp Rail Terminal Gelderland, 19 oktober 2018.

5.16 Luchtkwaliteit

5.16.1 Algemeen

Het Nederlandse wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen', van de Wet milieubeheer (Wm). Dit wettelijk stelsel is van kracht sinds november 2007 en wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' ('Wlk') genoemd. Met de Wlk is een zogenaamde flexibele koppeling geïntroduceerd. Deze koppeling komt tot uitdrukking in de gebiedsgerichte programma's ter verbetering van de luchtkwaliteit en de term 'in betekenende mate' (IBM) om aan te geven dat een project niet leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het uitgangspunt van de Wlk is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma staat omschreven op welke wijze overschrijdingen van de luchtkwaliteit worden aangepakt. In gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit worden overschreden, zogenaamde overschrijdingsgebieden, gaan betrokken overheden in gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL behelst zowel maatregelen met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren, als maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL zorgt ervoor dat overal de grenswaarden worden gehaald. De rijksoverheid coördineert het nationale programma.

De wet kent een onderscheid in grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het in 'niet betekenende mate' leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij 3% overschrijding van de Europese grenswaarde voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de negatieve effecten van dat project door de maatregelen vanuit dit programma worden weggenomen.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet daarnaast worden afgewogen of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

5.16.2 Toetsing

Voor de planontwikkeling is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd³⁴. Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd aan dit plan. In het onderzoek is een beoordeling van de luchtkwaliteit uitgevoerd als gevolg van de aanleg van de railterminal en de nieuwe ontsluitingsweg alsmede de aanpassing van omliggende infrastructuur (kruising Rijksweg Zuid, Reethsestraat). Hierna zijn de resultaten kort beschreven.

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in het ruime gebied rond de toekomstige Railterminal Gelderland ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen en dat concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen.

³⁴ Royal HaskoningDHV, luchtkwaliteit PIP Railterminal Gelderland, referentie TPBF7530N005F2.0, 29 oktober 2018.

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 Wm, zal de realisatie van het plan niet leiden tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wm. 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.

Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat het plan op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Met de (ruime) overschrijding van de grenswaarden en de toekomstige daling van de concentraties in de omgeving van de terminal is voldoende gemotiveerd dat het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

5.16.3 Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de vaststelling van het inpassingsplan.

5.17 Verkeer en parkeren

5.17.1 Algemeen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kan sprake zijn van een afweging van verkeersbelangen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Dit kan zijn ingegeven door bijvoorbeeld een wijziging van de verkeersaantrekkende werking of ontsluiting van een plangebied. Daarnaast kan het parkeren relevant zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening van functies, omdat de ruimtelijke ontwikkeling bijvoorbeeld gevolgen kan hebben voor de ruimtebehoefte ten behoeve van het parkeren in en/of in de omgeving van het plangebied.

5.17.2 Toetsing verkeer

Ontwikkelingen

Rondom aansluiting 38 van de A15 (tussen Elst en Oosterhout) zijn verschillende projecten in ontwikkeling, zoals bedrijventerreinen, de ontwikkeling van RTG en de doortrekking van de A15 naar de A12. Al deze ontwikkelingen hebben een toename van het verkeer tot gevolg die, samen met de autonome groei, verwerkt moet worden op de kruispunten rondom de aansluiting. Naast deze verkeerskundige aspecten is er ook de wens van de gemeente Nijmegen om de Knoop 38 (breed gezien) meer ruimtelijke kwaliteit te geven en deze 'stadsentree' naar de toekomst duidelijk vorm te geven, waarbij ook aandacht is voor de ontsluiting van het bestaande bedrijventerrein de Rietgraaf en de (op termijn) nieuw te ontwikkelen de Grift.

Verkeerskundig ontwerp uit 2009

In 2009 is door Goudappel Coffeng op het niveau van individuele kruispunten gerekend en op basis daarvan een ontwerp gemaakt. Dat ontwerp ging uit van herschikking van de ruimte op de bestaande viaducten met toevoeging van een fietsbrug aan de oostzijde bij de kruising met de A15. Hierbij stond vooral de afwijking van de auto centraal. In 2017 zijn de berekeningen geactualiseerd op basis van de laatst bekende verkeersprognoses.³⁵ Uitgaande van de afwijking van de auto kon het ontwerp van 2009 worden gehandhaafd.

Rapportage préverkenning gemeentelijke hoofdwegennet Knoop 38

In het kader van de préverkenning zijn alsnog de reële aantallen fietsbewegingen en OV-bewegingen ingebracht in het ontwerp. Met name de aantallen fietsers bleken met 400 in het drukste uur veel hoger dan eerder voorondersteld. De op basis van deze aantallen gemaakte kruispuntberekeningen zijn samengebracht in een microsimulatie van de maatgevende ochtendspits. Op basis van een préverkenning³⁶ is geconstateerd dat het ontwerp 2009 onvoldoende oplossend vermogen heeft voor de afwijking van het verkeer. De préverkenning is als bijlage toegevoegd.

³⁵ Goudappel Coffeng, Kruispunten rondom aansluiting 38 A15: Toekomstige intensiteiten, verkeersafwikkeling en ontsluitingsvarianten RTG, referentie: GDL377/Fdf/2055.01, 3 februari 2017.

³⁶ Ambtelijk projectteam provincie Gelderland en gemeenten Nijmegen en Overbetuwe i.s.m. Royal HaskoningDHV, Rapportage préverkenning gemeentelijke hoofdwegennet Knoop 38, september 2017.

Kort samengevat is naar aanleiding van de préverkenning het volgende geconstateerd:

- een nieuw concept-ontwerp met voldoende oplossend vermogen vergt op het viaduct A15 ten minste vier rijstroken en daarmee de noodzaak voor een nieuw viaduct. Fietsverkeer moet in tegenstelling tot het ontwerp 2009 juist aan de westzijde worden geconcentreerd om uiteindelijk conflictvrij afgewikkeld te kunnen worden met de belangrijkste autostromen;
- om de afwikkeling van de belangrijke fietsstroom niet onnodig te verstoren is in het concept-ontwerp een rechtsafstrook opgenomen vanuit Elst richting Reeth. Daarmee kan de fiets steeds groen krijgen gelijk met de grote rechtdoorgaande stroom autoverkeer;
- omdat fietsers ten noorden van Reeth fietsvoorzieningen aan weerszijden van de weg blijven houden op Rijksweg Zuid, is in het concept-ontwerp voor Knoop 38 een tunnel opgenomen om de overgang van die fiets van west naar oostzijde conflictvrij te kunnen faciliteren. In het concept-ontwerp is voor de kruising Reethsestraat alleen een fietsoversteek in twee richtingen opgenomen aan de noordzijde van de kruising Reethsestraat.

Naar aanleiding van consultatie van bewoners, na de préverkenning, is de wens naar voren gekomen om een in twee richtingen te berijden fietspad toe te voegen tussen de Reethsestraat en het kruispunt met de Rijksweg Zuid (noordelijk langs de ontsluitingsweg naar de railterminal). In het oorspronkelijke ontwerp uit 2009 kruiste dit verkeer twee maal de verkeersstroom van de railterminal. Bewoners voorzagen dat veel fietsers van en naar Elst respectievelijk Wolfshoek alsnog gebruik zouden maken van de rijbaan in plaats van de fietsroute waarbij twee keer de rijbaan voor de ontsluiting van de railterminal moet worden overgestoken. De wens/het voorstel van de bewoners is overgenomen in het concept-ontwerp voor de aansluiting op de kruising. Fietsers tussen Reeth en Wolfshoek hoeven daardoor het vrachtverkeer vanuit de railterminal richting A15 niet meer te kruisen. In het concept-ontwerp wordt de veiligheid voor fietsers verder geborgd door het fietsverkeer niet over de nieuwe ontsluitingsweg te leiden en ter hoogte van de Rijksweg Zuid veilig af te wikkelen via vrijliggende fietspaden en aparte verkeerslichten. Daarnaast is ook de opstelruimte voor de fietser in de oversteek verruimd.

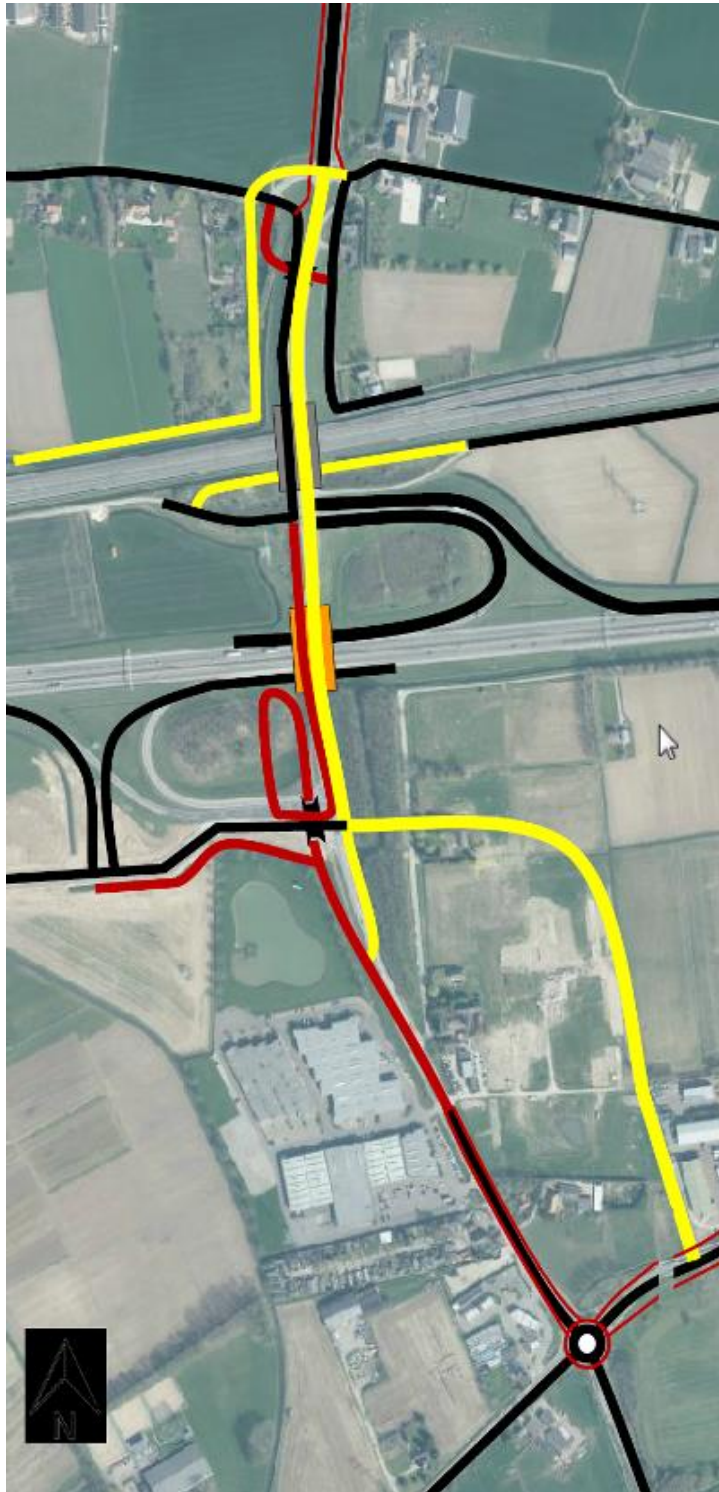
Ontwerp dat ten grondslag ligt aan het inpassingsplan

Omdat de uitvoering van knoop 38 losstaat van de realisatie van het RTG en het RTG waarschijnlijk eerder wordt uitgevoerd, is ook een versie van het concept-ontwerp gemaakt waarbij alleen de aansluiting Reethsestraat wordt gerealiseerd. Die versie wijkt feitelijk alleen af aan de zijde van het viaduct over de Betuweroute. Daar sluit het viaduct dan aan op het bestaande profiel, de fietstunnel is ook nog niet opgenomen in deze versie van het concept-ontwerp. Die situatie is verbeeld in het ontwerp RTG dat ten grondslag ligt aan dit inpassingsplan.

De realisatie van de overige delen van het ontwerp Knoop 38 worden mede gezien het daarvoor noodzakelijke nieuwe viaduct over de A15 beschouwd in samenhang met de uitvoering van de doortrekking van de A15.

Vervolg ontwerp Knoop 38

De préverkenning is besproken tijdens bestuurlijk overleg. Een definitief ontwerp en bijbehorende procedures volgen als de financiering bekend is. In een latere fase wordt daarvan de stand van zaken vermeld in deze paragraaf.



Figuur 20. Voorstel concept-ontwerp kruispunten Knoop 38

Rood: Fietsstructuur

Geel/Oranje: Nieuwe auto infrastructuur / viaduct

Zwart/Grijs: Bestaande auto infrastructuur /viaduct

5.17.3 Toetsing parkeren

Het inpassingsplan staat functies toe van waaruit een behoefte aan parkeerplaatsen kan ontstaan. Enerzijds betreffen dit parkeerplaatsen voor auto's van medewerkers en bezoekers en anderzijds parkeerplaatsen voor vrachtwagens die komen laden en lossen.

Parkeren van auto's

Voor het parkeren van auto's is in dit inpassingsplan aangesloten op het lokale beleid van de gemeente Overbetuwe. Er bestaat geen reden om hiervan af te wijken voor dit inpassingsplan. De gemeente Overbetuwe heeft parkeernormen vastgesteld in de Nota Parkeernormen gemeente Overbetuwe 2016 (hierna: de Nota). Het facilitaire gebouw en het terrein waar op- en overslag van laadeenheden plaatsvindt is op grond van deze Nota te beschouwen in de categorie 'Bedrijf arbeidsextensief/bezoekers-extensief bedrijven'. Hiervoor geldt een parkeernorm van 1,3 parkeerplaats per 100 m² bruto-voeropervlak van een gebouw. Hiervan is het bezoekersaandeel 5%. De parkeernorm heeft geen betrekking op het parkeren van vrachtwagens. Het bestemmingsvlak is van voldoende omvang om op het eigen terrein de parkeerbehoefte op te vangen. Er bestaat geen aanleiding te veronderstellen dat de ruimtelijke ontwikkeling een verhoging van de parkeerdruk buiten de plangrenzen tot gevolg heeft. In de planregels is opgenomen, dat voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig moeten zijn. Daarnaast is een verwijzing opgenomen naar de Nota Parkeernormen.

Parkeren van vrachtwagens

De Nota Parkeernormen gemeente Overbetuwe 2016 bevat geen normen voor het stallen van vrachtwagens. Er bestaat wel een noodzaak tot van parkeerplaatsen voor vrachtwagens op eigen terrein. 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. Uitgaande van 170 vrachtwagens per dag, en een gelijkmatige verspreiding daarvan over een werkdag van 8 uur is een aantal van 22 parkeerplaatsen voor vrachtwagens gehanteerd als minimum. Het bevoegde gezag kan nadere eisen stellen aan de omvang of situering van deze parkeerplaatsen voor vrachtwagens als bijvoorbeeld (verkeers-)veiligheidsoverwegingen daartoe aanleiding geven.

De logistiek is zodanig opgezet dat sprake zal zijn van halen en brengen. Er wordt geen mogelijkheid geboden voor het overnachten door chauffeurs binnen of buiten de vrachtwagen. Op de gronden met de bestemming 'Bedrijf – Railterminal' is overnachting expliciet uitgesloten. Naast het doel van parkeren, dient dit ook het doel van een goed verblijfsklimaat. Overnachting is namelijk niet wenselijk binnen het invloedsgebied van bijvoorbeeld de Betuweroute, maar ook niet binnen het invloedsgebied van gasleidingen. Ook geluidhinder van geluidbronnen binnen en buiten het plangebied maken een dergelijk gebruik ruimtelijk onaanvaardbaar.

5.17.4 Conclusie

De maximumcapaciteit van de RTG is in de gebruiksregels vastgelegd. De maximumcapaciteit geeft een inschatting van de te verwachten verkeersaantrekkende werking. Op basis van deze verkeersaantrekkende werking is, in samenhang met andere ruimtelijke en/of verkeerskundige ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied is voor de RTG een keuze voor een nieuwe ontsluitingsweg ten noorden van de Betuwe-route gemaakt. Deze nieuwe ontsluitingsweg is vastgelegd in dit inpassingsplan. Het aspect verkeer geeft daarmee verder geen nadere kaders mee voor de inhoud van dit inpassingsplan.

Het aspect parkeren geeft de volgende kaders mee voor het bestemmingsplan:

- voor het parkeren van auto's moeten regels bij de bestemming voor de RTG worden opgenomen, waarbij wordt aangesloten op de lokale parkeernormen;
- voor het parkeren van vrachtwagens moeten regels bij de bestemming voor de RTG worden opgenomen, waarbij een minimum van 22 parkeerplaatsen wordt gehanteerd en het bevoegd gezag nadere eisen kan stellen als de ruimtebehoefte aan het parkeren daartoe aanleiding geeft.

5.18 Water(toets)

5.18.1 Algemeen

Nationaal beleid – Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is in december 2015 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt pro-actief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- Nederlanders leven waterbewust.

Het kabinet zet de veranderingen in het waterveiligheidsbeleid voort en zal hiertoe een wetsvoorstel met nieuwe normen voor de primaire keringen voorbereiden. Nieuwe normen zijn nodig, omdat de huidige eisen aan primaire keringen grotendeels uit de jaren zestig van de vorige eeuw dateren. Sindsdien zijn het aantal mensen en de economische waarde achter de dijken toegenomen. Ook is nieuwe kennis beschikbaar gekomen over de werking van de keringen en de gevolgen van overstromingen. De doelen op het gebied van waterveiligheid zijn omgerekend naar normspecificaties voor de keringen. Deze zijn niet meer gebaseerd op dijkringen, maar op dijktrajecten. Elk dijktraject krijgt een norm-specificatie die past bij de gevolgen in dat specifieke gebied. De normspecificaties zijn ingedeeld in zes klassen, waarbij de overstromingskans varieert van 1/300 per jaar tot 1/100.000 per jaar.

Het Rijk onderkent het belang van het verbinden van ruimte en water. Bij het aanpakken van wateropgaven en de uitvoering van watermaatregelen vindt daarom afstemming plaats met andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied, zodat scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of, beter nog, elkaar versterken. Het kabinet streeft daarbij ook naar integrale combinaties, waarbij ruimtelijke inrichting een belangrijke rol speelt bij het oplossen van wateropgaven. Omgekeerd is het van belang om bij ruimtelijke opgaven vroegtijdig rekening te houden met wateropgaven en de veerkracht van watersystemen. De gewenste betere verbinding tussen water en ruimte geldt voor alle opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit.

Provinciaal beleid – Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie wordt de ambitie en de rol van de provincie voor het aspect water aangegeven. De provincie stuurt op een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem. Dit bestaat uit bodem en ondergrond, grondwater en oppervlaktewater. Een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem helpt mee aan een optimale en duurzame driedimensionale inrichting van Gelderland.

Een systeem is veerkrachtig als het onder normale omstandigheden alle functies goed kan uitvoeren, (tijdelijke) over- en onderbelasting goed op kan vangen zonder dat maatschappelijke overlast of ecologische schade optreedt en hiervan snel kan herstellen.

len zonder blijvende negatieve effecten. Een systeem is duurzaam als het ook in de toekomst kan blijven functioneren en in stand kan worden gehouden tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Om de veerkracht van het water- en bodemsysteem te vergroten is het belangrijk om meer ruimte te maken voor beken, te zorgen voor stedelijk waterbeheer en voor goed bodembeheer. Dat betekent bijvoorbeeld dat de bodem zodanig wordt beheerd en gebruikt dat de bodem meer water kan opnemen in perioden van regen en dus ook weer water kan afgeven in perioden van droogte. Zowel bewoonde gebieden, natuurgebieden als landbouwgronden zullen hieraan een bijdrage moeten leveren.

Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat het water- en bodemsysteem duurzaam is en ook in de toekomst kan blijven functioneren tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. De provincie streeft naar een duurzaam gebruik van de ondergrond. Zij zoekt naar een balans tussen het benutten van de kansen die de ondergrond biedt en het behouden van de waarde van de ondergrond voor toekomstige generaties. Doel is te komen tot een integrale, efficiënte en duurzame benutting zonder onomkeerbare gevolgen voor de ondergrond. Dit betekent dat de provincie moet afwegen wat op een bepaalde plek in de ondergrond of bovengronds wel of niet mag.

Beleid Waterschap – Waterbeheerprogramma 2016-2021

Op 27 november 2015 heeft het bestuur van Waterschap Rivierenland het Waterbeheerprogramma 2016-2021 vastgesteld. Het waterbeheerprogramma richt zich op het veilig houden van het rivierengebied tegen overstromingen, om voldoende en schoon water te hebben en om het afvalwater effectief te zuiveren.

Waterschap Rivierenland speelt bij het waterbeheer in op veranderingen in de omgeving zoals klimaatverandering. De doelen richten zich op de lange termijn. Zo moeten bijvoorbeeld de dijken in 2050 voldoen aan de nieuwe veiligheidsnormen en de waterkwaliteit moet in 2027 aansluiten bij de doelen uit de Kaderrichtlijn Water. Hogere overheden als het rijk, de provincies en de EU hebben deze doelen voor het waterbeheer bepaald. Waterschappen hebben ook gezamenlijke doelen afgesproken, onder andere in het Bestuursakkoord Water en het Klimaatakkoord.

Waterschap Rivierenland trekt in het Waterbeheerprogramma 2016-2021 de lijn door van het vorige waterbeheerplan. De koers wordt niet gewijzigd, maar het werk wordt gecontinueerd. De doelen voor de lange termijn blijven het uitgangspunt. Om de inhoudelijke ambities te realiseren, wordt geanticipeerd op nieuwe ontwikkelingen en worden strategische allianties aangegaan. Het accent ligt in de periode 2016-2021 onder meer op:

- gebiedsgericht werken;
- waterbewustzijn;
- innovatie.

Waterveiligheid

Het beschermen van het rivierengebied tegen overstromingen is de hoogste prioriteit van het Waterbeheerprogramma. Veel rivierdijken zijn momenteel niet veilig genoeg op basis van de veiligheidsnormen. Overheden werken hard aan de waterveiligheid met als doel dat men hier veilig kan wonen en werken. Het beleid volgt het principe van 'meerlaagsveiligheid': preventie, ruimtelijke inrichting en crisisbeheersing. De ko-

mende 6 jaar zijn er forse verbeteringen nodig bij zowel onze primaire keringen als de regionale keringen. Het waterschap gaat tot en met 2021 het volgende doen:

- verbetering van afgekeurde dijken;
- toepassing van innovatieve dijkverbeteringen;
- behoud van sterke dijken;
- deelname aan regionaal programma Waal/Weelde;
- grensoverschrijdende samenwerking.

Watersysteem

Er zijn diverse maatregelen die wateroverlast moeten voorkomen. Deze maatregelen dragen bij aan een betere waterkwaliteit waardoor men in het hele watersysteem over voldoende en schoon water kan beschikken. Een goed waterpeil en goede grondwatercondities wordt bediend door aan- en afvoer van water. Een aandachtspunt hierbij is dat de belangen van de verschillende partijen in het gebied zo goed mogelijk nagestreefd worden. De ambitie is dat er in 2021 voldoende water van goede kwaliteit beschikbaar is voor stedelijk gebied, bedrijfsleven, landbouw, natuur en recreatie.

Waterketen

Afvalwater wordt in de waterketen ingezameld, getransporteerd en gezuiverd. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inzameling en het transport tot aan een overnamepunt. Vanuit deze overnamepunten transporteert het waterschap het afvalwater naar de rioolwaterzuivering waar het wordt gezuiverd. Aandachtspunten hierbij zijn het doelmatig en duurzaam zuiveren waarbij een goede samenwerking in de waterketen onontbeerlijk is. Het doel is dat in 2021 zuiveringen efficiënter werken en het gezuiverde afvalwater schoner is. Om dit te bereiken worden energie, grondstoffen en water hergebruikt.

Keur Waterschap Rivierenland en Beleidsregels Keur Waterschap Rivierenland

Naast het beheerprogramma beschikt Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een watervergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels. Deze watervergunning wordt vervolgens door het waterschap verleend of geweigerd. Ook is het mogelijk dat nadere eisen worden gesteld aan de vergunningverlening. Middels de watertoets vindt toetsing aan het beleid van het waterschap plaats.

Het waterschap heeft de watergangen onderverdeeld in drie categorieën:

- A-watergangen: deze hebben een aan- en afvoerende en bergende functie;
- B-watergangen: deze hebben een afvoerende en bergende functie;
- C-watergangen: deze hebben alleen een bergende functie.

Ten behoeve van een doelmatig onderhoud van A- en B-watergangen is een in principe obstakelvrije strook nodig om handmatig en/of machinaal onderhoud van de watergang vanaf de kant mogelijk te maken.

Naast het beheerprogramma beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van

werkzaamheden kan een watervergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels. Deze watervergunning wordt vervolgens door het waterschap verleend of geweigerd.

Voor plannen met een toename van meer dan 1.500 m² in landelijk gebied, is compenserende waterberging nodig. Voor kleine oppervlaktes hoeft niet te worden gecompenseerd. Bij grotere oppervlaktes mag de vrijgestelde oppervlakte (1.500 m²) in mindering worden gebracht op de totale toename aan verhard oppervlak. De retentie-eis van Waterschap Rivierenland is 450 m³ per extra afvoerende hectare verhard oppervlak.

5.18.2 Toetsing

Voor dit inpassingsplan is een watertoets (memo) uitgevoerd.³⁷ De memo is als bijlage 15 bij deze toelichting gevoegd. Hierna zijn de resultaten kort behandeld.

Huidig watersysteem

Het plangebied strekt zich uit over 3 peilgebieden. Ten noorden van het spoor ligt een A-watergang waarop de noordelijk gelegen percelen afwateren. Ter hoogte van de toekomstige railterminal ligt ook een A-watergang met een afwaterende functie aan de noordzijde van de Reethsestraat. Tussen het spoor en de Reethsestraat ligt nog een C-watergang. Deze heeft een functie voor bluswater en staat in verbinding met de A-watergang middels duikers.

Toekomstig watersysteem

De bestaande A-watergang ten noorden van het spoor blijft behouden. Tussen ontsluitingsweg en grondwal ligt een nieuwe C-watergang voor de ontwatering van de weg en de grondwal. Ten noorden van de grondwal ligt een B-watergang die de afwaterende functie voor de noordelijk gelegen percelen waarborgt. Omdat deze B-watergang 2 peilgrenzen kruist, bestaat de B-watergang uit 3 segmenten die elke separaat verbonden zijn met de bestaande A-watergang. De klanteisen van Waterschap Rivierenland zijn gebruikt als uitgangspunt voor het ontwerp van de nieuwe en te verleggen watergangen.

De railterminal is over twee te dempen watergangen heen geprojecteerd, namelijk:

- een A-watergang ten noorden van de Reethsestraat;
- een C-watergang tussen spoor en Reethsestraat met functie bluswater.

Tussen de grondwal en Reethsestraat komt vanwege de te dempen watergangen een watergang terug met hetzelfde profiel als de A-watergang. Ten noorden van Reethsestraat komt een doorgaande A-watergang die de afwaterende functie voor de noordelijk gelegen percelen waarborgt.

Tenslotte wordt de Elsterveldsche zeeg wordt geherprofileerd en voorzien van een natuurvriendelijke oever. De extra waterberging die daardoor ontstaat dient mede ter compensatie van de toename aan verhard oppervlak, zoals hierna beschreven.

³⁷ Royal HaskoningDHV, memo Watertoets – RTG-terrein Valburg inclusief ontsluitingsweg, referentie BF5717WATNT1806131116, 25 oktober 2018.

Voldoende waterberging

De wateropgave als gevolg van de toename aan verharding in het plangebied moet gecompenseerd worden evenals de te dempen watergangen. Met die opgave wordt in de memo rekening gehouden. De retentie-eis van Waterschap Rivierenland is 450 m³ per extra afvoerende hectare verhard oppervlak. Daarbij is het uitgangspunt dat de peilstijging in oppervlaktewater 0,3 meter is (uitgaande van een neerslaggebeurtenis met een herhalingstijd van 10 jaar). Daarnaast moeten te dempen watergangen gecompenseerd worden door nieuw oppervlaktewater (wateroppervlak op streefpeilniveau mag niet afnemen). De watercompensatie geldt in principe per peilgebied.

Per peilgebied is een balans opgemaakt. Voor twee peilgebieden is sprake van een overschot aan bergingscapaciteit. Voor een peilgebied is nog een tekort van circa 3.700 m² wateroppervlak op streefpeilniveau gerekend van insteek tot insteek. In overleg met gemeente Overbetuwe en Waterschap Rivierenland is ervoor gekozen om de Elsterveldsche zeeg te voorzien van een natuurvriendelijke oever en daarmee naast volledige compensatie tevens extra waterberging te realiseren binnen het betreffende peilgebied. De aanleg van een natuurvriendelijke oever is in overeenstemming met het natuurdoel dat vanuit de Kaderrichtlijn Water geldt voor de Elsterveldsche zeeg.

Bluswatervoorziening

In de huidige situatie heeft de C-watergang ter hoogte van de railterminal een bluswaterfunctie voor het spoor. Deze C-watergang is met duikers verbonden met de A-watergang, zodat de toestroom vanuit het peilgebied gewaarborgd is. In de plansituatie is de hoeveelheid oppervlaktewater binnen het peilgebied toegenomen, maar doordat de railterminal tegen het bestaande spoor aan ligt, liggen de watergangen in de plansituatie verder van het spoor af. Op nader te bepalen locaties worden innamepunten voor bluswater gerealiseerd die middels een leiding zijn verbonden met de nieuwe watergangen langs de verlegde Reethsestraat. De beschikbaarheid van bluswater is in de plansituatie tenminste gelijk aan de huidige situatie.

Afstemming met het waterschap

Er heeft in het kader van de watertoets afstemming met het waterschap plaatsgevonden over de toekomstige inrichting van de waterhuishouding en de waterberging. Het plan zal nog ter vooroverleg worden aangeboden aan het waterschap.

5.18.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de vaststelling van het inpassingsplan.

5.19 Conclusie

In dit hoofdstuk is de invloed van het voorliggende plan op alle relevante milieu- en omgevingsaspecten beoordeeld. Geconcludeerd wordt dat de verschillende aspecten afzonderlijk geen belemmering vormen voor de haalbaarheid van het plan. In de MES en bij het aspect geluid heeft ook een afweging van de gezamenlijke hinder van verschillende hinderbronnen plaatsgevonden. Deze afweging vormt ook geen belemmering voor de haalbaarheid van het plan.

6 Juridische planopzet

6.1 Inleiding

Voorliggend inpassingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het inpassingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden bezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. Een afgeleide voor deze gebruiksregels zijn de regels voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan en de interpretatie van de planregels. De toelichting van dit inpassingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het inpassingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het inpassingsplan.

Voor de wijze van bestemmen is waar mogelijk aangesloten bij het handboek van de gemeente Overbetuwe. Verder zijn de regels uit het vigerende bestemmingsplan de basis geweest voor de wijze van bestemmen en uiteraard is de wijze van bestemmen eveneens gebaseerd op de “Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012”. De verbeelding is IMRO-gecodeerd volgens IMRO2012.

6.2 Bevoegd gezag omgevingsvergunningen en wijzigingsplannen

In artikel 2.4 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is de hoofdregel beschreven over wie beslissen op een aanvraag om omgevingsvergunning. Burgemeester en wethouders van de gemeente waar het betrokken project in hoofdzaak wordt of zal worden uitgevoerd zijn bevoegd gezag voor het beslissen op een aanvraag om omgevingsvergunning. Uitzondering op deze hoofdregel is dat gedeputeerde staten in de plaats treden van burgemeester en wethouders voor de beslissing op een aanvraag als bedoeld in art. 2.1, lid 1, onder a, b, c Wabo als dit in een provinciaal inpassingsplan zo is vastgelegd. Deze uitzondering volgt uit artikel 3.1, onder a van het Besluit omgevingsrecht en artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening. In ditzelfde artikel is ook geregeld dat gedeputeerde staten de bevoegdheden en verplichtingen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid van die wet uitoefenen. In dit artikel is onder meer de mogelijkheid opgenomen om in een ruimtelijk plan een wijzigingsbevoegdheid op te nemen.

In dit inpassingsplan is geen specifieke regeling opgenomen over het bevoegde gezag. Burgemeester en wethouders is het bevoegde gezag.

6.3 Opbouw van de verbeelding en regels

6.3.1 Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de regels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de verbeelding (bijvoorbeeld topografische gegevens). Deze zijn daarom opgenomen bij de 'verklaringen'.

Verder zijn de gronden voorzien van een dubbelbestemming. In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling op of ter beperking van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen. In het artikel 'overige regels' van hoofdstuk 3 is de voorrangsregeling tussen de verschillende dubbelbestemmingen opgenomen.

6.3.2 Regels

De regels van het inpassingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels. Per op de verbeelding aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk regels die specifiek voor die bestemming gelden. Ook de dubbelbestemmingen zijn in dit hoofdstuk opgenomen.
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, waaronder een anti-dubbeltelregel, de algemene afwijkingsregels en overige regels.
- Hoofdstuk 4 bevat het overgangsrecht en de slotregel.

Regels in verband met de bestemmingen

De bestemmingsregels kennen alle eenzelfde opbouw met de volgende leden:

- lid 1 bestemmingsomschrijving
- lid 2 bouwregels
- lid 3 nadere eisen-bevoegdheid (*indien aanwezig*)
- lid 4 afwijken van de bouwregels (*indien aanwezig*)
- lid 5 specifieke gebruiksregels (*indien aanwezig*)
- lid 6 afwijken van de gebruiksregels (*indien aanwezig*)
- lid 7 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (*indien aanwezig*)
- lid 8 wijzigingsbevoegdheid (*indien aanwezig*)

De bestemmingsomschrijving is de centrale bepaling van elke bestemming. In de bestemmingsomschrijving worden de binnen een bestemming toegestane functies genoemd. De bouwregels zijn gerelateerd aan deze omschrijving. Ook het gebruik van grond en bebouwing is gekoppeld aan de bestemmingsomschrijving.

Inleidende, algemene en overgangs- en slotregels

De inleidende (hoofdstuk 1), algemene (hoofdstuk 3) en overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4) zijn de gebruikelijke bestemmingsregels en worden hier verder niet toegelicht. Waar relevant, wordt bij de beschrijving van de bestemmingen verwezen naar de algemene regels van hoofdstuk 3.

6.4 Bestemmingen

6.4.1 Enkelbestemmingen

6.4.1.1 Agrarisch

Een deel van de grondwal ten noorden van de ontsluitingsweg ligt over het bouwvlak van de percelen Reethsestraat 21 en 23. Het resterende bouwvlak uit het geldende bestemmingsplan moet opnieuw worden begrensd als object en is daarom opgenomen binnen de plangrenzen. Hierbij is ervoor gekozen om ook de tot beide percelen behorende kadastrale gronden buiten het bouwvlak ook mee te nemen binnen de agrarische bestemming. Bij deze wijze van bestemmen geldt één agrarische bestemming voor beide percelen en hoeft dus niet voor het bouwvlak in het inpassingsplan worden gekeken en voor de gronden buiten het bouwvlak in het bestemmingsplan 'Buitengebied Overbetuwe'. Bij de gebruik- en bouwregel is zoveel als mogelijk aangesloten bij de bestemming Agrarisch uit het bestemmingsplan 'Buitengebied Overbetuwe'. Kwetsbare functies die van invloed kunnen zijn op de railterminal zijn hierbij echter niet overgenomen. Het betreffen bijvoorbeeld de mogelijkheid voor evenementen en de afwijkingmogelijkheid voor huisvesting van seizoenarbeiders of recreatieve nevenactiviteiten. Bij de agrarische bestemming in het inpassingsplan is, net zoals in het bestemmingsplan 'Buitengebied Overbetuwe', een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de agrarische bestemming te wijzigen naar de bestemming 'Bedrijf'.

De agrarische bestemming is ook opgenomen ter plaatse van het nieuwe tracé van een ondergrondse hoogspanningsverbinding. Het nieuwe tracé krijgt een dubbelbestemming (Leiding - Hoogspanningsverbinding). De onderliggende enkelbestemmingen (zoals Agrarisch) uit het bestemmingsplan 'Buitengebied Overbetuwe' zijn hier overgenomen. Tenslotte is de agrarische bestemming opgenomen voor een deel van de Reethsestraat, nabij de kruising met de Eimerensestraat, waar de verkeersbestemming zal vervallen vanwege de nieuwe ligging van dit deel van de Reethsestraat.

6.4.1.2 Bedrijf - Railterminal

Deze bestemming geldt voor de gronden waarop de railterminal mag worden gerealiseerd. Het terrein mag worden gebruikt voor laad-, los- en overslaglocatie voor laadeenheden met bijbehorende gebouwen (kantoor en facilitair) en locatie voor tijdelijke opslag van laadeenheden. Hiertoe behoort ook een locatie voor tijdelijk parkeren van vrachtwagens (in afwachting van laden en lossen) en administratieve en facilitaire ruimten.

Vanwege een goede ruimtelijke inpassing van de toegestane functies, zijn binnen het bestemmingsvlak nadere aanduidingen opgenomen. Zo zijn spoorwegen als onderdeel van de inrichting alleen toegestaan daar waar aangeduid (relevant voor geluid en externe veiligheid). Laad- en losvoorzieningen en tijdelijke opslag en stalling van laadeenheden zijn niet toegestaan ter plaatse van de 'laad- en losplaats uitgesloten', nabij de ingang van de railterminal.

In zijn algemeenheid zijn binnen de bestemming verder geluidwerende voorzieningen, voorzieningen voor een goede landschappelijke inpassing en voorzieningen ten behoeve van de veiligheid en de beperking van veiligheidsrisico's toegestaan.

Tenslotte zijn hieronder enkele specifieke gebruiksregels nader toegelicht:

- maximum capaciteit: in de haalbaarheidsonderzoeken is uitgegaan van een maximum capaciteit van de railterminal op jaarbasis van 45.000 laadeenheden (90.000 Twenty foot Equivalent Unit TEU³⁸). Deze maximum capaciteit is vastgelegd in de regels, omdat niet is onderzocht of een hogere capaciteit leidt tot andere milieueffecten. TEU is een statistische eenheid die op een ISO-container met een lengte van 20 voet (6,10 m) gebaseerd is. Deze eenheid wordt gebruikt als een standaardmaat voor containers van verschillende capaciteit en voor het beschrijven van de capaciteit van onder andere containerterminals. Een container van 20 voet is gelijk aan één TEU. Eén laadeenheid is 2 TEU. Een laadeenheid kan betrekking hebben op containers, maar ook op wissellaadbakken en (hijsbare) trailers.
- Gebruik brandstofaangedreven voertuigen: Er mag op jaarbasis 30.000 laadeenheden met brandstofaangedreven voertuigen worden verhandeld (gelost/geladen). Als bijvoorbeeld eind september van een kalenderjaar reeds de 30.000 wordt gehaald, dan moet in oktober, november en december met elektrische kranen worden gelost. Het volgende jaar wordt weer opnieuw, vanaf '0' gerekend, dus mag in principe met brandstofaangedreven voertuigen worden gewerkt. Dit is conform de haalbaarheidsonderzoeken, waarin waar nodig is gerekend met worst-case (brandstofaangedreven voertuigen in relatie tot bijvoorbeeld geluidhinder);
- Parkeernormen: er zijn parkeernormen opgenomen voor het stallen van auto's en vrachtauto's;
- Gebruik parkeerterrein door vrachtwagens: Gezien de logistieke functie van de gronden, is kortdurend verblijf van vrachtwagens op het terrein passend binnen de bestemming. Er van sprake zijn van wachttijden in verband met het laden of lossen van treinen. Overnachting (in een vrachtwagen) is op grond van de gebruiksregels aangemerkt als strijdig gebruik met de bestemming Bedrijf – Railterminal. De parkeerplaatsen mogen hiervoor derhalve niet worden gebruikt. Naast het doel van parkeren, dient dit ook het doel van een goed verblijfsklimaat. Overnachting is namelijk niet wenselijk binnen het invloedsgebied van bijvoorbeeld de Betuweroute, maar ook niet binnen het invloedsgebied van gasleidingen. Ook geluidhinder van geluidbronnen binnen en buiten het plangebied maken een dergelijk gebruik ruimtelijk onaanvaardbaar.

De bouwmogelijkheden voor gebouwen zijn beperkt tot het op de verbeelding aangegeven bouwvlak. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen ook buiten het bouwvlak worden gerealiseerd. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om hekwerken, geluidwerende voorzieningen en gebouwde kranen.

³⁸ TEU = Twenty foot Equivalent Unit.

6.4.1.3 Groen

De bestemming 'Groen' is in hoofdzaak opgenomen voor gronden die dienen ter landschappelijke inpassing van de railterminal en de nieuwe ontsluitingsweg. Andere gronden met deze bestemming betreffen bijvoorbeeld reststroken tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de zuidelijke plangrens en enkele gebieden nabij de kruising Reethsestraat – Rijksweg Zuid die geen verkeerskundige functie zullen krijgen. Een uitkijkpunt is mogelijk binnen een deel van de grondwal, ter hoogte van de railterminal. De exacte locatie wordt in een latere fase bekend (nog te ontwikkelen landschapsplan). Tevens zijn gebouwde en ongebouwde voorzieningen ter landschappelijke inpassing van de railterminal en de nieuwe ontsluitingsweg toegestaan. De aanleg en instandhouding van de grondwal ter inpassing van de railterminal en de ontsluitingsweg zal gebeuren op basis van afspraken tussen de provincie en de gemeente Overbetuwe. In de regels is vastgelegd dat de hoogte van een ongebouwde voorziening ter landschappelijke inpassing (grondwal, exclusief beplanting) maximaal 5,5 m mag bedragen. Geluidschermen zijn alleen toegestaan voor de grondwal ter hoogte van de railterminal (aanduiding 'specifieke vorm van groen - landschappelijke inpassing en geluid'). Erfscheidingsgrenzen zijn uitsluitend toegestaan ter afscherming van de railterminal. In zijn algemeenheid is verder tevens water en het behoud en de ontwikkeling van natuur binnen de groenbestemming toegestaan. De locatie van de Meermuistoren (natuurdoel) is hierbij met een specifieke aanduiding op de verbeelding aangegeven.

6.4.1.4 Verkeer

Deze bestemming is opgenomen voor, in hoofdzaak, nieuwe infrastructuur. Het betreft de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg, de aanpassing van de Reethsestraat ter hoogte van de railterminal en de aanpassing kruising/aansluiting op Rijksweg Zuid. De gebruiks- en bouwregels sluiten zoveel mogelijk aan bij de bestemming 'Verkeer' uit het bestemmingsplan 'Buitengebied Overbetuwe'.

6.4.1.5 Verkeer - Spoor

Een deel van het tracé van een ondergrondse hoogspanningsverbinding wordt verlegd. Het nieuwe tracé krijgt een dubbelbestemming (Leiding - Hoogspanningsverbinding). De onderliggende enkelbestemmingen (zoals Verkeer – Spoor) uit het bestemmingsplan 'Buitengebied Overbetuwe' zijn hier overgenomen.

6.4.1.6 Water

De bestemming 'Water' is opgenomen voor bestaande en nieuwe en/of aan te passen watergangen. Tevens is deze bestemming opgenomen voor een omvangrijk bergingsgebied voor water, direct ten westen van de railterminal en nog gelegen ten zuiden van de nieuwe grondwal. Door de bestemming water is de bergingsfunctie van de watergangen planologisch beschermd.

6.4.2 Dubbelbestemmingen

6.4.2.1 Ondergrondse leidingen en bovengrondse verbindingen

In het plangebied komen diverse ondergrondse leidingen en bovengrondse verbindingen voor. Deze leidingen en verbindingen blijven voor het grootste deel op de huidige locatie liggen. Het tracé van een enkele ondergrondse hoogspanningsverbinding wordt verlegd. Dit is nader beschreven in paragraaf 5.13.

Voor de genoemde leidingen en verbindingen zijn de volgende dubbelbestemmingen opgenomen:

- Leiding - Gas: voor ondergrondse gasleidingen;
- Leiding - Hoogspanning: voor ondergrondse hoogspanningsleidingen;
- Leiding - Hoogspanningsverbinding: voor bovengrondse hoogspanningsverbindingen.

Het belang van de veiligheid en het goed functioneren van de leidingen en verbindingen is geborgd in de gebruiks- en bouwregels alsmede de vergunningplicht voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden van de betreffende dubbelbestemming.

6.4.2.2 Archeologie

In het bestemmingsplan zijn de gebieden met bekende archeologische waarde bestemd als Waarde - Archeologie. De gebieden worden beschermd door middel van een verplichting tot het overleggen van een archeologisch onderzoek bij bouwaanvragen en omgevingsvergunningen.

De gebieden met een zeer hoge, hoge en middelmatige archeologische verwachtingswaarde zijn bestemd als respectievelijk Waarde - Archeologische verwachting 1 tot en met 3. Deze gebieden worden eveneens beschermd door middel van een verplichting tot het overleggen van een archeologisch onderzoek bij bouwaanvragen en omgevingsvergunningen. Het overleggen van een rapport is niet nodig indien naar het oordeel van het bevoegd gezag de archeologische waarde van het terrein in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld. Het onderscheid tussen de gebieden wordt gemaakt in oppervlakten waar onderzoek noodzakelijk is.

6.4.2.3 Voorrangsregeling dubbelbestemmingen

In artikel 23.2 is de hiërarchie van de diverse dubbelbestemmingen in het plangebied vastgelegd. Deze hiërarchie is ingegeven door potentieel ruimtelijke effecten/risico's van het gebruik van de gronden in relatie tot boven- en ondergrondse leidingen en archeologische (verwachtings-)waarden.

7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

Bij de voorbereiding van een inpassingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Hierbij is de vraag relevant op welke manier de te maken kosten voor het project gedekt zijn, waarbij eventuele planschade onderdeel uitmaakt van de kosten.

7.2 Beoordeling plan

Sinds de inwerkingtreding van Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan het opstellen van een inpassingsplan ten behoeve van een bouwplan een exploitatieplan te koppelen. Er is bij het voorliggend plan sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro. In artikel 6.12 lid 2 sub a is geregeld dat er geen exploitatieplan benodigd is als de kosten van het plan anderszins verzekerd is.

Voor de exploitatie van de gronden waar de RTG wordt gerealiseerd worden de kosten verhaald door middel van gronduitgifte, waardoor de kosten van het plan anderszins verzekerd is.

Voor de realisatie van de Railterminal, met bij behorende landschappelijke inpassing en de ontsluitingsweg hebben Provinciale Staten en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat middelen beschikbaar gesteld, die de realisatie dekken.

7.3 Grondverwerving

Een deel van de benodigde gronden voor de realisatie van de RTG zijn in eigendom van ProRail. Over de benodigde gronden is provincie Gelderland in overleg met ProRail.

Daarnaast is zijn de benodigde gronden voor een groot deel in eigendom van derden. Voor zover deze gronden niet in eigendom zijn is de provincie met de grondeigenaren in overleg over aankoop van de grond dan wel minnelijke medewerking aan de uitvoering van de maatregelen.

Wanneer minnelijk geen overeenstemming wordt bereikt, biedt het inpassingsplan zo nodig een titel voor onteigening.

7.4 Conclusie

De economische uitvoerbaarheid van het bouwplan is voldoende aangetoond.

8 Overleg en zienswijzen

8.1 Inleiding

Met de inwerkingtreding van de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure is de verplichte inspraak, alvorens een ontwerp-inpassingsplan ter inzage te leggen, komen te vervallen. Ook de Wet ruimtelijke ordening verplicht gemeenten niet meer tot het bieden van de mogelijkheid tot inspraak. Het Besluit ruimtelijke ordening doet dat evenmin.

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen gedeputeerde staten bij de voorbereiding van een inpassingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Op grond van artikel 3.26 Wro is er een wettelijke verplichting tot het horen van de gemeenteraad in het kader van een provinciaal inpassingsplan. Tijdens het vooroverleg, zoals in de vorige alinea beschreven, zal ook aan deze wettelijke verplichting nader inhoud worden gegeven.

Bovengenoemd vooroverleg met de vaste vooroverlegpartners en horen van de gemeenteraad heeft plaatsgevonden. De beantwoording van de vooroverlegreacties wordt vastgelegd in een separate Nota vooroverleg, welke als bijlage bij het plan zal worden gevoegd.

8.2 Inbreng en informatie omgevingspartijen in voorbereidingsfase:

In het (voor-)ontwerp van het inpassingsplan is op de volgende wijze rekening gehouden met de inbreng van omgevingspartijen. De landschappelijke inpassing van zowel de ontsluitingsweg als de terminal vloeit rechtstreeks voort uit het met een groot aantal belanghebbenden doorlopen gebiedsproces Knoop 38. In het in dat kader geformuleerde gebiedsprogramma (concept-Gebiedsvisie Knoop 38, deel 2) is als doelstelling geformuleerd dat de volledige inrichting van de terminal en ontsluitingsweg achter een vooraf aan te leggen “robuuste wal” worden gerealiseerd. De daarbij onderscheiden zones ter hoogte van de RTG (waldeel 3) en oostelijk van de RTG tot aan de Rijksweg Zuid (waldeel 4) hebben een basisprofiel met een breedte van 30 meter. Dit profiel is waar mogelijk overgenomen in het ontwerp dat ten grondslag ligt aan de verbeelding (plankaart). Daarnaast is rekening gehouden met de inbreng van direct omwonenden tijdens een inloopavond op 26 juni 2018. Deze heeft geleid tot het aanpassen van het ontwerp van de kruising tussen de Reethsestraat en de Rijksweg Zuid in de vorm van een vrijliggend fietspad in 2 richtingen en een vrijliggende fietsoversteek. Ook is het slotenpatroon voor percelen geoptimaliseerd, zijn percelen toegankelijk gemaakt en zijn er zichtschermen geplaatst.

Voor de voorgeschreven compensatie van waterbergend vermogen is aansluiting gezocht bij een andere doelstelling van het gebiedsprogramma, het verbreden van de aanwezige hoofdwatgangen. De Elsterveldsche Zeeg wordt uitgebreid met een na-

tuurvriendelijke oever en aldus beter waarneembaar in het landschap en van ecologisch grotere betekenis.

Tijdens een informatiemarkt is gedurende 2 avonden het publiek geïnformeerd over het ontwerp van ontsluitingsweg, het terminalterrein en de landschappelijke inpassing (inclusief waterberging) en de verwerking daarvan in de plankaart met bijbehorende functies. Tevens is het vervolgproces van de totstandkoming van het inpassingsplan geschetst.

Tijdens 2 informatieavonden in november zal het inpassingsplan eveneens voor het publiek zijn in te zien en kunnen daarover vragen worden gesteld.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerp-inpassingsplan wordt conform artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening, juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht als ontwerp gedurende een periode van 6 weken voor een ieder ter inzage gelegd. Een ieder kan een zienswijze op het plan indienen.

Als zienswijzen worden ingediend, dan worden deze in een daarvoor op te stellen separate Zienswijzennota samengevat en van een reactie voorzien. Hierbij zal worden aangegeven of er aanpassingen in het plan worden doorgevoerd. Een eventuele Zienswijzennota zal als bijlage bij het plan worden gevoegd.

8.4 Crisis- en herstelwet

De op 31 maart 2010 in werking getreden Crisis- en herstelwet (Chw) is bedoeld om bepaalde ontwikkelingen versneld te laten uitvoeren. Deze versnelling wordt bereikt door een aantal bestuursrechtelijke voorzieningen dat is opgenomen in Afdeling 2 van de Chw. Deze zijn van toepassing op de in bijlage I van de Chw bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten. In deze bijlage is onder 2.1 aangegeven dat projecten met een provinciaal belang waarvoor een provinciaal inpassingsplan wordt opgesteld onder Afdeling 2 Chw vallen. Zoals in paragraaf 1.6 beschreven, is er bij de besluitvorming over voorliggend plan een provinciaal belang gemoeid. Hiermee is Afdeling 2 Chw en daarmee de afwijkende procesregels op dit inpassingsplan van toepassing. De afwijkende procesregels kunnen als volgt worden omschreven:

- de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State moet na ontvangst van een beroepsschrift tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan binnen zes maanden uitspraak doen;
- de mogelijkheid tot het instellen van pro forma beroep vervalt³⁹.

³⁹ pro forma beroep: dat wil zeggen een beroepsschrift zonder beroepsgronden waarin wordt vermeld dat deze beroepsgronden later worden aangevuld in het beroepsschrift waarmee de beroepsgronden pas na afloop van de beroepstermijn worden ingediend.