

Ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland

Concept zienswijzen Overbetuwe

PdW / AN / RB 20190408 met eerste verwerking div. opmerkingen

Inleiding

De gemeenteraad van Overbetuwe heeft in meerderheid ingestemd met het aangaan van een samenwerking met de Provincie Gelderland en het daarvoor op 16 januari 2018 ondertekenen van de Overeenkomst Knoop 38 (verder de overeenkomst) door haar college van burgemeester en wethouders met de Provincie Gelderland (verder de Provincie). Dat is gebeurd in de overtuiging dat samenwerken in het traject na het aangaan van de overeenkomst in belang is van Overbetuwe en haar inwoners.

Op 15 januari 2019 heeft de gemeente Overbetuwe (verder Overbetuwe) besloten in het kader van het wettelijk vooroverleg een reactie te geven op het voor ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland. In de Nota beantwoording 3.1.1 overleg (verder de nota), zoals door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 12 maart 2019 antwoordt de Provincie op de reactie van Overbetuwe.

Overbetuwe heeft kennis genomen van de beantwoording en ziet die zowel inhoudelijk als ook wat betreft het proces als een gemiste kans om de maatschappelijke acceptatie van de voorgenomen inpassing te vergroten. Aan de inhoudelijke aspecten van Overbetuwe is door de Provincie slechts in beperkte mate gehoor gegeven. De oproep om naast de formele procedures vorm en inhoud te geven aan het overleg voortkomend uit de overeenkomst tussen de gemeente Overbetuwe en Provincie, is helaas niet opgepakt.

De Provincie doet daarmee geen recht aan de essentie en intentie van de overeenkomst. Overbetuwe voelt zich daarmee helaas genooddaakt om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland. De zienswijzen zijn onderstaand nader aangegeven.

Wij achten het indienen van zienswijzen niet in strijd met de overeenkomst. Sterker nog, zolang de Provincie de realisatie van een Railterminal wenselijk acht, blijft de intentie van de gemeente Overbetuwe om door constructieve samenwerking te komen tot een Railterminal die zodanig wordt uitgevoerd en ingepast dat er sprake is van een maatschappelijk evenwicht. Bij onze afwegingen om een zienswijze in te dienen, heeft tevens mee gespeeld dat wij denken dat het volgen van de zienswijze zal leiden tot een maatschappelijk evenwichtiger plan dat daarmee ook op meer draagvlak zal kunnen rekenen.

Financiële aspecten

1. Zoals een goede ruimtelijke ordening vereist, zijn er voor het plan verschillende alternatieven overwogen. Door verschillende organisaties, inwoners en partijen worden er vragen gesteld: over de economische haalbaarheid, over de business case van de Railterminal Gelderland - zeker nu er nog geen overeenkomst is met de beoogde exploitant - en over de vraag of Overbetuwe daadwerkelijk de beste locatie is. Wij constateren dat die vragen in het voortraject niet weg genomen zijn. Gelet op de overeenkomst vormen die vragen niet de basis voor deze zienswijze.
2. Uitgaande van een Railterminal in Overbetuwe zijn in het plan inrichtingsvarianten met drie verschillende locaties en meerdere ontsluitingen beschouwd. Daarbij is de zuidvariant tussen de Betuweroute en de A15 gepositioneerd. Voor deze variant is in het ontwerp inpassingsplan niet gekozen. Dit terwijl er vanuit ruimtelijk oogpunt sterke overwegingen zijn om dat wel te doen.
3. Indien wij de zuidvariant beoordelen zien wij een aantal voordelen zoals een bundeling van logistieke functies in plaats van een ruimtelijke uitbreiding daarvan. Daarbij ligt de locatie van de

zuidvariant verder van de meest gevoelige objecten en juist dichterbij infrastructuur en het bedrijventerrein Park15. Bovendien zou de zuidvariant de bestaande zorg dat op termijn aan de noordzijde van de Railterminal een uitbreiding van bedrijfsfuncties gerelateerd aan de Railterminal zal worden gerealiseerd, voor een groot deel wegnemen.

4. Het is ons bekend dat deze variant nadelen kent, zoals de ligging van het reeds aanwezige spoor en de aanwezigheid van hoogspanningsleidingen. Hoewel deze aspecten bij een keuze voor de zuidvariant een extra investering vereisen, is ons niet duidelijk geworden dat dit alternatief daarmee onmogelijk is geworden. Dit alternatief lijkt uitsluitend of tenminste in hoofdzaak op financiële gronden afgewezen te zijn. De toelichting op het inpassingsplan bevestigt dit.
5. Nu wij constateren dat de zuidvariant en daarmee mogelijk de vanuit ruimtelijk oogpunt beschouwd beste variant vanwege de bijbehorende extra investering niet is geselecteerd, achten wij het niet alleen reëel, maar ook noodzakelijk dat er meer wordt geïnvesteerd in een goede ruimtelijke inpassing dan tot op heden het voornemen van de Provincie is. Ten opzichte van andere plannen in de Provincie, bieden deze overwegingen tevens een legitimatie voor verdergaande investering: door de gekozen variant beter in te passen, kan de duurdere zuidvariant worden vermeden. Tot slot zou daarmee ook invulling worden gegeven aan de ambitie zoals die door verschillende partijen tijdens de campagne voor de Provinciale Staten verkiezingen is uitgesproken.

Aansluiting A15

6. De realisatie van een Railterminal leidt tot een intensivering van de vervoersbewegingen in de directe omgeving. Dit vindt plaats in een gebied waar reeds sprake is van intensief verkeer. Bovendien zijn er naast de Railterminal ook andere ontwikkelingen die bijdragen aan de groei van de verkeersbewegingen. Vanwege die ontwikkelingen is het voornemen dat de A15 wordt verbreed en afslag 38 aangepast.
7. In het kader van een goede ruimtelijke ordening van de Railterminal is de aansluiting op infrastructuur en een goede logistieke afhandeling een essentieel punt. Vast staat dat juist door de komst van een Railterminal de al langer wenselijke aanpassingen van afslag 38, nu onontkoombaar worden. In de nota erkent de Provincie deze relatie, haar rol en verantwoordelijkheid in deze. Uitgangspunt is de in september 2017 door de gemeenten Nijmegen en Overbetuwe, in samenwerking met Rijkswaterstaat en de Provincie opgestelde pré-verkenning. Tegelijkertijd stellen we vast dat er geen enkele garantie, noch binnen het inpassingsplan, noch daarbuiten is dat deze aanpassingen daadwerkelijk plaats zullen vinden en voor zover ze al plaats zullen vinden wanneer die dan gereed zouden zijn.
8. Vanwege het belang voor meerdere overheden, mag ook verwacht worden dat die overheden gezamenlijk de financiële lasten zullen dragen. Vanwege de onmiskenbare impact van de Railterminal draagt de Provincie een grote verantwoordelijkheid om de aanpassingen te waarborgen.
9. Wij zijn van mening dat de benodigde aanpassing van de infrastructuur, waaronder nadrukkelijk de aanpassingen van afslag 38, gerealiseerd dienen te zijn alvorens de Railterminal in gebruik wordt genomen. Indien en voor zover dat binnen het inpassingsplan niet kan worden vastgelegd, dient gewaarborgd te zijn dat die benodigde aanpassingen tijdig gerealiseerd zullen worden. Nu van beide geen sprake is, schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan daarmee tekort.

Ontsluitingsweg

10. Bij de keuze van de ontsluitingsweg zijn verschillende alternatieven onderzocht per variant. De samenvatting milieueffecten RTG en ontsluiting is opgenomen op pagina 125 van de milieueffectenstudie Railterminal Gelderland, een van de bijlagen bij het inpassingsplan. Hierbij is voor de uiteindelijk gekozen ontsluiting een “+” opgenomen voor het effect op bodemkwaliteit, omdat ‘werkzaamheden ter plaatse van de stortplaats zouden resulteren in een verbetering van de bodemkwaliteit en derhalve als positief zijn beoordeeld (alternatief 1A dienstweg en 1B nieuwe weg)’. Nadat de gemeenteraad van Overbetuwe mede op basis hiervan had ingestemd met de gekozen ontsluitingsweg, is dit element echter geschrapt door de ontsluitingsweg in enige mate te verleggen. Daarmee was de bodemsanering niet langer noodzakelijk en wenst de Provincie vanuit financiële overwegingen de bodemsanering niet langer uit te voeren. Door het niet uitvoeren van de eerder aangegeven bodemsanering, vervalt een positief aspect uit de afweging tussen de verschillende alternatieven van de ontsluitingsweg. Ten onrechte staat de “+” nog in het samenvattend overzicht, zonder aantekening in de toelichting op het inpassingsplan dat deze inmiddels is vervallen door een wijziging in de keuze van het wegtracé.
11. Met het wegvallen van dit afwegingsaspect dient de afweging opnieuw gemaakt te worden en de aangepaste afweging correct vermeld te worden in het ontwerp inpassingsplan. Nu de bodemsanering onderdeel uitmaakt van de situatie die ten grondslag lag aan de overeenkomst, mag verwacht worden dat de financiële middelen elders in het plan worden besteed om de ruimtelijke inpassing te verbeteren of alsnog worden aangewend voor sanering van de stortplaats.

Parkeren

12. Het is te verwachten dat er door de komst van de Railterminal, ook een toenemende behoefte ontstaat aan vrachtwagenparkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen in de directe omgeving van de Railterminal (naast de op de railterminal zelf voorziene parkeerplaatsen). Tussen de corridorpartijen zijn afspraken gemaakt om te bewerkstelligen dat er binnen vijf jaar een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen gerealiseerd is en daarmee het tekort aan truckparkeerplaatsen is opgeheven. Echter hoe de toenemende behoefte als gevolg van de komst van de Railterminal concreet wordt opgevangen, is onduidelijk.
13. Wij zijn van mening dat de benodigde parkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen gerealiseerd dienen te zijn alvorens de Railterminal in gebruik wordt genomen. Indien en voor zover dat binnen het inpassingsplan niet kan worden vastgelegd, dient gewaarborgd te zijn dat die benodigde aanpassingen tijdig gerealiseerd zullen worden (wij denken daarbij aan een termijn van binnen 6 maanden na ingebruikname van de Railterminal). Nu van beide geen sprake is, schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan daarmee tekort.

Verkeersveiligheid

14. Het staat niet ter discussie dat het in gebruik nemen van de terminal zal leiden tot een toename van verkeersbewegingen in het plangebied en de omgeving daarvan. Verkeersbewegingen waarbij ongelijkwaardige verkeersdeelnemers elkaar zullen kruisen. Voor de effecten op de verkeersveiligheid en in het bijzonder de fietsveiligheid op deze ‘hoofd fietsroute plus’ van de grote stroom middelbare scholieren uit Overbetuwe naar Lent en Nijmegen (en vice-versa) heeft Overbetuwe eerder en herhaaldelijk aandacht gevraagd.
15. In de nota van de Provincie staat:
“Op termijn, en in lijn met de in de toekomst verwachte groei, wordt in het kader van Afslag 38 voorzien in ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers of daarmee gelijkwaardige oplossingen.

De provincie zet zich samen met de gemeenten Overbetuwe en Nijmegen in om dergelijke toekomst vaste oplossingen zo spoedig mogelijk gerealiseerd te krijgen."

Daaruit blijkt de noodzaak om de fietsveiligheid verder te waarborgen dan de maatregelen die nu in het inpassingsplan zijn opgenomen. Uit het plan wordt niet duidelijk waarom op dit moment niet gekozen wordt voor ongelijkvloerse kruisingen en besluitvorming daarover naar de toekomst wordt doorgeschoven.

16. Daarbij komt dat de Provincie (mede) inzet op hoogwaardige fietsverbindingen tussen Nijmegen en Arnhem. De aanpassingen geven de Provincie de ruimte om die ambitie verder vorm te geven en bij te dragen aan de (toekomstige) noodzaak om de fietsveiligheid te vergroten door bijvoorbeeld een tweerichtingen fietspad aan te leggen aan één zijde van de Rijksweg van Elst naar Nijmegen, waardoor gelijkvloerse kruisingen van fietsers met de Rijksweg en aanpalende wegen zo veel mogelijk worden beperkt.
17. Nog los van de verkeersveiligheid in bredere zin rond het plangebied, betreft het in concrete zin ook de kruising tussen de ontsluitingsweg van de Railterminal en de Rijksweg Zuid. Het is gelet op de ontwikkelingen die het plan beoogt mogelijk te maken ter plaatse noodzakelijk om te komen tot een voor fietsers ongelijkvloerse kruising.
18. Nu deze ongelijkvloerse kruising niet is voorzien en overigens in de bredere omgeving van het plan onduidelijk blijft of en wanneer de ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd, schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan daarmee tekort.

Bouwpercelen

19. Omwonenden hebben de wens uitgesproken om het verlies aan woningen in het buurtschap te compenseren door in het buurtschap de mogelijkheid te creëren voor nieuwe percelen. Hiervoor moeten nog nadere kaders worden gesteld. In de nota wordt er vanuit gegaan dat dit alleen gaat om compensatie van de twee woningen die verloren gaan door de komst van de Railterminal. In het overleg tussen Overbetuwe en omwonenden is eerder gesproken over zeven percelen, ook gelet op woningen die in het verleden verloren zijn gegaan. Wij vragen de Provincie, als initiatiefnemer voor de Railterminal, om niet twee maar zeven nieuwe bouwpercelen in het buurtschap mogelijk te maken, voor zover verenigbaar met de exploitatie van de RTG.

Planschaderisicoanalyse* (vervalt indien voor 16/4 alsnog beschikbaar)

20. Bij de ter inzage gelegde stukken ontbreekt een planschaderisicoanalyse. Aangezien dit mogelijk invloed heeft op de haalbaarheid van het plan, is dit een omissie. Tevens dient er voor de vaststelling van het inpassingsplan ten behoeve van de concretisering van de door de gemeente aan de omwonenden aangekondigde aankoopregeling duidelijkheid te bestaan rondom de voorzienbaarheid.

Geluid

21. Naast het ruimtelijk beslag en de impact op de bereikbaarheid, is geluid een van de belangrijkste omgevingsaspecten. Mede gebaseerd op ervaringen bij andere railterminals bestaat in de omgeving ernstige zorg ten aanzien van geluidsoverlast. In de stukken behorende bij het ontwerp inpassingsplan is uitvoerig op dit onderwerp ingegaan. Er wordt landelijk erkend dat geluidsoverlast als gevolg van weg- en spoorvervoer extra aandacht verdient en in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPg) starten Rijkswaterstaat en ProRail vanaf 2020 met het uitvoeren van geluidmaatregelen. In het amendement van 24 oktober 2017 staat bovendien dat er gezorgd dient te worden dat er geen in redelijkheid vermijdbare overlast voor de omgeving optreedt.

22. Bij de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening op het gebied van geluid zijn in het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerp inpassingsplan drie woonclusters beschouwd, te weten 1. Eimerensestraat, 2. Reethsestraat en 3. Rijksweg-Zuid. Geluidgevoelige bestemmingen in Valburg en ten zuiden van het plangebied in onder meer Oosterhout zijn in het geheel niet beschouwd. Er kan niet volstaan worden met de constatering dat deze verder weg zijn gelegen van het plangebied. Onderdeel van de beoordeling is immers de cumulatie van geluid en die is op genoemde plaatsen anders dan in de gebieden, die wel zijn beschouwd. Mondeling wordt wel gesteld dat de hallen ten zuiden van de A15 een afschermdende werking hebben richting Oosterhout, maar deze stelling wordt in het akoestisch rapport of in de verdere toelichting op het inpassingsplan niet cijfermatig onderbouwd.
23. Nu niet alle relevante (geluids)gevoelige locaties zijn beschouwd, is er geen sprake van een goede onderbouwing van het plan. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ (RTG + rangen diesellocomotieven) bedraagt ten hoogste 49 dB(A)-etmaalwaarde. Dat is 4 dB(A) boven de ambitiewaarde en slechts 1 dB(A) onder de bovengrens. In het akoestisch onderzoek wordt een optionele afscherming opgevoerd. Met een schermhoogte van 4 meter zou volgens de berekeningen op alle beoordelingspunten worden voldaan aan de ambitieniveaus. Daarmee zien wij deze optionele afscherming als een vereiste waarvan realisatie moet worden gewaarborgd in het inpassingsplan.
24. Het maximale geluidniveau L_{Amax} (RTG + rangen diesellocomotieven) bedraagt ten hoogste 60 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode. Dit komt overeen met de bovengrens van 70 dB(A) etmaalwaarde en ligt daarmee 15 dB(A) boven het ambitieniveau. Deze zeer forse overschrijding wordt niet beperkt door de eerder genoemde optionele afscherming. In het akoestisch onderzoek zijn geen aanvullende maatregelen overwogen om de maximale geluidwaarden te reduceren. De Provincie stelt zich in de Nota op het standpunt dat ondanks deze zeer hoge waarden er nog sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Tevens wordt door de Provincie gesteld dat een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) etmaalwaarde toelaatbaar en vergunbaar is.
25. Uit de overeenkomst volgt dat de gemeente Overbetuwe het bevoegde gezag is voor het verlenen van de Omgevingsvergunning. Doordat de Provincie in de Nota op het standpunt stelt dat 70 dB(A) aan maximaal geluidniveau vergunbaar is, tast zij daarmee de autonomie en bevoegdheid van de gemeente op dit punt aan. Door deze positie in te nemen, ontnemt de Provincie de gemeente immers de mogelijkheid om van aanvrager van de omgevingsvergunning aanvullende maatregelen te verlangen om het maximale geluidniveau te beperken. Dit is in het kader van de onderlinge samenwerking niet alleen onwenselijk, het is in het kader van de wettelijke opdracht om in het kader van de omgevingsvergunning het effect op de omgeving zoveel mogelijk te beperken ook onjuist.
26. Wij menen dat bij een overschrijding van 15 dB(A) van de ambitiewaarde voor het maximale geluidniveau er niet zondermeer sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Er is nagelaten om de mogelijkheden te onderzoeken om die maximale waarden te reduceren. Dit is niet alleen vanuit een goede ruimtelijke ordening vereist, het zou ook invulling geven aan de afspraken tussen de gemeente Overbetuwe en de Provincie om ervoor te zorgen dat er geen in redelijk vermijdbare overlast voor de omgeving optreedt. Nu dit niet gedaan is, kan er ten aanzien van geluid geen goede afweging plaatsvinden.

Electrische kranen

27. In het inpassingsplan is geregeld dat vanaf 30.000 laadeenheden gebruikt moeten worden gemaakt van laad- en losvoorzieningen die niet met fossiele brandstof worden aangedreven (bijvoorbeeld elektrische portaalkranen). In de Nota stelt de Provincie terecht dat dit niet uitsluit dat elektrische kranen ook bij minder dan 30.000 laadeenheden kunnen worden ingezet.

28. De inzet van bijvoorbeeld de elektrische portaalkranen hebben een voordeel ten aanzien van onder meer geluid en emissies naar de lucht boven met fossiele brandstof aangedreven laad- en losvoorzieningen. Anderzijds hebben dergelijke kranen een beduidend grotere visuele impact op de omgeving. Deze verschillende omgevingsaspecten laten zich nu nog moeilijk ten opzichte van elkaar beoordelen. Om die reden verzoeken wij de Provincie om in het inpassingsplan de mogelijkheid te bieden dat naast de hoofdregel dat vanaf 30.000 laadeenheden gebruikt moeten worden gemaakt van laad- en losvoorzieningen die niet met fossiele brandstof worden aangedreven (bijvoorbeeld elektrische portaalkranen) in onderling overleg tussen de gemeente Overbetuwe en de exploitant van de Railterminal overeengekomen kan worden dat deze overstap reeds bij een lager aantal laadeenheden dan wel pas bij een hoger aantal laadeenheden wordt gemaakt. De hoofdregel is dan van toepassing tenzij in overleg anders wordt overeengekomen.

Omgevingsfonds en omgevingstafel

29. Overbetuwe acht het gewenst dat de provincie bijdraagt aan en participeert in een Omgevingstafel waarbij in een beperkt aantal sessies met alle betrokkenen uit het gebied tussen Valburg, Elst, Slijk-Ewijk en Oosterhout de voortgang bij de verdere detaillering van de plannen wordt besproken en zo nodig tijdig kan worden bijgestuurd. Het gaat dan om de verschillende plannen in verband met de Railterminal, maar ook de andere plannen en ontwikkelingen in het gebied. Op dit moment is sprake van een participatie per onderdeel en - zoals de Provincie in de nota aangeeft - het op geschikte momenten de omgeving buiten de normale procedure benaderen voor concrete inbreng of extra informatie. Overbetuwe vraagt om een ruimhartiger benadering, waarbij ook de omwonenden een inbreng hebben in de planning en agendering van het overleg.

Werk- en openingstijden

30. Overbetuwe heeft in de reactie op het voorontwerp inpassingsplan aangegeven bij de verlening van de omgevingsvergunning door de gemeente te zullen uitgaan van een redelijke afweging tussen het bedrijfsbelang en het belang van de omwonenden binnen de geldende juridische kaders, inclusief het toepassen van de Best Beschikbare Technieken. Daaraan gekoppeld is aangegeven dat een extra bescherming van de avonden, nachten en weekenden noodzakelijk is. In de nota neemt de Provincie dit voor kennisgeving aan. In de communicatie naar de omwonenden wordt tegelijk benadrukt dat een van de belangrijkste uitgangspunten voor de onderzoeken is geweest dat “op de Railterminal 24 uur per dag en 365 dagen per jaar wordt gewerkt” en dat “de terminal voor vrachtverkeer tijdens werkdagen (ma t/m vrij) geopend zal zijn gedurende een groot deel van de dag en het begin van de avond”. Overbetuwe vraagt de Provincie om in de communicatie duidelijk te maken dat het uitgangspunt van 24/7 wel geldt voor het onderzoek, maar dat de gemeente binnen de geldende juridische kaders de grenzen zal stellen aan de werkzaamheden op de Railterminal.

Landschappelijke inpassing

31. Overbetuwe acht het voor het maatschappelijke draagvlak noodzakelijk dat de landschappelijke inpassing goed en tijdig wordt uitgevoerd. De Provincie heeft een verantwoordelijkheid ten aanzien van de groenstrook en de grondwal van tenminste 5 meter hoog. Beplanting van die grondwal met bomen is een essentieel onderdeel van het tegengaan van visuele hinder. De geuite zorg dat op een grondwal van tenminste 5 meter hoog de daar geplante bomen zich niet volwaardig kunnen ontwikkelen is in de nota niet weggenomen.

32. Ten eerste wordt niet duidelijk of de Provincie onderschrijft dat de bomen op de waldelen 5 tot 5,5 meter moeten halen. Een aanzienlijke hoogte hoeft niet per definitie de eerder aangehaalde hoogte te zijn. Bovendien blijkt onduidelijk of de bomen afdoende kunnen wortelen om zich volwaardig te kunnen ontwikkelen.
33. Door in het inpassingsplan een voorwaardelijke verplichting van een grondwal van 5 meter op te nemen wordt die als zodanig aan de exploitant voorgeschreven. Van de overheid mag verlangd worden dat het plan zodanig is opgesteld dat de begroeiing zich zal ontwikkelen zoals voorzien. Nu op dit voor de ruimtelijke inpassing essentiële onderdeel onduidelijk blijft of bomen van 5 tot 5,5 meter mogelijk zijn op de waldelen, schieten de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan daarmee tekort.

Laadeenheden en Teu

34. In het ontwerp inpassingsplan wordt gebruik gemaakt van zowel het begrip laadeenheid als TEU. ProRail wijst in haar reactie terecht op de samenhang en de verschillen tussen deze eenheden. Vast staat dat 30.000 laadeenheden maximaal overeenkomst met 60.000 TEU. In de Nota onder punt 2.6.4 reageert de Provincie hierop door te stellen dat er uit is gegaan van een eindfase met 90.000 laadeenheden. Voor de bepaling en toetsing van de milieueffecten is naast het type laad-, los- en vervoersmateriaal ook het aantal bewegingen relevant. Met name het lossen, maar ook het aan- of afvoeren van twee laadeenheden van een TEU vergt meer bewegingen dan die van een laadeenheid van twee TEU. Nu er in de onderliggende studies niet, of ten minste niet overal is uitgegaan van een eindsituatie met maximaal 180.000 TEU is er sprake van een onvolledige beoordeling en daarmee met een onvoldoende onderbouwing van het plan.

Duurzaamheid

35. Met het realiseren van een Railterminal beoogt de Provincie ook bij te dragen aan het realiseren van doelstellingen op het gebied van duurzaamheid. Waar het gebruik van het spoor het vervoer met een vrachtwagen vervangt, kan inderdaad doorgaans een reductie van CO₂-emissie worden bereikt. Voor Overbetuwe ligt de situatie echter anders. De komst van de Railterminal zal leiden tot meer aan- en afvoerbewegingen met vrachtwagens en daarmee tot meer luchtmissies. In het kader van de landelijke en zelfs mondiale doelstellingen kan de afweging worden gemaakt om deze lokale effecten te accepteren. Dit laat onverlet dat die lokale effecten wel aandacht verdienen.
36. Overbetuwe kent immers ook haar eigen duurzaamheidsambities. Bovendien heeft de gemeenteraad op 24 oktober 2017 Motie 6 aangenomen die een relatie legt tussen de Railterminal en duurzaamheid. Deze motie wordt net als andere stukken verondersteld ten grondslag te liggen aan de overeenkomst.
37. In de motie wordt opgeroepen dat de Provincie in praktische en financiële zin bijdraagt aan duurzaamheidsprojecten met een relatie tot vervoer. Als voorbeeld is een waterstofstation genoemd waar duurzaam opgewekte energie omgezet en opgeslagen wordt ten behoeve van transport. Daarmee zou een positieve bijdrage worden geleverd aan de lokale duurzaamheidseffecten en de luchtkwaliteit.
38. Wij hebben geen initiatieven in het kader van de Railterminal gezien die een positieve bijdrage leveren aan de lokale duurzaamheidseffecten. Overbetuwe vraagt de Provincie op dit punt alsnog toezeggingen te doen om daarmee de lokale negatieve effecten zoveel mogelijk weg te nemen, dan wel zelfs een positieve bijdrage te leveren.