

Railterminal Gelderland;

Ontwerp Inpassingsplan september 2020

HET ONTWERP INPASSINGSPLAN

Het Een inpassingsplan bestaat uit 3 delen: een plankaart, Regels met omschrijving van wat er per bestemming mag en een Toelichting. De plankaart en regels zijn juridisch bindend. Wijzigingen t.o.v. het ontwerp inpassingsplan van maart 2019 zijn:

Plankaart van het ontwerp (verbeelding)

- Wijziging plangrens aan de westzijde van het railterminalterrein bij het waterbassin. Het gaat om kleine aanpassing in de grens van de bestemming Groen.
- Om de plaatsing van zonnepanelen op de zuidzijde van de grondwallen mogelijk te maken is binnen de bestemming Groen de functie zonnepanelen toegevoegd.
- De aanduiding veiligheidszone-bevi op de plankaart is aangepast doordat er op een andere manier moest worden gerekend. De veiligheidszone is het gevolg van het werken met gevaarlijke stoffen op de railterminal. Het aantal gevaarlijke stoffen is niet gewijzigd.
- In plaats van een rotonde komt er bij de toegang van de railterminal een gewone afslag. Dit betekent een kleine aanpassing van het bestemmingsvlak voor verkeer. De toekomstig exploitant krijgt de verplichting om er voor te zorgen dat verkeer wat niet op de railterminal terecht kan veilig kan keren en terug kan rijden.

Regels voor de bestemmingen

- Het begrip "nevenactiviteiten" is beter omschreven. Dit zijn werkzaamheden die in dienst staan van de hoofdactiviteit (op- en overslaan van laadeenheden). Voorbeelden zijn schoonmaak- en reparatiewerkzaamheden. Deze worden op de railterminal toegelaten, als ze niet bepalend zijn voor de milieubelasting. Tanken en brandstofopslag zijn uitgesloten.
- Het begrip laadeenheden is aangepast; ze hoeven niet meer stapelbaar te zijn. Trailers zijn dat bijvoorbeeld niet.
- Er zijn begrippen opgenomen die te maken hebben met mogelijke plaatsing van zonnepanelen.

vervolg inpassingsplan >>>

>>> vervolg Ontwerp inpassingsplan

- Boven de 30.000 laadeenheden moet worden gewerkt met elektrisch materieel op de railterminal, bijv. door portaalkranen te gebruiken. Omdat niet het hele terrein voor een portaalkraan bereikbaar is, kan er ook boven de 30.000 laadeenheden nog beperkt worden gewerkt met materieel wat is aangedreven door fossiele brandstoffen (bijv. een reachstacker en een empty handler). Dit is beperkt tot het deel van het terrein wat niet door portaalkranen kan worden bereikt.
- Voor de kruising Rijksweg Zuid verkeersbestemming is er een mogelijkheid opgenomen om het fietspad op hoogte aan te leggen als de gemeente dit wenst.
- De regels voor gasleidingen zijn aangepast op basis van aanvullingen van de Gasunie.
- Er is geen verplichting meer om een aanlegvergunning aan te vragen om de bestemming railterminal te realiseren. Dit geldt overigens niet voor werkzaamheden onder hoogspanningsleidingen.
- De grondwal parallel aan de nieuwe weg mag ter hoogte van de hoogspanningsleiding maar vier meter hoog zijn in plaats van vijf.
- Het minimum aantal parkeerplaatsen is teruggebracht van 22 naar 17 o.b.v. onderzoek naar de inrichting van de railterminal.

VERGUNNINGEN IN DEZELFDE PROCEDURE

Tegelijk met het ontwerp inpassingsplan worden ook de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming en de vergunning op grond van de Waterwet ter inzage gelegd. De onderzoeken voor natuur, de passende beoordeling en het onderzoek naar soorten bij het MER, zijn ook gebruikt om de natuurvergunning aan te vragen. Voor de waterwetvergunning is een watertoets uitgevoerd waarin onder andere is onderzocht wat het effect is van het project op het watersysteem door bijvoorbeeld wijzigingen in watergangen en toename van verhard oppervlak. In beide vergunningen worden maatregelen vastgelegd die moeten worden uitgevoerd om het project te kunnen realiseren.

MILIEUEFFECTRAPPORT (MER)

Voor het herziene ontwerp inpassingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Dit is het gevolg van de verplichting om de effecten stikstof op Natura 2000-gebieden in beeld te brengen met een passende beoordeling.

In het MER zijn varianten onderzocht en vergeleken t.o.v. de autonome situatie en elkaar. De autonome situatie bestaat uit de huidige situatie, de veranderingen in bijvoorbeeld weg- en spoor-verkeer die in de komende jaren zijn voorzien en alle nieuwe ontwikkelingen in het gebied waar een definitief besluit over is genomen (zoals de verbreding van de A15).

De varianten voor de ligging van de railterminal en de ontsluiting die in het MER zijn onderzocht zijn hetzelfde als die eerder in 2017 in de milieueffectenstudie (MES) zijn onderzocht. De zuidvariant is dus nogmaals onderzocht, ook al is deze niet meer te realiseren omdat hier een zonnepark komt.

De uitgangspunten voor de onderzoeken voor het MER staan in de Notitie reikwijdte en detailniveau (februari 2020). Vanwege zienswijzen op de NRD zijn de onderwerpen gezondheid, grondwater, trillingen, duurzaamheid en monitoring toegevoegd. Ook is in het studiegebied voor een aantal thema's Slijk-Ewijk meegenomen.

Het MER is een hulpmiddel bij de besluitvorming over het inpassingsplan. In de toelichting op het inpassingsplan is de keuze voor een voorkeurs-alternatief verantwoord, mede aan de hand van de beoordeling van milieueffecten in het MER. Dit voorkeursalternatief is de noordvariant met een ontsluitingsweg parallel aan het spoor, zoals ook opgenomen in het eerdere ontwerp inpassingsplan.

MER: NIEUWE/AANVULLENDE ONDERZOEKEN

- Er is een passende beoordeling uitgevoerd om de effecten van stikstof op Natura 2000 gebieden te beoordelen. Conclusie is dat voor een aantal gebieden op de Veluwe effecten op de natuur te verwachten zijn. Om dit te compenseren, zijn er maatregelen in verschillende natuurgebieden op de Veluwe nodig. Voordat compensatie is toegestaan, is eerst beoordeeld of het project RTG wel belangrijk genoeg is in een zgn. ADC-toets.
- Het geluidsonderzoek is geactualiseerd. Met metingen zijn piekgeluiden beoordeeld en de geluidssituatie voor Slijk-Ewijk is in kaart gebracht.

vervolg mer: nieuwe/aanvullende onderzoeken>>>



vervolg mer: nieuwe/aanvullende onderzoeken>>>

- Gedurende een jaar is onderzocht welke plant- en diersoorten te vinden zijn in het gebied die mogelijk last krijgen van de aanleg van het project. Er is een plan opgesteld om voor deze soorten maatregelen te treffen.
- De gevolgen van trillingen van het project voor omwonenden zijn onderzocht.
- Er is naast een verlichtingsplan voor de railterminal ook een lichtplan voor de toegangsweg opgesteld.

Geactualiseerde onderzoeken:

- Door de verandering in de ontsluiting van de RTG, is de watertoets voor het project aangepast.
- Dit geldt ook voor het Landschapsplan op onder andere de mogelijkheid om zonnepanelen op de grondwallen te plaatsen, de wijziging in de ontsluiting van de railterminal en aanpassingen vanwege kabels en leidingen.
- De potentie voor op- en overslag van de railterminal is geactualiseerd. De eerdere rapporten van Panteia daterden van 2013 en 2016. In de nieuwe versie is de potentie van de railterminal voor or lading in beeld gebracht met de bijbehorende (wegvervoer)routes van en naar de RTG;
- De toets "Ladder voor Duurzame verstedelijking Railterminal Gelderland" is ook geactualiseerd. Hierin wordt of het inpassingsplan voldoet aan duurzaam en zorgvuldig ruimtegebruik.
- Tot slot is uitgewerkt of de voorgestelde bedrijfsvoering in 2 fasen past binnen de kaders van het inpassingsplan met het voorgestelde materieel en de beschikbare ruimte. Dit staat in het rapport "Capaciteitsanalyse Railterminal Gelderland".