

## Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Transport & Planning

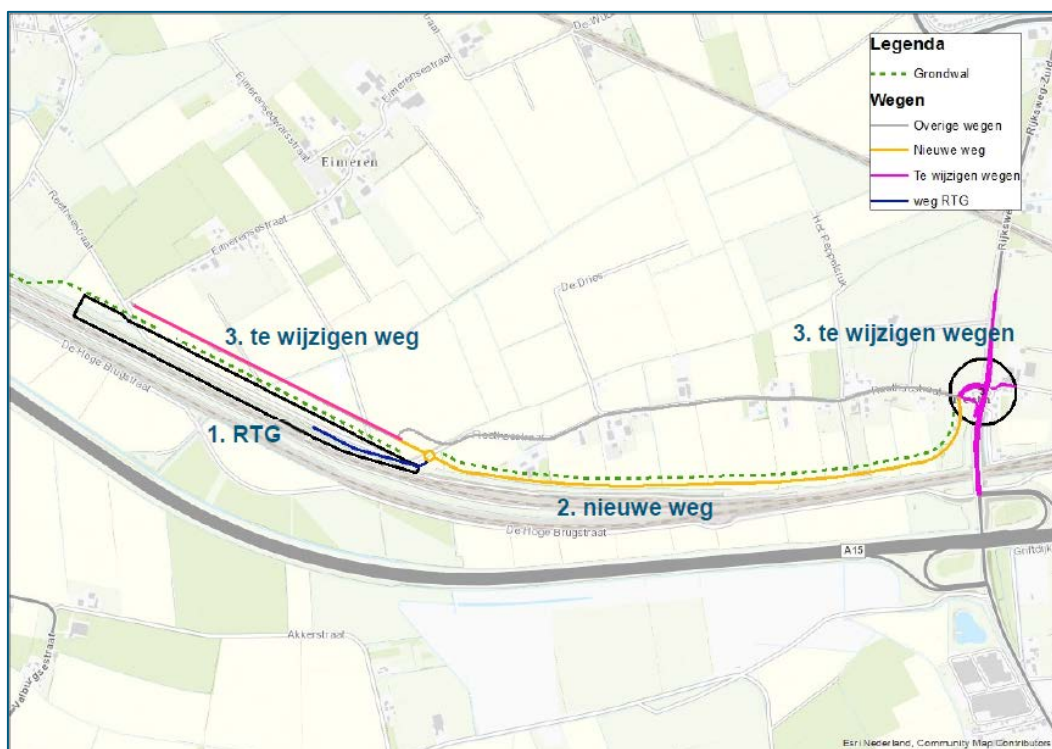
Aan: Provincie Gelderland  
Van: [REDACTED]  
Datum: 27 februari 2019  
Kopie: [REDACTED]  
Ons kenmerk: TPBG5020N003F1.0  
Classificatie: Projectgerelateerd

**Onderwerp: Luchtkwaliteit PIP Railterminal Gelderland**

## 1 Inleiding

In opdracht van de provincie Gelderland heeft HaskoningDHV Nederland B.V. (hierna: Royal HaskoningDHV) een beoordeling van de luchtkwaliteit uitgevoerd. Dit naar aanleiding van het Provinciaal inpassingsplan (PIP) om realisatie van de Railterminal Gelderland (RTG) mogelijk te maken inclusief de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg, het verleggen van de Reethsestraat en wijzigen van het kruispunt Rijksweg-Zuid, Reethsestraat, Wolfhoeksestraat en De Hoge Brugstraat. De railterminal vormt een overslagpunt voor goederen van trein naar vrachtwagen en andersom en zal een economische impuls geven aan het gebied.

In deze notitie is de realisatie van de Railterminal Gelderland getoetst aan de luchtkwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). In figuur 1 is de toekomstige locatie van de railterminal weergegeven.



Figuur 1. Situatieschets Railterminal Gelderland (RTG)

## 2 Wet- en Regelgeving

De Wet milieubeheer biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

1. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
2. het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
3. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
4. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
5. het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het plan wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

## 3 Effect railterminal op luchtkwaliteit

In de Milieueffectenstudie (MES) Railterminal Gelderland<sup>1</sup> zijn de effecten van diverse alternatieven van de railterminal op de luchtkwaliteit onderzocht. Hierbij zijn verbrandingsemissies als gevolg van de activiteiten op de terminal (reachstackers, empty handlers, rangeerlocomotief) en extra verkeersbewegingen van vracht-, bestel- en personenauto's van en naar de RTG beschouwd<sup>2</sup>. De berekende maximale toename van de jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-concentraties ter hoogte van de gevoelige bestemmingen in het gebied bedroeg in enkele gevallen 0,4<sup>3</sup> µg/m<sup>3</sup> en de maximale toename van de jaargemiddelde PM<sub>10</sub>- en PM<sub>2,5</sub>-concentraties bedroeg in alle gevallen minder dan 0,1<sup>3</sup> µg/m<sup>3</sup>. Deze toename blijft ruim binnen de grenzen van "niet in betekenende mate" (NIBM)<sup>4</sup>.

Het voorliggende voorlopige ontwerp kent enkele wijzigingen ten opzichte van de varianten uit de MES<sup>5</sup>. Deze wijzigingen zijn echter beperkt, zullen niet tot grote veranderingen van de berekende maximale concentratiebijdragen leiden en zullen in lijn met de in de MES berekende waarden liggen.

Verschoning van weg- en treinverkeer door strengere emissie-eisen zorgen ervoor dat emissiefactoren in de toekomst afnemen en de bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit daalt. De kortere vervangingscycli van vracht-, bestel- en personenauto's maakt dat deze bijdragen sneller dalen dan de bijdragen van bronnen die over een langere periode ingezet worden (diesellocs, reachstackers, empty handlers).

<sup>1</sup> Royal HaskoningDHV, Milieueffectenstudie Railterminal Gelderland, Bijlagerapport Luchtkwaliteit, d.d. 30-8-2017.

<sup>2</sup> De maximale capaciteit van de terminal betreft 45.000 laadeenheden (90.000 TEU). Bij deze maximale capaciteit arriveren bij RTG gemiddeld 12 treinen per weekdag en vertrekken dagelijks 170 zware vrachtwagens. Een diesellocomotief wordt ingezet om wagons met containers tussen de RTG en het doorgaande spoor te vervoeren.

<sup>3</sup> In de Milieueffectenstudie uit 2018 werd uitgegaan van 12 treinen per werkdag. De toename van werk- naar weekdaggemiddeld en daarmee van 60 naar 84 treinen per week is verdisconteerd door de maximale toename met 40% te verhogen.

<sup>4</sup> Het project of de activiteit draagt maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bij aan de concentraties fijn stof (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup>.

<sup>5</sup> Wijzigingen betreffen o.a. de locatie van parkeerterrein voor registratie, het aantal treinen per dag en lagere maximale snelheid op de ontsluitingsweg.

## 4 Maximale concentratiewaarden in omgeving

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken de Rijksoverheid en lokale overheden samen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Nederland te monitoren wordt de NSL-Monitoringstool gebruikt. Deze tool bevat alle (grotere) wegen waarlangs overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Met de NSL-Monitoringstool worden de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend voor het achterliggende kalenderjaar en de toekomstige jaren die relevant zijn voor het NSL (2020, 2030). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU.

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de maximale concentraties in het gebied rond de railterminal zeer ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer liggen. De maximale concentratiewaarden zijn, in een gebied van 1 kilometer rond de planlocatie, voor een drietal zichtjaren in onderstaande tabel 1 weergegeven. De gepresenteerde maximale concentraties worden ten zuiden van de railterminal langs de rijksweg A15 berekend.

Tabel 1. Maximale concentratiewaarden uit de NSL-Monitoringstool 2018 binnen 1 kilometer van planlocatie

Zichtjaar	Concentratie NO <sub>2</sub>	Concentratie PM <sub>10</sub>	Concentratie PM <sub>2,5</sub>
<b>Grenswaarden</b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>25 µg/m<sup>3</sup></b>
2017	30,3	19,3	11,9
2020	23,1	19,0	11,5
2030	13,9	16,1	8,9

Tabel 1 laat zien dat er in de ruime omgeving van de planlocatie geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> voorkomen en dat de concentraties in de toekomst zullen afnemen als gevolg van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren. De maximale concentratiewaarden blijven in elk zichtjaar ruim onder de grenswaarden uit de Wm.

Als de maximale planbijdragen (NO<sub>2</sub>: 0,4 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub>: 0,1 µg/m<sup>3</sup>) bij de maximale concentratiewaarden uit de NSL-Monitoringstool opgeteld worden, blijven de maximale concentratiewaarden in elk zichtjaar nog steeds ruim onder de grenswaarden uit de Wm.

## 5 Conclusie

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.

De railterminal 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 de railterminal niet leiden tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wm. Ook zal de realisatie van de railterminal 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 (Wm).

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.