

PER E-mail: post@gelderland.nl

College van Gedeputeerde Staten van Gelderland

Postbus 9090/Markt 11

6800 GX Arnhem

Elst, 21 april 2021

Betreft: zienswijze ontwerpvergunning Wet Natuurbescherming

Geacht college,

Ondergetekenden willen middels onderstaande zienswijze aandacht vragen voor de in onze ogen niet volledige, partieel zelfs onjuiste, ontwerpvergunning Wet Natuurbescherming bij de mogelijke realisatie van Railterminal Gelderland. Wij zijn van mening dat het onderzoek onvolledig en onzorgvuldig was en dat er wel degelijk significante effecten te verwachten vallen in Natura 2000 gebieden.

Geen zekerheid dat natura 2000 gebieden niet worden aangetast:

In het rapport “Passende beoordeling” wordt erkend dat sprake is van een toename van de stikstof uitstoot op Natura 2000 gebieden. Het toestaan van de Railterminal is in strijd met rijksbeleid om de stikstof landelijk terug te brengen naar een aanvaardbaar niveau op basis van internationaal gemaakte afspraken, welke afspraken uiteraard niet enkel toezien op de volksgezondheid maar ook op de bescherming van dier en natuur en waarborgen van de biodiversiteit. Deze internationale afspraken en het rijksbeleid kunnen niet los worden gezien van de toetsing van plannen en projecten in het kader van de Wet natuurbescherming. Zoals overwogen door de RvS bij in de uitspraak 201606653/2/R2 op 30 sept 2020, Logistiek park Moerdijk, onder 4.1: ‘De Afdeling overweegt dat de algemene opgave om de te hoge stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden terug te brengen moet worden onderscheiden van de besluitvorming over individuele plannen en projecten die tot stikstofdepositie leiden. De algemene opgave hangt samen met de uit de Habitatrichtlijn voortvloeiende verplichting tot behoud, herstel en het voorkomen van verslechtering van de Natura 2000-gebieden (artikel 6, eerste en tweede lid). Voor individuele plannen en projecten die significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied kunnen hebben, geldt dat deze uitsluitend kunnen worden vastgesteld als uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan of het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.’

De Afdeling eist is dat er zekerheid is verkregen dat de Railterminal de natuurlijke kenmerken van Natura 2000 gebieden niet zal aantasten. Wij zijn van mening dat deze zekerheid ontbreekt.

Vrachtverkeer:

De ontwerpvergunning wet Natuurbescherming is opgesteld ten behoeve van de aanleg en het gebruik van de Railterminal Gelderland (RTG). Vanwege het vervallen van het 4 Programma

aanpak stikstof (PAS) is er een passende beoordeling voor de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Met deze beoordeling worden de gevolgen voor de Natura 2000-gebieden in kaart gebracht. Per 15 oktober 2020 is er een nieuwe Aerius release beschikbaar gekomen, te weten Aerius Calculator 2020, waardoor Gedeputeerde Staten verplicht was om nieuwe berekeningen uit te voeren met een nieuwe, meest actuele versie van Aerius Calculator 2020. Met de nieuwe release is ook de “Instructie gegevensinvoer voor Aerius Calculator 2020” ten opzichte van de vorige versie aangepast.

Op grond van de wijzigingen van het stikstofberekenningsmodel in de Instructie gegevensinvoer heeft Gedeputeerde Staten het vrachtverkeer van en naar de Railterminal tot een punt dicht bij de Terminal mee-berekend, omdat dit een realistisch punt is waarop de vrachtwagens opgaan in het heersend verkeersbeeld van de A15 en zich niet meer onderscheiden van de rest van het verkeer.

Wij zijn van mening dat bij de vaststelling van dit realistische punt geen of onvoldoende rekening is gehouden met de uitstoot van stikstof door (de te verwachten toename van) dieseltreinen. Bovendien zal de komst van de Railterminal niet alleen leiden tot meer vrachtverkeer en wegverkeer van en naar de terminal maar ook tot meer vrachtverkeer en weg-

verkeer van en naar de verschillende distributiebedrijven naar klanten en andere afnemers, hetgeen zal leiden tot een substantiële toename van stikstof in de omgeving welke toename rechtstreeks valt toe te schrijven aan de Railterminal. Bij het al dan niet vaststellen of sprake is van significante negatieve effecten op natura 2000 gebieden kan niet worden gekozen voor een theoretisch model waarin een punt wordt gekozen waarin vrachtwagens opgaan in het verkeersbeeld, mede ook omdat in Nederland vrijwel overal de maxima depositiewaarden van stikstof is bereikt of wordt overschreden. Er zal een realistische meting moeten plaatsvinden van de uitstoot van stikstof, ook met betrekking tot vrachtwagenverkeer en overig verkeer buiten het gehanteerde punt bij de Railterminal, en de effecten hiervan op de Natura 2000 gebieden.

Empty Handler:

De eerder diesel aangedreven zogenaamde Empty Handler is vervangen door een elektrische Empty Handler, omdat deze nu realistisch in te zetten zijn op grond van beschikbaarheid en kosten. Deze gewijzigde uitgangspunten zorgen na berekeningen met de nieuwe Aerius Release (versie 3 van januari 2021) voor dusdanig lage uitkomsten in de stikstofdepositie, waarbij significantie is uit te sluiten en er geen compensatieverplichting (meer) is. Gelet hierop en om een zuinige procedure te houden na dusdanige wijzigingen heeft Gedeputeerde Staten besloten de eerdere vergunningsaanvraag Wet natuurbescherming (zaaknummer 2020-009492) in te trekken en een nieuwe aanvraag in te dienen op grond van de meest actuele stikstofberekenningsmodellen en legitieme 5 uitgangspunten. De nieuwe vergunningsaanvraag Wet natuurbescherming is ingetrokken op vrijdag 12 februari 2021 door Marieke Kersten (vergunningencoördinator).

Het ontwerp Provinciaal inpassingsplan waarborgt niet het enkel gebruiken van een elektrische Empty Handler. Het is de vraag of in een Provinciaal inpassingsplan een ondernemer verplicht kan worden om een bepaald type aangedreven voertuig te gebruiken, nu het de

vraag zal zijn of dergelijke verplichtingen relevant zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Niet alle gebieden en effecten meegenomen:

Op 29 mei 2019 deed de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, ook aan te duiden met Afdeling, twee belangrijke uitspraken over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Het PAS mag volgens de Afdeling niet als basis worden gebruikt voor toestemming voor activiteiten die extra stikstofuitstoot veroorzaken. Na deze twee uitspraken heeft de Afdeling bestuursrechtspraak diverse andere uitspraken gedaan over bijvoorbeeld het tracébesluit ViA 15 op 20 januari 2021, ook de omstandigheden die een rol spelen bij het intrekken van natuurvergunningen op 20 januari 2021. Op 24 juli 2019 en 4 maart 2020 oordeelde de Afdeling over de ADC-toets en beperkte toename van stikstofuitstoot. Op 30 september 2020 deed de Afdeling een einduitspraak over de voorwaarden voor externe saldering.

Door de aanleg-gebruiksfase van de Railterminal neemt de stikstofdepositie op de Natura 2000 gebieden Rijntakken en de Veluwe toe. Omdat in dit deel van Nederland de al aanwezige stikstofdepositie gelegen zijn boven de kritische depositiewaarden kan een verdere toename van de stikstoflast significante effecten hebben.

De effecten van het project op Natura 2000-gebieden is al eerder beoordeeld en gerapporteerd in de Voortoets Terminal Valburg, in het kader van de milieueffectenstudie (MES) en het PIP Railterminal Gelderland-ecologisch onderzoek. In deze studies is geconstateerd dat, gezien het karakter van de ontwikkeling en de afstanden tot het dichtbij zijnde Natura 2000-gebieden, andere effecten dan stikstofdepositie (zoals geluid, licht, visuele effecten) met zekerheid uitgesloten zijn. Dergelijke effecten blijven in de voorliggende passende beoordeling verder buiten beschouwing.

Wij zijn van mening dat deze andere effecten wel degelijk hadden moeten worden meegenomen, omdat sinds dat deze studies zijn uitgevoerd, er een nieuw ontwerp PIP is opgesteld, zodat de andere effecten ook hadden moeten worden getoetst op basis van een laatste ontwerp-PIP. Dit heeft ten onrechte niet plaatsgevonden, zodat niet gesteld kan worden dat andere effecten dan stikstofdepositie met zekerheid uitgesloten zijn tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-6 gebieden, met name gelicht en geluid kan effecten hebben op dichtbij gelegen Natura 2000 gebieden.

Wij wijzen erop dat er maar een beperkt aantal Natura 2000-gebieden zijn onderzocht. Zo zijn de uiterwaarden van de Rijn en de Waal niet meegenomen terwijl deze wel aangemerkt als Natura 2000-gebieden. Evenals de Natura-gebieden gelegen in de omgeving van Ooij, Huissen en Millingen aan de Rijn. Deze gebieden liggen op kortere afstand van de RTG dan de Veluwe en Rijntakken. Ook andere aanwezige Natura 2000-gebieden, die niet zijn onderzocht kunnen effecten ondervinden van de ingebruikstelling en ingebruikname van de RTG.

Rijksbeleid, Internationale afspraken en Afdeling:

Op basis van de Europese wetgeving is van niet van belang of sprake is van een significante toename van stikstof uitstoot op de Natura 2000 gebieden. Het gaat erom of sprake is van een

ontoelaatbaar effect van stikstof op de natura 2000 gebieden. Dat er sprake is van een toename wordt erkend en blijkt uit de berekeningen. Nu de al aanwezige stikstof depositie uit bestaande bronnen hoger is dan de kritische depositiewaarden is elke toename van stikstof door de Rail Terminal en negatief effect op de Natura 2000 gebieden in strijd met de Europese wetgeving en de jurisprudentie van de Afdeling. In de uitspraak betreffende tracébesluit ViA15 heeft de Afdeling aangegeven dat de stikstofuitstoot van het verkeer van de A15 op meer dan 5 kilometer afstand van de weg moet worden meegenomen. Er moet een volledig beeld ontstaan van de hoeveelheid stikstof die neerkomt in beschermde natuurgebieden in de omgeving. Dat is volgens de Afdeling een vereiste op grond van de Europese Natuurwetgeving. Uit de berekeningen dient volledig, precies en definitief te worden geconcludeerd dat het tracébesluit geen nadelige gevolgen heeft voor omliggende Natura 2000-gebieden. De Europese Natuurwetgeving vereist die mate van volledigheid en duidelijkheid.

Uit deze uitspraak volgt dat niet vaststaat of de berekeningen krachtens het rekenmodel SRM2 in de Aeries Calculator tot volledige, precieze en definitieve conclusies kunnen leiden over de hoeveelheid stikstof die terecht komt in beschermende natuurgebieden.

Indiener vraagt zich dan ook af of de gehanteerde berekeningswijze in overeenstemming is met deze uitspraak van de Afdeling.

Uitgangspunten:

Ten onrechte wordt ervan uitgegaan dat maar 5% treinen op diesel rijden.

Ten onrechte wordt het zwaar vrachtwagenverkeer dat voor en na de openingstijden niet het terrein op kan van de Railterminal en vaak in de winter met draaiende motoren zal wachten niet meegerekend bij het stationair draaien. Het te verwachten aantal voertuigen is enkel gebaseerd op de Railterminal zal, geen rekening wordt gehouden met de te verwachte toename bij de distributiecentra. Geen rekening wordt gehouden met de cumulatieve effecten van andere aangenomen besluitvorming omtrent de verlenging van de A-15.

Hoogachtend,

namens de gemeenteraad van Overbetuwe,