

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Kans van slagen beroep
Nr. 1	Zoals vereist, is een voorstudie gedaan naar een goede locatie voor het inpassen van een railterminal in Gelderland. Daarbij is de keuze gevallen op een gebied in Overbetuwe. In het beginstadium is de provincie verzocht om het nut en de noodzaak van een railterminal op de geplande locatie uiteen te zetten. Dat is ondanks de vertraging in het proces niet overtuigend gebeurd. Overbetuwe is derhalve niet overtuigd van de behoefte aan een railterminal op de in het plan voorgestelde locatie. Zonder nadere onderbouwing kan de conclusie slechts zijn dat die behoefte ontbreekt.	Tijdens de periode van vertraging in het proces zijn eerder uitgevoerde onderzoeken geactualiseerd die de nut en noodzaak van een terminal op de geplande locatie bij Valburg ondersteunen. In het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" van Panteia, opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, is doormiddel van een terminalmodel gekeken wat de potentie is van de RTG. De conclusie is dat de potentie van RTG in 2030 komt op 82.500 laadeenheden. In deze studie is ook gekeken wat de potentie en/of mogelijkheden zijn van de locaties die eerder in beeld zijn geweest, zoals Tiel, Kleefse Waard en Emplacement Arnhem. Hieruit blijkt dat de potentie bij Valburg aanzienlijk hoger ligt. Ook de "Toets ladder voor duurzame verstedelijking" van Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, is geactualiseerd. Hierin wordt de behoefte aan een RTG onderzocht. In deze toets wordt de conclusie getrokken dat door de toekomstige ontwikkelingen de potentie en behoefte voor goederenvervoer over het spoor en de RTG op langere termijn groter wordt. De locatie bij Valburg leent zich bij uitstek voor de ontwikkeling van de railterminal, door de ligging aan de Betuweroute en de A15 en de mogelijk om relatief makkelijk te starten met een terminal met lagere volumes.	Op basis van de enkele stelling van de raad dat de onderbouwing van het nut en de noodzaak van de railterminal op de juridisch planologisch mogelijk gemaakte plek de raad niet overtuigt, zal de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: 'Afdeling') naar mijn mening oordelen dat de uitgangspunten in de in het antwoord vermelde onderzoeken en rapporten, welke alle afkomstig zijn van deskundigen, niet voldoende zijn weerlegd. En zal het beroep op dit punt naar verwachting ongegrond worden verklaard. Van de raad zal worden gevergd dat zij gemotiveerd uiteenzet waarom voormelde onderzoeken en rapporten in procedureel, dan wel in inhoudelijk opzicht niet juist zijn. Daarbij zal van de raad worden gevergd dat zijn standpunt wordt gestaafd met een andersluidend deskundigenonderzoek. Dat is slechts anders, indien de raad op voorhand evidente onjuistheden in voormelde onderzoeken en rapporten heeft ontdekt. <u>Conclusie:</u> Om enige kans te maken op een geslaagd beroep, zal de raad dus: 1. evidente onjuistheden in de onderzoeken en rapporten moeten kunnen benoemen, of 2. andersluidende deskundigenonderzoeken moeten overleggen
Nr. 2.	Door verschillende organisaties, inwoners en partijen worden er vragen gesteld over: de	In december 2019 heeft er een marktconsultatie plaatsgevonden. Hiervoor	Deze zienswijze raakt de behoefte aan het PIP. Op basis van de enkele stelling van de

	economische haalbaarheid, 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. Indiener constateert dat die vragen in het voortraject niet weggenomen zijn.	is met meerdere marktpartijen gesproken. De conclusie is dat partijen positief staan tegenover de ontwikkeling van de terminal, dat de locatie aan de Betuweroute veel potentie heeft en dat een exploitatie financieel haalbaar is. Van deze marktconsultatie is een verslag openbaar gemaakt. Ook de "Toets ladder voor duurzame verstedelijking" van Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan. volgt dat de locatie in Overbetuwe de beste locatie is omdat deze de meeste potentie heeft (grootste volume op- en overslag) voor de ontwikkeling van een railterminal.	raad dat vragen die de raad in het voortraject hierover had niet voldoende zijn weggenomen, verwacht ik niet dat de Afdeling deze beroepsgrond gegrond zal verklaren. <u>Conclusie:</u> Om enige kans te maken op een geslaagd beroep zal de raad, gelet op de in het antwoord genoemde marktconsultatie en het deskundigenonderzoek van Goudappel Coffeng: 1. aan moeten tonen dat de marktconsultatie niet representatief is, 2. evidente onjuistheden in de onderzoeken en rapporten moeten kunnen benoemen, of 3. andersluidende deskundigenonderzoek moeten overleggen
Nr. 3.	Doordat de ADC toets is gebruikt voor de beoordeling van de stikstofdepositie, kan niet alleen de economische haalbaarheid worden betwijfeld, maar dient ook de dwingende reden van de railterminal op de beoogde locatie vast te komen staan. Het is de provincie, naar de mening van indiener, niet of in ieder geval niet overtuigend gelukt om het onmisbare maatschappelijke belang van de Railterminal aan te tonen. Vanwege het ontbreken van dat belang slaagt de provincie er niet in om een maatschappelijk evenwicht tussen de lasten en de baten te creëren. Nu de dwingende reden voor de railterminal onvoldoende is aangetoond, mist de onderbouwing een essentieel onderdeel.	Na de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan met bijbehorend milieueffectrapport en ontwerpbesluiten is er door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieubeheer (RIVM) per 15 oktober 2020 een nieuwe versie van het rekenmodel Aerius uitgebracht. Met dit rekenmodel moeten de effecten van de uitstoot van stikstof op beschermde natuurgebieden worden berekend. Inmiddels zijn de resultaten hiervan bekend en beoordeeld in een herziene passende beoordeling. De conclusie in de herziene passende beoordeling is dat er geen sprake is van significante negatieve gevolgen in Natura 2000-gebieden door de zeer geringe stikstofuitstoot die de RTG veroorzaakt. Dit geldt zowel voor de aanleg, als voor het gebruik van de toekomstige railterminal. Hiermee is een nieuwe vergunning voor de	In de zienswijze gaat de raad er vanuit dat de provincie de dwingende reden van de railterminal moet motiveren om te kunnen voldoen aan de plantoets uit de Wet Natuurbescherming ('Wnb'). In het antwoord heeft de provincie aangegeven dat de ADC-toets niet meer hoeft te worden uitgevoerd, omdat de voor de uitvoering van het plan vereiste Wnb-vergunning niet wordt verleend op basis van een ADC-toets, maar op grond van een zogenoemde passende beoordeling. <u>Conclusie:</u> Indien de raad deze zienswijze als beroepsgrond zou handhaven, dan snijdt deze beroepsgrond geen hout.

		Wet natuurbescherming aangevraagd. De ADC-toets maakt geen onderdeel meer uit van deze vergunning. De eerdere vergunningaanvraag is ingetrokken.	
Nr. 4.	Met een claim op de ADC-toets is de provincie voornemens om door realisatie van de railterminal stikstofdepositie in de omgeving mogelijk te maken. Deze toename van de stikstofdepositie van de railterminal maakt andere ontwikkelingen, waaronder woningbouw en bedrijvigheid, nog moeilijker. Daarmee ontbreekt de dwingende reden voor de railterminal niet alleen, maar zou realisatie van de railterminal andere - voor het gebied noodzakelijke - ontwikkelingen onmogelijk maken of in ieder geval verder belemmeren	De RTG is vergunbaar indien er geen significante effecten optreden voor de natuur. Dit wordt per individueel project beoordeeld, in eerste instantie los van andere projecten. Daarnaast moet ieder project laten zien of er in samenhang met andere projecten effecten te verwachten zijn (cumulatie). Als er significante effecten zijn op de natuur, moet daar iets aan worden gedaan door het project. Mogelijke mitigerende maatregelen of compensatie worden voor ieder project individueel opgelegd en dit gaat niet ten koste van andere ontwikkelingen. Op basis van de "Passende beoordeling Railterminal Gelderland" van Tauw, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, kan worden geconcludeerd dat voor alle habitattypen en soorten op de Veluwe significant negatieve gevolgen van de zeer geringe extra stikstofdepositie die door de aanleg en het gebruik van de railterminal wordt veroorzaakt zijn uitgesloten. Voor Natura 2000-gebied Rijntakken kan eveneens worden geconcludeerd dat RTG niet leidt tot negatieve effecten op instandhoudingsdoelen gezien de geringe bijdragen en het van nature voedselrijke, bufferende riviersysteem met zijn rivierdynamiek. De conclusie blijft hetzelfde na de cumulatieve toets.	De stelling van de raad is dat door de stikstofdepositie die de RTG veroorzaakt andere ontwikkelingen, zoals woningbouw en bedrijvigheid in de omgeving worden belemmerd. In juridisch opzicht zal deze beroepsgrond alleen slagen als de raad met recht kan stellen dat Tauw in de passende beoordeling die zal worden gevoegd bij PIP en de Wnb-vergunning de zogenoemde cumulatietoets niet juist heeft uitgevoerd. Ingevolge artikel 2.7, tweede lid van de Wnb is het verboden zonder vergunning een project te realiseren dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Dit betekent dat ingeval een project op zichzelf niet leidt tot significante gevolgen, ook beoordeeld moet worden of het project <u>in combinatie</u> met andere plannen of projecten alsnog kan leiden tot significante gevolgen. Uit de passende beoordeling blijkt dat rekening is gehouden met alle reeds vergunde/vastgestelde, maar nog niet gerealiseerde projecten/plannen. De provincie Gelderland heeft ten behoeve van de passende beoordeling een overzicht gemaakt van reeds vergunde maar nog niet uitgevoerde projecten die voor een toename van stikstofdepositie zorgen in de Natura 2000-

			gebieden Veluwe en Rijntakken. Dit zijn de volgende projecten: Aanlegfase: a. ViA15 b. Overnachtingshaven Lobith c. Biomassacentrale Arnhem d. Windturbinepark Koningspleij (Arnhem) e. Windpark Den Tol (Netterden) f. Windpark Bijvanck (Angerlo) g. Windpark Groene Delta (Nijmegen) h. Windpark Duiven i. Windpark Bommelerwaard j. Ontgroning en herinrichting Lobberdense Waard (Pannerden) k. Herinrichting van de Bijlandse Waard bij Gelders Eiland ten westen van de gelijknamige plas l. Herinrichting van de Afferdense en Deestse Waarden m. Herinrichting Bemmelse Waard - Buitenpolder 26 (Haalderen) n. Natuurontwikkeling na kleiwinning aan Molenhoek 3a (Herwen). Gebruiksfase: A. ViA15 B. Overnachtingshaven Lobith C. Biomassacentrale Arnhem. <u>Conclusie:</u> Als de raad van oordeel is dat er vergunde/vastgestelde, maar nog niet gerealiseerde projecten/plannen missen in dit rijtje, die ook effecten kunnen hebben op de in het geding zijnde Natura 2000-gebieden (Rijntakken, Veluwe, Sint Jansberg, Landgoederen Brummen, De Bruuken Zeldersche Driessen), dan kleeft er een gebrek
--	--	--	--

			aan de passende beoordeling en kan daar met succes beroep tegen worden ingesteld.
Nr. 5	Zoals een goede ruimtelijke ordening vereist, zijn er voor het plan verschillende alternatieven overwogen. 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.	Zoals indiener aangeeft zijn in het milieueffectrapport, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, de noord-, midden- en zuidvariant onderzocht. De conclusie is dat de milieueffecten van deze varianten niet sterk van elkaar verschillen. De investeringskosten, voorzieningen met betrekking tot de Betuweroute en de exploitatiemogelijkheden onderscheiden zich wel. De noordvariant scoort hier op het best. Om deze redenen is er gekozen voor de noordvariant. In paragraaf 5.1 van de toelichting van het inpassingsplan is de keuze voor de noordvariant nader toegelicht. Daarnaast heeft de gemeente Overbetuwe in 2019 voor de locatie van de zuidvariant een onherroepelijke omgevingsvergunning afgegeven voor de aanleg van een zonnepark tussen de A15 en de Betuweroute. Hierdoor is de zuidvariant niet meer mogelijk en dus geen realistisch alternatief.	De raad lijkt in de nummers 5-7 van de zienswijzen het standpunt in te nemen dat voor de zuidvariant moest worden gekozen, omdat deze variant vanuit ruimtelijk oogpunt het beste scoorde. Er is evenwel gekozen voor de noordvariant. De raad meent dat deze keuze vergt dat het RTG ruimtelijk goed moet worden ingepast. Een beroepsgrond die erop is gericht dat voor de zuidvariant moet worden gekozen zal naar mijn mening niet slagen, omdat de zuidvariant niet kan worden gerealiseerd vanwege de vergunde aanleg van een zonnepark. De raad wil dat het RTG ruimtelijk goed wordt ingepast. In het antwoord op de zienswijze wordt uiteengezet op welke wijze aan die wens tegemoet wordt gekomen (zie bij nr. 6). Ik merk op dat ruimtelijke inpassing van het RTG niet is verzekerd via de planregels, maar wel via de tussen de gemeente en de provincie gesloten samenwerkingsovereenkomst en realisatieovereenkomst. Indien en voor zover de raad van oordeel is dat hetgeen daarin is bepaald niet voldoende is, dan zal de raad moeten aantonen dat de extra zaken die de raad geregeld wil hebben in het PIP zodanig van belang zijn dat de vaststelling van het PIP zonder deze extra zaken in strijd komt met de goede ruimtelijke ordening. <u>Conclusie:</u> Een beroep op het punt van de goede ruimtelijke inpassing van het RTG zal alleen slagen als de raad kan aantonen dat er –

			naast de via de met de gemeente gesloten overeenkomsten – extra zaken zijn die de raad geregeld wil hebben en dat zonder deze extra zaken het vastgestelde plan in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. Ik kan op voorhand niet bedenken welke extra zaken dat betreffen.
Nr. 6	Nu de zuidvariant en daarmee mogelijk de vanuit ruimtelijk oogpunt beschouwd beste variant vanwege de bijbehorende extra investering ("meer investering van ca. 30 miljoen euro") niet is geselecteerd (derhalve heeft de gemeente voor deze locatie een inmiddels onherroepelijke omgevingsvergunning voor een zonnepark verleend), acht de gemeente 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 een duurdere variant worden vermeden. Tot slot zou daarmee ook invulling worden gegeven aan de ambitie zoals die door verschillende partijen tijdens de campagne voor de Provinciale Statenverkiezingen is uitgesproken. Nu dit niet is gebeurd, menen wij dat de keuze van het alternatief onvoldoende is onderbouwd en het gekozen alternatief ruimtelijk onvoldoende wordt ingepast.	In de op 16 januari 2018 getekende Overeenkomst Knoop 38 tussen de gemeente Overbetuwe en de provincie Gelderland is opgenomen dat de provincie de toegangsweg volgens de zogenaamde inrichtingsvariant noord en noordelijke ontsluitingsvariant uit de "Milieueffectenstudie" van Royal Haskoning DHV, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, realiseert. In deze milieueffectenstudie van 2017 zijn de noord-, midden- en zuidvariant met bijbehorende ontsluitingsalternatieven al onderzocht. Op basis van deze studie en de "MKBA" van RoyalHaskoning DHV (bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan) is de keuze voor de noordvariant gemaakt. Vervolgens heeft de gemeente Overbetuwe een onherroepelijke omgevingsvergunning verleend voor het zonnepark, nadat de zuidvariant was afgefallen. Op verzoek van de gemeente Overbetuwe en de omwonenden is de Zuidvariant alsnog meegenomen in de milieueffectrapportage van 2020, die moest op worden gesteld vanwege de geringe uitstoot van stikstofdepositie. In het MER wordt de keuze voor de noordvariant herbevestigd. Met het realiseren van de noordvariant realiseert de provincie Gelderland een	Zie nr. 5

		nieuwe ontsluitingsweg, grondwal en verdere landschappelijke inpassingen. Door de nieuwe ontsluitingsweg wordt de Reethsestraat autoluw. De nieuwe ontsluitingsweg en de railterminal worden landschappelijk ingepast met grondwallen die ook de Betuweroute en A15 aan het zicht onttrekken. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in duurzame ontwikkelingen op de railterminal, zoals Zeilend Binnenkomen, zodat de uitstoot van de terminal wordt beperkt. Tot slot worden door de provincie investeringen gedaan in de gebiedsmaatregelen en aanpassing van Afslag 38 (in totaal 12,5mln euro).	
Nr. 7	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. 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 préverkenning. Tegelijkertijd stelt indiener vast dat er geen	Om een verkeersveilige situatie te realiseren met de aanleg van de RTG, moet het kruispunt aan de Rijksweg Zuid worden aangepast. Er worden verkeerslichten geplaatst en er komen extra rijstroken voor afslaand verkeer. Deze aanpassing is onderdeel van het inpassingsplan RTG en worden gerealiseerd voor ingebruikname van de RTG. Andere aanpassingen aan Afslag 38 zijn door de komst van de RTG niet nodig omdat de verkeersaantrekkende werking van de RTG beperkt is. In paragraaf 2.5 wordt de relatie met Knoop38 nader toegelicht. Overigens draagt de provincie wel bij aan de aanpassing van Afslag 38 om toekomstige ontwikkeling van de logistieke hotspot in het gebied met logistieke bedrijventerreinen en woningbouw te verbeteren. De uitvoering van deze aanpassing is de verantwoordelijkheid van de gemeenten Nijmegen en Overbetuwe, de provincie stelt hiervoor een subsidie beschikbaar.	Zie nr. 5

	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.		
Nr. 8	Gemeente Overbetuwe is 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 op een andere manier gewaarborgd te zijn dat die benodigde aanpassingen voor ingebruikname van de railterminal gerealiseerd zullen worden. Nu van beide geen sprake is, schieten de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.	De aanpassingen aan Afslag 38 maken geen onderdeel uit van het inpassingsplan RTG omdat deze niet nodig zijn voor een goede verkeersafwikkeling. De benodigde aanpassingen van de infrastructuur voor realisatie van de RTG zijn onderdeel van het inpassingsplan. Het gaat om het kruispunt Reethsestraat - Rijksweg Zuid, de nieuwe ontsluitingsweg en de grondwallen. Deze aanpassingen worden gerealiseerd alvorens de terminal in gebruik wordt genomen. De gemeenten Nijmegen en Overbetuwe zijn opdrachtgever voor de aanpassing van Afslag 38. Het voornemen is om deze te koppelen aan de verbreding van de A15 (uitvoering tussen 2023 en 2025). Dit zou aansluiten op ingebruikname van de RTG die wordt voorzien voor 2025. Mocht de verbreding ter hoogte van afslag 38 niet doorgaan, maken de betrokken partijen nieuwe afspraken met Rijkswaterstaat over het aanpassen van het viaduct. Het ontwerp voor het kruispunt Reethsestraat - Rijksweg Zuid sluit aan op de huidige situatie, maar is ook geschikt voor de geplande realisatie van het ontwerp knoop 38.	In de zienswijze van de raad wordt gesproken over: 1. Aanpassingen aan de afslag 38 2. Benodigde aanpassing infrastructuur. Daarbij ga ik er vanuit dat bedoeld is op de infrastructuur die nodig is voor realisatie van de RTG. <u>Ad 1</u> Het valt mij op dat de raad in de zienswijze niet motiveert waarom de afslag 38 moet zijn gerealiseerd voordat de RTG in gebruik wordt genomen. Uit het MER blijkt dat realisatie van het RTG inpasbaar is zonder aanpassingen aan Afslag 38, omdat het aantal verkeersbewegingen die met het gebruik van het RTG gepaard gaat zodanig beperkt is in relatie tot het doorgaand verkeer op de Rijksweg Zuid dat deze verkeersveilig en zonder stremmend effect kan worden ingepast binnen het plangebied (zie onder meer bijlage 28 bij de plantoelichting , p. 26) . <u>Ad 2</u> Qua infrastructuur voorziet het PIP in het volgende: 1. aanleg nieuwe ontsluitingsweg van de terminal richting Rijksweg Zuid; 2. aanpassing Reethsestraat; 3. aanpassing kruising/aansluiting op Rijksweg Zuid De raad stelt in de zienswijze dat deze infrastructuur moet zijn gerealiseerd voordat het RTG in gebruik wordt genomen. Ik

			constateer dat hierover geen voorwaardelijke verplichting is gesteld in het PIP. Het is bepaald de vraag of dat ook nodig was. Zonder de nieuwe ontsluitingsweg, de aanpassing van de Reethsestraat en de aanpassing van de kruising/aansluiting op Rijksweg Zuid is de RTG immers niet bereikbaar en kan de RTG niet fungeren. <u>Conclusie</u> - Een beroepsgrond inhoudende dat de afslag 38 moet zijn gerealiseerd voordat de RTG in gebruik wordt genomen zal alleen slagen als de raad met deskundigenonderzoek aannemelijk kan maken dat dit nodig is vanuit bijvoorbeeld de verkeersafwikkeling/verkeersveiligheid - Een beroepsgrond inhoudende dat de overige in het PIP voorziene aanpassingen van de infrastructuur moeten zijn gerealiseerd voordat de RTG in gebruik wordt genomen, zal naar verwachting niet slagen. Het is niet voorstelbaar dat het RTG zonder deze aanpassingen van de infrastructuur in gebruik zal worden genomen, omdat de RTG niet bereikbaar is zonder deze aanpassingen.
Nr. 9	Bij de keuze van de ontsluitingsweg zijn verschillende alternatieven onderzocht per variant. De samenvatting milieueffecten RTG en ontsluiting is opgenomen op pagina 13 van de milieu-effectenstudie 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	Het tracé van de ontsluitingsweg raakt de locatie van de voormalige stortplaats niet. De sanering van de nabijgelegen stortplaats is geen zelfstandige projectdoelstelling. Er is gezien het immobiele en beheerste karakter van de verontreiniging ook geen sprake van een saneringsverplichting. Wel is in de "Milieueffectenstudie" van RoyalHaskoning DHV, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, gesteld dat als het wegtracé over de verontreiniging	In de zienswijze wordt erop gewezen dat door de verlegging van de ontsluitingsweg er geen noodzaak meer bestaat om te saneren. In het antwoord wordt dit bevestigd en wordt gemotiveerd dat er geen saneringsverplichting bestaat, omdat de ontsluitingsweg niet over verontreinigde grond loopt. Als dat zo is, dan valt daar naar mijn mening in beroep niets op af te dingen. <u>Conclusie:</u>

	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.	loopt, deze geheel of gedeeltelijk moet worden gesaneerd. Dit is nu niet het geval. Het ontwerp van de ontsluitingsweg in de "Milieueffectenstudie" was niet realistisch vanwege de benodigde bocht op de ontsluitingsweg voor afwikkeling van vrachtverkeer en is daarom aangepast. De provincie verwerft in beginsel alleen die gronden die noodzakelijk zijn voor realisatie en inpassing van het initiatief. De voormalige stortplaats, ontstaan in de jaren '60 van de vorige eeuw, ligt buiten die contour. In het milieueffectrapport, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, is het effect op bodemkwaliteit opnieuw beoordeeld en is de positieve beoordeling komen te vervallen.	Een beroepsgrond tegen het niet uitvoeren van een sanering van de grond treft naar mijn mening geen doel.
Nr. 10	Werkzaamheden in het gebied kunnen een effect hebben op verspreiding van de aanwezige bodemverontreiniging. Nu de provincie deze mogelijke effecten niet heeft uitgesloten, ontbreekt er een belangrijk aspect in de onderbouwing.	In het bodemonderzoek bij het inpassingsplan zijn de stortplaats, de ligging ten opzichte van wegracé en watergang, de omvang en de onderzoeken en maatregelen in de loop der jaren beschreven. Op basis hiervan is er voor de provincie geen reden om aan te nemen dat er raakvlakken tussen het plan en de voormalige stortplaats zijn, die in het kader van de planologische procedure voor de RTG aanleiding geven tot sanering en/of verspreiding van de aanwezige bodemverontreiniging. Het uitgevoerde "Vooronderzoek bodem RTG" van RoyalHaskoning DHV, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, geeft voor het inpassingsplan voldoende inzicht in de bodemkwaliteit ter plaatse en de mogelijke knelpunten. Er heeft nog geen (veld)werk plaatsgevonden. Voor de	Voor het inpassingsplan is een vooronderzoek bodem uitgevoerd door RoyalHaskoning DHV. De provincie volgt de conclusies van deze deskundige en is van oordeel dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor de vaststelling van het inpassingsplan. <u>Conclusie</u> Om enige kans te maken op een geslaagd beroep, zal de raad: 1.evidente onjuistheden in het onderzoek van RoyalHaskoning moeten kunnen benoemen, of 2.een andersluidend deskundigenonderzoek moeten overleggen

		omgevingsvergunning zal een (verkennd) bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd.	
Nr. 11	De nu gekozen route voor ontsluitingsweg betekent bovendien dat meer grond moet worden onteigend van Reethsestraat 3. Met de gemaakte keuze komt derhalve een beoogd positief effect te vervallen, wordt een risico op verspreiding van de bodemverontreiniging geïntroduceerd en wordt de impact op de omgeving door een ruimere onteigening verder vergroot. Nu deze keuze uitsluitend op financiële overwegingen is gebaseerd, achten we deze keuze, ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening, onvoldoende gemotiveerd.	De voormalige stortplaats bevindt zich op een terrein met agrarische bestemming wat in eigendom is bij particulieren. Het tracé van de ontsluitingsweg, zoals eerder opgenomen in de milieueffectenstudie (opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan), was niet goed geschikt voor vrachtverkeer. Daarom is de bocht verruimd. De voormalige stortplaats ligt daardoor niet meer in het tracé voor de ontsluitingsweg. Dit nieuw tracé voor de ontsluitingsweg is in het "Milieueffectrapport" van Tauw, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, beoordeeld op milieueffecten. Deze beoordeling heeft niet geleid tot een andere keuze voor de ontsluiting van de RTG.	Aan het inpassingsplan ligt een MER van Tauw ten grondslag, waarin de milieueffecten van de nieuwe ontsluitingsweg zijn beoordeeld. De provincie volgt de conclusies uit het MER. <u>Conclusie</u> Om enige kans te maken op een geslaagd beroep, zal de raad: 1.evidente onjuistheden in het MER moeten kunnen benoemen, of 2.een andersluidende beoordeling van een deskundige moeten overleggen Dat zal overigens wel lastig worden, aangezien de commissie m.e.r. in haar toetsingsadvies heeft aangegeven dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevat over de RTG waarin het milieubelang volwaardig is meegenomen.
Nr. 12	Ten opzichte van het inpassingsplan van maart 2019 voorziet dit plan niet langer in een rotonde bij de toegang van de railterminal. In dit plan is opgenomen dat de toekomstig exploitant de verplichting krijgt om er voor te zorgen dat verkeer dat niet op de railterminal terecht kan veilig kan keren en terug kan rijden. Wanneer er twee vrachtwagens wachten voor een dichte poort is de weg geblokkeerd en komt de verkeersveiligheid in gevaar. Dat is ook het geval als vrachtwagens, bijvoorbeeld buiten de bedrijfstijden van de railterminal, dienen te keren en terug moeten rijden. Nu niet duidelijk is of en hoe deze vrachtwagens veilig de inrit kunnen verlaten, mist er een belangrijk onderdeel in de onderbouwing	De rotonde is in overleg met de gemeente Overbetuwe aangepast naar een kruispunt. Een kruispunt zorgt voor meer overzicht voor vrachtwagenchauffeurs, wat leidt tot een verkeersveiliger situatie. De toekomstig exploitant is verplicht om er voor te zorgen dat keren/draaien van vrachtwagens mogelijk is. In het huidige ontwerp is er voldoende ruimte om dit te realiseren vóór het hek van het terrein voor meerdere vrachtwagens.	In par. 4.3.2.2 van de plantoelichting is – mede naar aanleiding van de wens van de gemeente – uitgebreid toegelicht waarom een rotonde niet mogelijk is en daarbij is er ook op gewezen dat de toegang van de RTG niet bij de in eerste instantie voorziene rotonde was gelegen. <u>Conclusie</u> Op basis van dit antwoord en de toelichting van par. 4.3.2.2. van de plantoelichting acht ik de kans van slagen van een beroepsgrond ten aanzien van de keuze voor een kruispunt laag in. Allereerst geeft de provincie aan dat de keuze is afgestemd met de gemeente. Ten tweede is de toelichting overtuigend. Indien de raad de toelichting in twijfel wil trekken, dan zal

	(van een goede ruimtelijke ordening).		dat alleen slagen met behulp van een verkeerskundige die motiveert dat de gegeven toelichting niet deugt.
Nr. 13	Niet duidelijk wordt 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 blijft onduidelijk of de bomen afdoende kunnen wortelen om zich volwaardig te kunnen ontwikkelen. Zo lijkt nog niet voorzien in mogelijk noodzakelijke cultuurtechnische maatregelen hiervoor, zoals het met damwanden vasthouden van water in de wal.	De grondwal wordt 30 meter breed en 5 meter hoog. De hoogte van de grondwal is vastgelegd in de regels van het inpassingsplan. Het ontwerp voor de grondwal is opgenomen in het "Landschapsplan" van Pouderoyen, opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan. Op het bovenste gedeelte van de grondwal (talud) komt een bosplantsoen. Het wordt een meerrijige aanplant bestaand uit snellere en langzamere groeiers, waardoor er een gemêleerde en dichte aanplant ontstaat, die uit zal groeien tot een hoogte van 6 meter. Het struweel met de grondwal bereikt samen een hoogte tot ca 11 meter, dit is voldoende om de gestapelde containers op de RTG visueel af te schermen. Naast het bosplantsoen wordt op de grondwal een dubbele bomenrij geplant, zodat er een natuurlijk beplantingsbeeld ontstaat. De dubbele rij bestaat uit een menging van zwarte elzen, krik en eiken, respectievelijk snellere en langzamere groeiers, die boven de laag bosplantsoen voor verdergaand landschappelijke inpassing zullen zorgen. De bomen worden aangeplant met een hoogte van gemiddeld 7 tot 8 meter. Daarmee zal na 5 tot 10 jaar een behoorlijk gesloten boomkroonlaag kunnen uitgroeien, boven het bosplantsoen. Daarmee is de landschappelijke doelstelling van afscherming bereikt.	De raad wil dat het RTG ruimtelijk goed wordt ingepast en vindt dat het nodig is dat de bomen op de wal in dat kader 5 meter hoog zijn. In het antwoord op de zienswijze is uiteengezet dat in het Landschapsplan van Pouderoyen, dat bij de plantoelichting is gevoegd, in bomen en struweel van meer dan 5 meter hoog is voorzien. Ik merk op dat het uitvoeren van het landschapsplan niet is verzekerd via de planregels. In de tussen de gemeente en de provincie gesloten realisatieovereenkomst is overeengekomen dat de groene wal wordt aangelegd overeenkomstig het definitieve ontwerp. Het Landschapsplan maakt daar onderdeel van uit. <u>Conclusie</u> Het planten van bomen en struweel van meer dan 5 meter hoog is verzekerd via de tussen de provincie en de gemeente gesloten realisatieovereenkomst. Een beroep op dit punt zal naar mijn mening niet slagen.

		Damwanden voor het vasthouden van water in de wal zijn niet nodig. De bomen kunnen zich voldoende wortelen in de grondwal. Hier wordt bij de uitvoering rekening mee gehouden.	
Nr. 14	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.	In de regels van het inpassingsplan is opgenomen dat de grondwal minimaal 5 meter bedraagt, behalve ter hoogte van kabels en leidingen. De grondwal wordt in gezamenlijk overleg tussen de gemeente en provincie gerealiseerd. Een voorwaardelijke verplichting in de planregels leent zich in deze situatie niet voor het waarborgen van de landschappelijke inpassing. Deze richt zich tot de gebruiken van de terminal die zelf niet in de aanleg kan voorzien. Het aanleggen van de grondwal gebeurt door de overheid. De overheid heeft het in haar macht om de wal aan te leggen. De afspraken tussen gemeente en provincie geven voldoende borging voor de aanleg van de grondwal.	Zie nr. 13
Nr. 15	In het landschapsplan (bijlage 14) zijn zonnepanelen voorzien. Realisatie van die zonnepanelen kan afbreuk doen aan de landschappelijke functie van de grondwal en kunnen effect hebben op andere relevante omgevingsaspecten, waaronder geluid en mogelijke verblinding. Hierdoor is de landschappelijke inpassing en het waarborgen van een goed woon en leefklimaat onvoldoende gewaarborgd. Zonder een dergelijke en goed onderbouwde waarborg dient het plan naar de mening van indiener geen ruimte te bieden aan het realiseren van zonnepanelen.	De plaatsing van zonnepanelen wordt toegestaan aan de zuidzijde van de grondwallen en komen onder de aangeplante bomen en struiken op de bovenzijde van de grondwal. Deze zuidzijde grenst aan de infrabundel met daarin de Betuweroute en de A15 en het voorziene zonnepark. Daarbij past een grondwal met voorzieningen voor duurzame energie. De panelen zullen niet zichtbaar zijn vanaf het gebied aan de noordzijde van de grondwallen. Indien panelen worden aangebracht op de grondwallen of aan de voet daarvan, is enige invloed van reflecties door de RTG op de	De raad lijkt zich uit te spreken tegen het realiseren van zonnepanelen op de grondwal. De gemeente is met de provincie overeengekomen dat de grondwal conform het landschapsplan wordt gerealiseerd. In het landschapsplan zijn ook de zonnepanelen benoemd. <u>Conclusie</u> Een beroep op dit punt zal niet slagen, omdat de gemeente en de provincie zijn

		geluidsoverdracht in zuidelijke richting niet uit te sluiten. Deze is lastig te kwantificeren vanwege de kleine hellingshoek tussen de panelen en het omliggende maaiveld (<35°); een conservatieve schatting is ≤ 1 dB(A). Dit is dus beperkt. Daarbij komt dat de RTG in zuidelijke richting een verwaarloosbare bijdrage levert aan de gecumuleerde geluidsbelasting, zodat zelfs deze beperkte invloed van de panelen absoluut niet waarneembaar is. Verder wordt bij de aanleg van de zonnepanelen rekening gehouden met de mogelijk verblinding van de zonnepanelen, zodat de ontsluitingsweg veilig blijft.	overeengekomen om zonnepanelen te realiseren.
Nr. 16	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.	De railterminal draagt bij aan een reductie van CO₂ uitstoot door vervoer per vrachtwagen te vervangen door vervoer per spoor. De provincie is zich bewust van de lokale effecten die optreden door de komst van de RTG. Om deze reden investeert de provincie Gelderland veel in de landschappelijke inpassing van de terminal door middel van de grondwal en stelt zij extra middelen beschikbaar aan de gemeente Overbetuwe voor het realiseren gebiedsmaatregelen. Daarnaast wil de provincie een duurzame terminal en wordt waar mogelijk de inzet van elektrisch materieel voorgeschreven en wordt de terminal met het concept 'Zeiland binnenkomen' ingericht.	De raad vraagt aandacht voor de lokale effecten van CO₂ toename. De provincie geeft aan dat zij zich daarvan bewust is en daarbij geeft zij er met een aantal argumenten blijk van de lokale effecten te hebben meegewogen. Zij geeft daarbij aan te investeren in de landschappelijke inpassing van de terminal en dat zijn middelen voor gebiedsmaatregelen. <u>Conclusie</u> Doordat de provincie in de nota van antwoord expliciet de lokale effecten heeft meegewogen, schat ik in dat de beroepsgrond inhoudende dat niet of onvoldoende rekening is gehouden met de lokale effecten, niet zal slagen.
Nr. 17	Gemeente Overbetuwe kent 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	De genoemde motie 6 van 24 oktober 2017 maakt geen onderdeel uit van de overeenkomst. Dit laat onverlet dat de provincie net als de gemeente Overbetuwe ambities heeft op het gebied van duurzaamheid. De RTG wordt	In het kader van het vaststellen van het PIP moet de provincie in juridisch opzicht rekening houden met provinciaal beleid, zoals duurzaamheidsbeleid. In het antwoord geeft de

	wordt net als andere stukken verondersteld ten grondslag te liggen aan de overeenkomst. 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. Indiener heeft naast de mogelijkheid tot een zonnepark op de grondwallen langs de ontsluitingsweg, geen verdere 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	zoveel mogelijk een duurzame terminal door de inzet van materieel aangedreven op niet fossiele brandstof te stimuleren en/of voor te schrijven. Een belangrijke investering van de provincie Gelderland is het concept 'Zeilend binnenkomen'. Met Zeilend binnenkomen rolt de trein als het ware uit op de terminal. Hierdoor is het niet meer nodig om met diesellocomotieven de treinen de terminal op te trekken. Hiermee worden diverse milieueffecten beperkt. In de onderzoeken is bewust uitgegaan van het worstcase scenario met het gebruik van dieselaangedreven locomotieven.	provincie aan op welke wijze zij daarmee rekening heeft gehouden. <u>Conclusie</u> Doordat de provincie in de nota van antwoord expliciet is ingegaan op de wijze waarop rekening wordt gehouden met het aspect duurzaamheid, schat ik in dat de beroepsgrond, inhoudende dat dit niet het geval is, niet zal slagen.
Nr. 18	Naast het ruimtelijk beslag en de impact op de bereikbaarheid, is geluid een van de belangrijkste omgevingsaspecten bij de aanleg van de RTG. Mede gebaseerd op ervaringen bij andere railterminals bestaat in de omgeving ernstige zorg ten aanzien van geluidsoverlast.	ter kennisname	Geen beroepsgrond
Nr. 19	In de stukken behorende bij het ontwerp inpassingsplan RTG is uitvoerig op het onderwerp geluidsoverlast ingegaan. Er wordt landelijk erkend dat geluidsoverlast als gevolg van weg- en spoorvervoer extra aandacht verdient. In het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) starten Rijkswaterstaat en Prorail vanaf 2020 met het uitvoeren van geluidmaatregelen.	De provincie treft diverse maatregelen om geluidsoverlast te beperken, zoals realisatie van de grondwal, zichtschermen en inzet van materiaal gedreven op niet fossiele brandstoffen vanaf 30.000 laadeenheden. Hiermee worden voldoende organisatorische en technische maatregelen toegepast. In het inpassingsplan is de vergunbaarheid getoetst op basis van een representatieve bedrijfssituatie. Hierbij is steeds uitgegaan	De raad vindt dat de provincie niet voldoende maatregelen treft om het RTG voor wat betreft het aspect geluid in te passen. De provincie heeft in het antwoord aangegeven welke organisatorische en technische maatregelen de provincie wil toepassen om tot een ruimtelijk aanvaardbaar plan te komen. Zoals de provincie terecht opmerkt dienen op basis van andere regelgeving

	In de overeenkomst knoop 38 hebben partijen zich gezamenlijk uitgesproken voor het zo veel mogelijk beperken van eventuele nadelige gevolgen van RTG voor de leefbaarheid van de omgeving in de (milieu) omgevingsvergunning binnen de geldende wettelijke kaders. In de onderbouwing is naar onze mening onvoldoende aandacht besteed aan mogelijke technische en organisatorische maatregelen om de geluidsbelasting in de omgeving verder te beperken. In die zin is onvoldoende invulling gegeven aan de beoordeling en borging van de best beschikbare technieken (BBT). Door de beoordeling van het geluid te veel te richten op het voldoen aan wettelijke normen en daarbij te weinig aandacht te besteden aan toepassing van BBT en andere mogelijkheden om de geluidsbelasting in de omgeving te beperken, schiet de onderbouwing tekort.	van de worstcase scenario's op basis van de regels van het inpassingsplan en is bijvoorbeeld nog geen rekening gehouden met het concept "zeilend binnenkomen". Het is niet nodig om Best Beschikbare Technieken (BBT) in een ruimtelijk plan op te nemen. Er volgt uit andere regelgeving dat de Best Beschikbare Techniek moet worden toegepast. Nadere uitwerking van de RTG op het onderdeel geluid vindt plaats in de nog aan te vragen omgevingsvergunning onderdeel milieu.	(milieuregelgeving) de best beschikbare technieken te worden toegepast. Dat is een uitvoeringskwestie die niet in dit plan thuishoort, maar thuishoort in het kader van de beoordeling van de aanvraag om omgevingsvergunning, die nog zal volgen om het RTG te kunnen realiseren. <u>Conclusie</u> Het toepassen van BBT hoort thuis in het milieuspoor bij het verlenen van de omgevingsvergunning. Een beroepsgrond waarin de raad stelt dat ten onrechte geen planregels zijn gesteld over het toepassen van BBT, zal naar mijn mening niet slagen.
Nr. 20	Het maximale geluidniveau L_{Amax} (RTG + rangers diesellocomotieven) bedraagt ten hoogste 61 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. De gemeente Overbetuwe meent dat bij een	Uit het "Akoestisch onderzoek RTG", opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, blijkt dat het maximale geluidniveau L_{Amax} bedraagt ten hoogste 61 dB(A) in de dagperiode en 60 dB(A) in de avond- en nachtperiode. Er wordt hiermee inderdaad niet voldaan aan de ambitiewaarden in het gemeentelijk geluidsbeleid van 55 (dag), 50 (avond) en 45 dB(A) (nacht) voor het L_{Amax}. Er wordt wel voldaan aan de bovengrens in het gemeentelijk beleid voor het L_{Amax} van respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A). Uit nader onderzoek blijkt dat de hoogte van L_{Amax} met name wordt bepaald door het stapelen van containers op hoogte. Deze geluidsbelasting is niet verder te beperken, het stapelen van containers is een onvoorkoombare bron bij reguliere	Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 10 bij de plantoelichting) volgt dat de RTG ruimtelijk inpasbaar is, omdat de bovengrens voor L_{Amax} van 70, 65 en 60 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode niet wordt overschreden. Uit het geluidsonderzoek volgt ook dat de geluidsbelasting ten gevolge van bestaande wegen (Betuweroute en A15) maatgevend is. In de plantoelichting wordt zelfs vermeld dat de verwachting is dat de hoogte van de aanwezige piekgeluidniveaus ten gevolge van de vergunde activiteiten op het CUP, de Betuwerouten en het lokale verkeer ten minste vergelijkbaar zal zijn. In dat opzicht maakt het al dan niet treffen van maatregelen bij de RTG niet uit. Ondanks dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau voldoet aan de

	overschrijding van 15 dB(A) van de ambitiewaarde voor het maximale geluidniveau er niet zonder meer 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 is ook een afweging die bij het nemen van een hogere waarde besluit aan de orde moet komen. Verder zou het 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, alleen na aanvullend onderzoek, een goede afweging plaatsvinden.	bedrijfsvoering op een terminal. Ook op basis van jurisprudentie is een etmaalwaarde LA_{max} van 70 dB(A) aanvaardbaar.	ambitiewaarde uit de Nota Bedrijven en Geluid en ondanks dat de RTG daardoor voor wat betreft geluid inpasbaar is, wordt in het akoestisch onderzoek in overweging gegeven om een afscherming van circa 100 meter lang en 5 meter hoog aan te brengen ter plaatse van de opening in de grondwal bij de hoogspanningsmast. De betreffende voorziening kan dienen als 'zichtschermbank' en zorgt daarnaast voor een lichte reductie van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bij de woningen. Uit de plantoelichting volgt dat de provincie deze aanbeveling opvolgt en ter plaatse een geluidsschermbank zal realiseren (zie p. 99 plantoelichting). Ik zie wel dat in de bestemming bestemming 'bedrijf – Railterminal' artikel 4.4.3 lid 3 toegevoegd. Hiermee is een maximale stapelhoogte van 12 meter toegestaan mits voor het laden, lossen en overslaan van laadeenheden gebruik wordt gemaakt van laad- en losvoorzieningen die niet met fossiele brandstof worden aangedreven. Hiermee zijn de regels in overeenstemming gebracht met de uitgevoerde onderzoeken (waaronder geluid) en de toelichting van het inpassingsplan. <u>Conclusie:</u> Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de provincie handelt binnen de kaders van de wet. Verder blijkt dat de provincie een zichtschermbank zal plaatsen. In zoverre is voor een deel aan de zienswijze van de raad tegemoet gekomen. Een beroep op dit punt zal naar mijn mening alleen kans van slagen hebben als de raad:
--	--	---	--

			1. evidente onjuistheden in het akoestisch onderzoek kan benoemen, of 2. een andersluidende beoordeling van een deskundige kan overleggen
Nr. 21	In het ontwerp inpassingsplan is geconstateerd dat bij het wijzigen van de weg sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. In de toelichting wordt aangegeven dat 'het niet mogelijk is om een geluidreducerende wegdekverharding op het te wijzigen wegvak van de Rijksweg Zuid toe te passen of een doelmatig geluidscherm aan te leggen.' Dit wordt niet nader onderbouwd, zoals de gemeente bijvoorbeeld wel voorschrijft in de nota hogere grenswaarde (juni 2009). Direct betrokkenen hebben inmiddels aangegeven graag in gesprek te gaan over de mogelijkheid van een circa 1,20 m hoog geluidscherm en maatregelen om de lichtoverlast te beperken van vrachtwagens die het kruispunt oprijden	Hogere waarde beleid van de gemeente is niet van toepassing, omdat de provincie het besluit voor de hogere waarde neemt. In het geluidonderzoek "Akoestisch onderzoek RTG" van RoyalHaskoning DHV, opgenomen in de bijlage van de toelichting van het inpassingsplan, is aangegeven dat vanwege wringend verkeer geluidreducerend asfalt niet mogelijk is. In het geluidsrapport is ook uitgewerkt waarom geluidschermen niet doelmatig zijn. Met de bewoners van Rijksweg Zuid, die wonen nabij het kruispunt met de Reethsestraat, is de provincie reeds in overleg op welke wijze met de aspecten beleving en zicht kan worden omgegaan. Doel is om deze bewoners extra impuls ten aanzien van woon- en leefkwaliteit te kunnen bieden.	Met de provincie ben ik van oordeel dat in het akoestisch onderzoek in par. 4.3.1 de motivering van de bronmaatregel wegdekverharding en overdrachtsmaatregel geluidscherm is gegeven. <u>Conclusie:</u> Een beroep op dit punt zal naar mijn mening alleen kans van slagen hebben als de raad: 1. evidente onjuistheden in het akoestisch onderzoek kan benoemen, of 2. een andersluidende beoordeling van een deskundige kan overleggen
Nr. 22	Waar in het MER mogelijke mitigerende maatregelen worden genoemd, bevat het plan geen waarborg dat de provincie maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidswerend asfalt op de delen van de ontsluitingsweg waar dat mogelijk is, daadwerkelijk zal toepassen	In het MER zijn de effecten van de noord, midden en zuidvariant inclusief ontsluitingsalternatieven onderzocht. Bij het aspect geluid wordt als mitigerende maatregel de afweging mee gegeven om op de ontsluitingsalternatieven geluidreducerende wegdekverharding toe te passen. Geluidreducerend wegdekverharding is echter te zwak voor draaiend en wringend verkeer. Daarnaast heeft geluidreducerend wegdekverharding een gering effect door de snelheid van 60 km/u op de ontsluitingsweg en de naastgelegen grondwal. Om deze redenen is de afweging gemaakt om geluidreducerend	Zie nr. 21

		wegdekverharding niet toe te passen als mitigerende maatregel.	
Nr. 23	Wij menen dat maatregelen getroffen moeten worden om lichthinder van de ontsluitingsweg en de hogere geluidswaarden te voorkomen. Zonder die maatregelen schieten de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort. En daarmee is op dit onderdeel ook de onderbouwing van het ontwerp besluit hogere waarde Wet geluidhinder onvoldoende	Langs de ontsluitingsweg is geen sprake van hogere geluidswaarden, dat is logisch omdat hier een grondwal ligt en geen woningen staan. Op de Reethsestraat is er zelfs een afname te zien van de geluidbelasting (tot 4 dB) door afname van het verkeer. De hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder betreffen woningen aan het kruispunt Rijksweg zuid. Op deze locatie zijn stil asfalt en geluidschermen niet doelmatig. De verlichting op de ontsluitingsweg, bij de kruispunten en op de toegangsweg naar de RTG, zijn getoetst aan de NSVV Richtlijn Lichthinder. De verlichting aan de ontsluitingsweg voldoet aan de grenswaarden van deze richtlijn. In de regels van het inpassingsplan is opgenomen dat licht naar beneden gericht moet zijn, om lichthinder zoveel mogelijk te beperken.	De raad noemt in dit onderdeel twee zaken: voorkomen lichthinder en voorkomen hogere geluidswaarden. Beide aspecten zijn in het kader van de totstandkoming van het PIP onderzocht door de provincie. De provincie heeft in de planregels erin voorzien dat de lichtbron van de lichtmasten bij de bestemming verkeer naar beneden moet zijn gericht (zie artikel 6.2.2.). <u>Conclusie</u> Een beroep op dit punt zal naar mijn mening alleen kans van slagen hebben als de raad: 1. evidente onjuistheden in het akoestisch onderzoek of het MER (het aspect lichthinder is in dat kader onderzocht) of bij de plantoelichting gevoegde notitie van Lichtidee kan benoemen, of 2. een andersluidende beoordeling van een deskundige kan overleggen
Nr. 24	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. Omdat niet het hele terrein voor een portaalkraan bereikbaar is, kan er volgens het plan 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	De provincie heeft geïnventariseerd of het mogelijk is om niet door fossiele brandstof aangedreven reachstackers voor te schrijven op de RTG. Dergelijke reachstackers zijn nog in ontwikkeling en nog niet vrijelijk beschikbaar en kwalificeren aldus nog niet als Beste Beschikbare Techniek. In het inpassingsplan wordt daarom uitgegaan van reachstackers aangedreven door fossiele brandstoffen om de worst case te kunnen toetsen op de verschillende milieuaspecten. Met het gebruik van diesel aangedreven reachstackers blijft de RTG binnen de vigerende wet- en regelgeving.	De raad wil graag dat het werken met een niet door fossiele brandstoffen aangedreven reachstacker verplicht wordt gesteld. Het antwoord van de provincie is dat dit vanuit het oogpunt van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan niet nodig is. In alle onderzoeken is alles daarom doorgerekend met met fossiele brandstoffen aangedreven reachstackers. De raad heeft het tegendeel in de zienswijze ook niet aangevoerd. Bovendien zijn deze reachstackers, anders dan de raad stelt, nog niet vrijelijk beschikbaar. <u>Conclusie</u> Deze beroepsgrond zou alleen kans van slagen hebben als de raad met andersluidende

	van het terrein wat niet door portaalkranen kan worden bereikt. Omdat er inmiddels volledig elektrische reachstackers op de markt beschikbaar zijn en deze als Beste Beschikbare Techniek aangemerkt mogen worden, zijn wij van mening dat deze uitzondering onnodig is, onvoldoende is gemotiveerd en derhalve uit het plan geschrapt dient te worden.		argumenten aannemelijk kan maken dat het voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan nodig is dat het materieel elektrisch is aangedreven.
Nr. 25	In het MER wordt aanbevolen om voor geluid en luchtkwaliteit een meetprogramma op te zetten om de effecten van de railterminal te kunnen monitoren. Wij zijn van mening dat deze waardevolle aanbeveling daadwerkelijk tot uitvoering dient te worden gebracht en in stand dient te worden gehouden na realisatie van de railterminal.	In het coalitieakkoord van de provincie Gelderland is opgenomen dat wordt geïnvesteerd in de monitoring van effecten op lucht en geluid. Dit zal onderdeel vormen van de toekomstige omgevingsvergunning	De raad is op basis van het MER en met het oog op de goede ruimtelijke ordening van oordeel dat de effecten van de RTG voor het geluid en de luchtkwaliteit gemonitord moeten worden. Naar mijn mening stelt de provincie zich op goede gronden op het standpunt dat dit aspect moet worden geregeld in de omgevingsvergunning. Het betreft immers een uitvoeringsaspect dat niet thuis hoort in een PIP. <u>Conclusie:</u> Een beroep op dit punt heeft naar mijn mening geen kans van slagen.
Nr. 26	Om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen, dient in onze ogen een monitoringsplan met daarin de meet- en beoordelingspunten en toetsingswaarden conform dit plan aan het inpassingsplan toegevoegd te worden.	In het milieueffectrapport, opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan, is opgenomen hoe bepaalde effecten kunnen worden gemonitord. In de nog te verlenen omgevingsvergunning worden hier voorschriften voor opgenomen op basis van de aanvraag van de exploitant.	Zie nr. 25
Nr. 27	Om te voorkomen dat de omgeving met een voldongen feit wordt geconfronteerd, dient in het plan eveneens opgenomen te worden welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn indien een overschrijding van de toetsingswaarden wordt geconstateerd.	Nadat het inpassingsplan onherroepelijk is wordt door de toekomstig exploitant een omgevingsvergunning bouw en milieu aangevraagd. In deze aanvraag wordt het inpassingsplan verder uitgewerkt tot een omgevingsvergunning. De omgevingsvergunning wordt getoetst aan vigerende wet- en regelgeving en de kaders	Zie nr. 25

		van het inpassingsplan.	
--	--	-------------------------	--

Resumerend

Aan de door de raad bestreden besluiten ligt een groot aantal onderzoeken en rapporten ten grondslag. De raad bestrijdt in de zienswijze een aantal aspecten die in deze onderzoeken en rapporten zijn onderzocht resp. besproken.

Het gaat daarbij om de volgende punten uit de zienswijze:

- Het nut en de noodzaak (nr. 1)
- De behoefte (nr. 2)
- Afslag 38 (nr. 8)
- Bodemverontreiniging (nr. 10)
- MER (nr. 11)
- Ronde/kruispunt (nr. 12)
- Akoestisch onderzoek (nr. 20, 21, 22)
- Lichthinder (nr. 23)
- Elektrisch aangedreven reach stacker(nr. 24)

Om enige kans te maken op een geslaagd beroep, zal de raad verschillende deskundigen voor al deze verschillende aspecten moeten inschakelen die:

1. evidente onjuistheden in de onderzoeken en rapporten kunnen benoemen, of
2. andersluidende deskundigenonderzoeken maken.

Voor wat betreft het niet uitvoeren van de cumulatietoets (nr. 4) adviseer ik de raad om te beoordelen of er vergunde/vastgestelde, maar nog niet gerealiseerde projecten/plannen missen in dit rijtje, die ook effecten kunnen hebben op de in het geding zijnde Natura 2000-gebieden (Rijntakken, Veluwe, Sint Jansberg, Landgoederen Brummen, De Bruiken Zeldersche Driessen). Zo ja, dan kleef er een gebrek aan de passende beoordeling.

De provincie heeft de volgende projecten genoemd:

Aanlegfase:

- a. ViA15
- b. Overnachtingshaven Lobith
- c. Biomassacentrale Arnhem
- d. Windturbinepark Koningspleij (Arnhem)
- e. Windpark Den Tol (Netterden)
- f. Windpark Bijvanck (Angerlo)
- g. Windpark Groene Delta (Nijmegen)
- h. Windpark Duiven

- i. Windpark Bommelerwaard
- j. Ontgronding en herinrichting Lobberdense Waard (Pannerden)
- k. Herinrichting van de Bijlandse Waard bij Gelders Eiland ten westen van de gelijknamige plas
- l. Herinrichting van de Afferdense en Deestse Waarden
- m. Herinrichting Bemmelse Waard - Buitenpolder 26 (Haalderen)
- n. Natuurontwikkeling na kleiwinning aan Molenhoek 3a (Herwen).

Gebruiksfase:

- A. ViA15
- B. Overnachtingshaven Lobith
- C. Biomassacentrale Arnhem.

In verband met de Natuurbeschermingswetvergunning merk ik op dat ik mij afvraag of deze kan worden verleend, gelet op de zogenoemde ViA15 uitspraak van de Afdeling van 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:105). Deze uitspraak heeft grote gevolgen voor besluiten waarbij wegverkeer als emissiebron is meegenomen, zoals ook thans het geval is. De uitspraak komt er namelijk op neer dat in die gevallen met AERIUS Calculator en de daarin opgenomen SRM2 rekenmethode voor wegverkeer de gevolgen van het project voor de betrokken Natura 2000-gebieden niet voldoende nauwkeurig worden berekend. Aangezien de passende beoordeling die aan de Natuurbeschermingswetvergunning ten grondslag ligt en waarbij van AERIUS Calculator gebruik moest worden gemaakt, ook aan het PIP ten grondslag zal worden gelegd, zal ook het PIP niet (althans niet rechtmatig) kunnen worden vastgesteld. Ik kan mij voorstellen dat de raad ter zake van dit besluit de aangekondigde Nota van Antwoord afwacht en dan pas een besluit neemt over het al dan niet instellen van beroep tegen de Natuurbeschermingswetvergunning, omdat ik verwacht dat in één van de ingediende zienswijzen dit aspect naar voren is gebracht.

Beroep over de andere punten (nr. 9, 13-19 en 25-27) acht ik niet kansrijk.