

AANGETEKEND

Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA DEN HAAG

Arnhem

Zwolle

Utrecht

Apeldoorn

Arnhem, 24 augustus 2021

Inzake : Gemeente Overbetuwe / RTG
Betreft : beroepschrift, griffierechten in rekening-courant
Behandeld door : mrs. V.A. Textor en M.J. Tunnissen, advocaten
Tel. / Fax : +31 (0)88 752 02 25 / +31 (0)26 357 57 87
E-mail : vera.textor@nysingh.nl / mark.tunnissen@nysingh.nl

Onze referentie: 234240/VAT
Uw referentie:

088 - 752 00 00
info@nysingh.nl
nysingh.nl

Hoogedelgestreng college,

Namens de gemeente Overbetuwe, het college van burgemeester en wethouders van Overbetuwe en de gemeenteraad van Overbetuwe (hierna: 'de Gemeente') stel ik hierbij beroep in tegen de volgende gecoördineerde besluiten:

1. Besluit van Provinciale Staten van Gelderland van 7 juli 2021 tot vaststelling van het inpassingsplan Railterminal Gelderland (**bijlage 1**);
2. Besluit van Gedeputeerde Staten van Gelderland van 1 juli 2021 tot het vaststellen van hogere waarden (**bijlage 2**);
3. Besluit van Gedeputeerde Staten van Gelderland van 8 juli 2021 tot het verlenen van een vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid van de Wet Natuurbescherming (**bijlage 3**).

Deze besluiten liggen van 14 juli 2021 tot en met 25 augustus 2021 ter inzage.

De Gemeente heeft zienswijzen ingediend tegen de ontwerpbesluiten. Deze zienswijzen treft u bijgaand aan (**bijlagen 4 en 5**).

1. Verzoek inschakelen StAB

- 1.1. De Gemeente is van oordeel dat de bestreden besluiten dienen te worden vernietigd. De Gemeente onderbouwt het beroep op de punten geluid, verkeersveiligheid en natuur met deskundigenrapporten. Uit de deskundigenrapporten blijkt dat aan de onderzoeken die Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten aan hun besluitvorming ten grondslag hebben gelegd, verschillende gebreken kleven en dat Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten niet op deze onderzoeken hadden mogen afgaan ter onderbouwing van hun besluiten. Dat zal hierna worden toegelicht.

aangesloten bij TAGLaw

De Stichting Beheer Dergengelden Nysingh Advocaten wordt gebruikt voor het beheer van dergengelden.

bankrelatie van de Stichting:
IBAN NL66 ABNA 0488255953
BIC ABNANL2A

BTW NL8124.01.207.B01

Nysingh advocaten-notarissen N.V. is gevestigd in Apeldoorn en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 08118371. Alle diensten en (andere) werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht, waarop van toepassing zijn de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Apeldoorn. In deze voorwaarden is onder meer onze aansprakelijkheid beperkt tot het bedrag waarop de beroepsaansprakelijkheidsverzekering in het desbetreffende geval aanspraak op uitkering geeft. Deze voorwaarden liggen ter inzage en worden op verzoek kosteloos toegezonden en kunnen worden geraadpleegd op onze website www.nysingh.nl.



- 1.2. Vanwege deze geconstateerde gebreken en vanwege de omvang van de zaak – zo liggen aan de besluitvorming minimaal 30 onderzoeken ten grondslag – verzoekt de Gemeente uw Afdeling om de Stichting advisering bestuursrechtspraak in te schakelen.

2. Provinciaal Inpassingsplan

Geluid

- 2.1. Aan het provinciaal inpassingsplan ligt het rapport van RHDHV 'Akoestisch onderzoek RTG' van 13 februari 2020 ten grondslag (zie bijlage 10 bij de plantoelichting). PS zijn op basis van dit rapport van oordeel dat het PIP – voor wat betreft het aspect geluid – in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening.
- 2.2. De Gemeente heeft Antea Group gevraagd om het rapport van RHDHV te beoordelen. Uit het rapport van Antea volgt dat er zodanige gebreken kleven aan het rapport van RHDHV, dat Provinciale Staten op basis daarvan in redelijkheid niet tot vaststelling van het PIP hadden kunnen overgaan. Zo constateert Antea Group dat diverse geluidbronnen ontbreken in het rapport en dat de door RHDHV gehanteerde verkeersintensiteiten niet correct zijn.
- 2.3. Ook de beoordeling van de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening en een goed woon- en leefklimaat na realisatie van de ontwikkelingen uit het PIP (het realiseren van de railterminal en de aanpassingen aan de infrastructuur) deugt niet.
- 2.4. Het rapport van Antea van 17 augustus 2021 treft u bijgaand aan (**bijlage 6**).

Licht

- 2.5. De Gemeente is van oordeel dat – als gevolg van de realisatie van de ontwikkelingen uit het PIP (het realiseren van de railterminal en de aanpassingen aan de infrastructuur) – onaanvaardbare lichthinder zal ontstaan.
- 2.6. In het kader van de planvorming is de verlichting op de ontsluitingsweg, bij de kruispunten en op de toegangsweg naar de RTG, getoetst aan de NSVV Richtlijn Lichthinder. De verlichting aan de ontsluitingsweg voldoet volgens Provinciale Staten aan de grenswaarden van deze richtlijn. Zie punt 8 Nota van Zienswijzen:

"In bijlage 22 van het inpassingsplan is door RHDHV een ontwerpmemo opgesteld voor de openbare verlichting aan de nieuwe ontsluitingsweg, de kruising Rijksweg Zuid en T-splitsing Reethsestraat - Eimerensestraat. In deze memo is getoetst of de openbare verlichting voldoet aan de richtlijnen voor lichthinder. Op de kruising Rijksweg Zuid is getoetst de meest nabij gelegen bestaande woning. Dit betreft de woning gelegen aan de noordoost-zijde van kruispunt Rijksweg-Zuid – Wolfhoeksestraat. Uit de berekeningen komt dat de grenswaarden voor lichthinder ((NSVV richtlijn) aan deze woning niet wordt overschreden."

- 2.7. Het valt de Gemeente op dat in bijlage 22 door RHDHV conclusies worden getrokken, terwijl dit bureau niet over alle benodigde gegevens beschikte, zoals meermalen in de notitie van RHDHV ook wordt opgemerkt (zie pagina 7 en 8). De Gemeente vindt het moeilijk te begrijpen dat Provinciale Staten op basis van dit memo heeft kunnen concluderen dat zich geen onevenredige lichthinder zou voordoen ter plaatse van de dichtbij de kruising Rijkswijk Zuid gelegen woning.



- 2.8. Verder blijkt uit de notitie van RHDHV dat er diverse kunstgrepen moeten worden genomen om lichthinder te voorkomen. Zie pagina 5 van de notitie van RHDHV:

"Aanpak:

- Waar nodig (plaats): kritisch kijken of verlichting noodzakelijk is. Zo ja, dan lichthinder voorkomen dan wel beperken door een juiste plaatsing en positionering van de verlichting en indien nodig in combinatie met een adequate afscherming van de armaturen. Strooilicht beperken door afscherming in niet wenselijke richtingen:

o Zoals weergegeven in paragraaf 2.1 zijn de te verlichten weggedeelten reeds vastgesteld, de locaties van de lichtmasten zijn indicatief bepaald.

o Strooilicht naar de omgeving beperken door:

- Armaturen kiezen waarbij de lichtuitstraling naar boven en naar achteren zo gering mogelijk is (kofferarmaturen).*
- Optie is om de armaturen op kritische locaties te voorzien van een backlight stopper om de lichtuitstraling achter het armatuur te beperken.*

- Om lichthinder voor de omgeving te voorkomen, dan wel te beperken:

o Armaturen toepassen waarbij de lumenoutput zoveel mogelijk wordt beperkt (advies is niet meer dan ca. 5.000 lumen).

o Verlichtingsniveau niet hoger dan noodzakelijk m.b.t. verkeers- en/ of sociale veiligheid. - In de lichtberekening zullen we van de meest nabij gelegen bestaande woning/ raam de lichtsterkte I en de verlichtingsterkte Ev berekenen. Verwachting is dat grenswaarden niet worden overschreden. - Toepassing van een dimregime, waarbij de verlichting wordt gedimd in de nachtelijke uren."

- 2.9. RHDHV heeft vervolgens in par. 2.3 van het memo een aantal verlichtingsuitgangspunten gehanteerd. De Gemeente is van oordeel dat deze uitgangspunten planologisch verankerd hadden moeten worden, nu het voldoen aan deze uitgangspunten volgens RHDHV kennelijk nodig is om onaanvaardbare lichthinder te voorkomen. Nu Provinciale Staten dat niet hebben gedaan, had het provinciaal inpassingsplan in redelijkheid niet mogen worden vastgesteld.

- 2.10. Ook is in het kader van de planvorming onderzoek gedaan naar lichthinder afkomstig van de RTG. Uit het onderzoek van Lichtidee van 19 oktober 2018 blijkt volgens Provinciale Staten van Gelderland dat lichthinder afkomstig van het RTG niet zal leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie bijlage 16 bij de plantoelichting). Het onderzoek is beperkt tot een rekenvlak aan de noordzijde van het spoor, terwijl op grond van het PIP verlichting op het gehele als Railterminal bestemde plandeel mogelijk is.

- 2.11. De Gemeente leidt uit planvoorschrift 4.3.1 af dat Provinciale Staten van Gelderland ook hebben ingezien dat het ongewenst is dat verlichting op het gehele als Railterminal bestemde plandeel mogelijk is. Daarin is immers het volgende opgenomen: *"Het bevoegde gezag kan met toepassing van de procedure als bedoeld in artikel 22.1, nadere eisen stellen ten aanzien van: a. de situering van bouwwerken, waaronder de situering van lichtmasten; b. [...]"*



- 2.12. De Gemeente is van oordeel dat Provinciale Staten van Gelderland in het provinciaal inpassingsplan de locaties van de lichtmasten hadden moeten vastleggen.
- 2.13. Daarbij komt dat planvoorschrift 4.3.1 in strijd is met artikel 3.26, vierde lid aanhef en onder a van de Wro. Ingevolge deze wettelijke bepaling kunnen Provinciale Staten bij een besluit tot vaststelling van een provinciaal inpassingsplan enkel bepalen dat Gedeputeerde Staten de bevoegdheden en verplichtingen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, uitoefenen. Door niet Gedeputeerde Staten, maar 'het bevoegd gezag' aan te wijzen, handelen Provinciale Staten in strijd met artikel 3.26, vierde lid, aanhef en onder a van de Wro.

Verkeersveiligheid

- 2.14. De Gemeente maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid na realisatie van het PIP. De zorgen van de Gemeente worden bevestigd in bijgevoegde rapportage van Loendersloot consultancy van 9 augustus 2021 (**bijlage 7**). Samengevat blijkt daaruit dat:
- in de rapporten die ten grondslag liggen aan het PIP nauwelijks/beperkt aandacht wordt besteed aan de verkeersafwikkeling/doorstroming;
 - de mogelijke groei van de overslag op de RTG niet is meegenomen, terwijl groei kan leiden tot een verslechterde afwikkeling van het verkeer, met name omdat de opstelstroken richting de railterminal niet voldoende capaciteit bieden om het verkeer adequaat af te wikkelen;
 - het niet duidelijk is in hoeverre de ontsluitingsstructuur is afgestemd met de ontwikkeling van knoop 38;
 - er een verkeersveiligheidsrisico is voor fietsers komende uit de Reethsestraat met bestemmingen richting Nijmegen.

Natuur

- 2.15. Aan het PIP ligt een passende beoordeling ten grondslag van Tauw van 12 februari 2021 (zie bijlage 5 van bijlage 25 van de plantoelichting).
- 2.16. De Gemeente merkt op dat, zoals ook uit p. 90 van de plantoelichting blijkt, Tauw in de passende beoordeling er vanuit is gegaan dat *"al rekening is gehouden met de inzet van zo schoon mogelijk materieel, waar mogelijk elektrisch materieel en 'zeilend binnenkomen'"*.
- 2.17. De Gemeente is van oordeel dat uit de passende beoordeling van Tauw niet blijkt of het 'zo schoon mogelijk materieel' ten tijde van het vaststellen van het PIP al beschikbaar was. Het gebruik van de bewoordingen 'al rekening is' in de plantoelichting duidt erop dat dat niet het geval is.
- 2.18. Onder 'zeilend binnenkomen' wordt in de planvorming verstaan dat gebruik wordt gemaakt van de uitrolsnelheid van de trein en dat de treinen geëlektrificeerd vertrekken van de terminal. Dit suggereert dat er in het geheel niet gerangeerd wordt in de railterminal. De Gemeente kan zich niet goed voorstellen dat er helemaal niet gerangeerd gaat worden. Dat zou bijvoorbeeld betekenen dat er nooit een trein uit Duitsland – na behandeld te zijn op de railterminal – terug gaat naar Duitsland (het zogenoemde 'kop maken'). Het is niet goed denkbaar dat een exploitant van een railterminal een dergelijke functionaliteit niet zou willen aanbieden.



- 2.19. De Gemeente heeft ook de zogenoemde 'passende beoordeling' laten beoordelen door Antea Group. De resultaten van deze beoordeling treft u bijgaand aan (**bijlage 8**). Daaruit blijkt dat aan de passende beoordeling gebreken kleven.
- 2.20. Zo is geen rekening gehouden met de stikstofuitstoot van een met diesel aangedreven generator en met de stookinstallatie van een gebouw voor personeel. Verder zijn de reach stackers gemodelleerd als STAGE IV werktuigen. Het is niet duidelijk of deze werktuigen van deze klasse daadwerkelijk gebruikt zullen gaan worden, dan wel vrij op de markt beschikbaar zijn. Ook blijkt nergens uit waarom de railterminal slechts 250 werkdagen in bedrijf zal zijn. Daarnaast is niet duidelijk waar Tauw de gehanteerde verkeerscijfers op baseert, hoe is bepaald hoe lang de vrachtvoertuigen stationair draaien en heeft Tauw de locomotieven niet juist gemodelleerd.
- 2.21. Al met al is de Gemeente van oordeel dat Provinciale Staten op basis van het rapport van Tauw niet de conclusie hadden kunnen trekken dat het PIP uitvoerbaar is voor de Wet Natuurbescherming.

3. Besluit hogere waarden

- 3.1. Ook aan het besluit tot vaststelling van de hogere waarden ligt het rapport van RHDHV 'Akoestisch onderzoek RTG ' van 13 februari 2020 ten grondslag (zie bijlage 10 bij de plantoelichting). Gedeputeerde Staten van Gelderland zijn op basis van dit rapport van oordeel dat de hogere waarden konden worden vastgesteld.
- 3.2. Zoals hiervoor in par. 2.2. is vermeld, heeft de Gemeente Antea Group gevraagd om het rapport van RHDHV te beoordelen. Uit het rapport van Antea volgt dat er zodanige gebreken kleven aan het rapport van RHDHV, dat Gedeputeerde Staten op basis daarvan in redelijkheid niet tot vaststelling van het PIP hadden kunnen overgaan.
- 3.3. Zo constateert Antea Group dat diverse geluidbronnen ontbreken in het rapport en dat de door RHDHV gehanteerde verkeersintensiteiten, niet correct zijn. Ook is ten onrechte voor één weg niet uitgegaan van het feit dat sprake is van een reconstructie van die weg. De Gemeente verwijst verder naar bijlage 6 van dit beroepschrift.

4. Wnb-vergunning

- 4.1. Ook aan het besluit van Gedeputeerde Staten tot het verlenen van de Wnb-vergunning ligt de passende beoordeling ten grondslag van Tauw van 12 februari 2021.
- 4.2. De Gemeente is op grond van hetgeen in par. 2.15-2.21 van dit beroepschrift is uiteengezet van oordeel, dat Gedeputeerde Staten de Wnb-vergunning niet hadden kunnen verlenen op basis van de passende beoordeling van Tauw van 12 februari 2021.

5. Conclusie

Op grond van het voorgaande verzoek ik u om het beroep gegrond te verklaren en de provincie Gelderland te veroordelen in de proceskosten ex artikel 7:15 van de Awb.

Hoogachtend,



V.A. Textor

i/o 

M.J. Tunnissen

Bijlage 1

Datum vergadering

7 juli 2021

PS-nummer

PS2021-363

Provinciale Staten van Gelderland

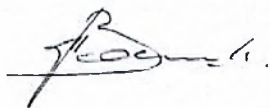
Gezien het voorstel PS2021-363 (met bijlagen) van Gedeputeerde Staten van Gelderland, d.d. 18 mei 2021, zaaknummer 2017-015250, over het inpassingsplan Railterminal Gelderland;

Gelet op het bepaalde in de artikelen 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening en 105, 1e lid juncto artikel 143, 2e lid van de Provinciewet, alsmede op Afdeling 2 van hoofdstuk 1 juncto bijlage I van de Crisis- en herstelwet (Chw) en artikel 11 van het Besluit Uitvoering Crisis- en Herstelwet, alsmede artikel 6.12, tweede lid, juncto artikel 6.25 Wet ruimtelijke ordening;

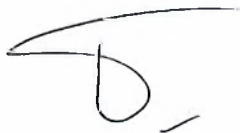
Besluiten

1. In te stemmen met de beoordeling van de op het ontwerp inpassingsplan 'Railterminal Gelderland' ingekomen zienswijzen (zoals opgenomen in de zienswijzennota die als bijlage bij het inpassingsplan is gevoegd);
2. Het inpassingsplan Railterminal Gelderland; zoals vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.9925.RailterminalGLD-va01 – gewijzigd t.o.v. het ontwerp inpassingsplan – vast te stellen, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) en is opgeslagen onder nr. o_NL.IMRO.9925.RailterminalGLD-va01 met datum 07 juli 2021.

Provinciale Staten van Gelderland



voorzitter



griffier

Bijlage 2



W.Z18.109748.02 / D210983377

BESLUIT D.D. 1 juli 2021

Wet geluidhinder

Project: Reconstructie Rijksweg-Zuid kruising Reethsestraat en
Wolfhoeksestraat, ten bate van Railterminal Gelderland

Inpassingsplan: Inpassingsplan Railterminal Gelderland

Bijlage: Aanvraag hogere waarden met daarbij Akoestisch onderzoek
TPBG5020-102R002F6.0 d.d. 13 februari 2020

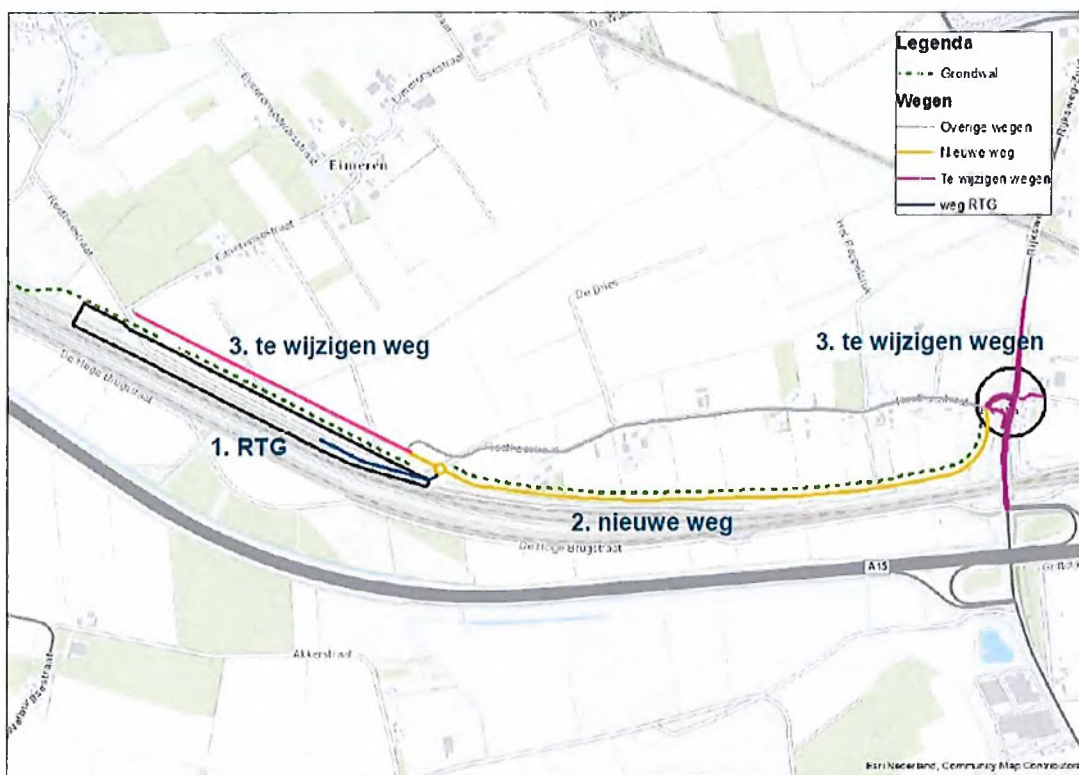
Zaaknummer Omgevingsdienst Regio Nijmegen: W.Z18.109748.02

INLEIDING

De provincie Gelderland werkt samen met onder andere het bedrijfsleven en andere overheden aan het versterken van de Gelderse economie, de werkgelegenheid en het welzijn van alle bewoners. Dit gebeurt onder andere door in te zetten op zes bijzondere gebieden binnen de provincie. Eén van deze gebieden is de Gelderse Corridor. Voor dit gebied bestaat de opgave uit het genereren van meer werkgelegenheid uit het goederenvervoer langs de A15, de Betuweroute en de grote rivieren.

Vanuit het beleid van zowel het rijk als de provincie wordt versterking van de transportassen Betuweroute en A15 gestimuleerd en gefaciliteerd. De transportassen zijn van Europees belang, als onderdeel van de twee corridors 'Rhine-Alpine' en de 'North Sea-Baltic'. Deze verbinden de Rotterdamse en Amsterdamse havens, via Duitsland en Zwitserland met Genua in Noord-Italië en via Duitsland en Polen met de Baltische Staten. Het rivierengebied van de provincie Gelderland wordt doorsneden door deze beide transportassen alsmede door de transportroute via de rivier de Waal-Rijn en heeft zich mede daardoor ontwikkeld tot een interessante regio voor het vestigen van logistieke bedrijven. Het gebied wordt dan ook aangeduid als de Gelderse Corridor. De provincie Gelderland wil graag optimaal gebruikmaken van deze corridor door ruimte te bieden aan de vestiging van bedrijven langs deze corridor en het beschikbaar hebben van toegang tot weg, water en spoor. Op dit moment kan van het spoor geen gebruik worden gemaakt. Provincie Gelderland wil dit graag mogelijk maken door een op- en overslagpunt te ontwikkelen op het spoor aan de Betuweroute; de Railterminal Gelderland (RTG). Met de Railterminal wordt een overslagpunt gerealiseerd voor het overslaan van laadeenheden (containers, maar bijvoorbeeld ook wissellaadbakken of (hijsbare) trailers) van weg naar spoor en vice versa. Gelegen tussen Randstad en Ruhrgebied en aansluitend op de transportassen Waal, Betuweroute en A15, zal de RTG een schakelfunctie vervullen, met positieve effecten op vestigingsklimaat en werkgelegenheid.

Om de RTG bereikbaar te maken, moet een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd worden, de Reethsestraat verlegd worden en de kruispunten Rijksweg-Zuid, Reethsestraat, Wolfhoeksestraat en De Hoge Brugstraat gewijzigd worden. De nieuwe ontsluitingsweg zal het verkeer op de Reethsestraat ontlasten en bovendien zal een veiligere aansluiting worden gecreëerd op de Rijksweg-Zuid. Op onderstaand kaartje zijn deze ontwikkelingen weergegeven.



De provincie Gelderland heeft een "Inpassingsplan Railterminal Gelderland" opgesteld. De eerste tervisielegging van het ontwerp inpassingsplan vond medio 2019 plaats. Op basis van nadien verschenen jurisprudentie van de Raad van State bleek dat alsnog een milieueffectrapport (MER) voor dit plan moest worden opgesteld, omdat vanwege de verwachte stikstofdepositie een passende beoordeling moest plaatsvinden. In het MER wordt de in 2018 door PS gekozen voorkeursvariant voor ligging en ontsluiting van de terminal beoordeeld en afgezet tegen de alternatieven die ook al in de uitgebreide Milieueffectenstudie uit 2017 waren onderzocht. Daarnaast zijn de effecten van stikstof op de nabijgelegen Natura2000 gebieden Veluwe en Rijntakken in beeld gebracht, waarbij is bezien of en onder welke voorwaarden een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming kan worden verleend. Om iedereen de mogelijkheid te geven om op deze informatie uit de milieueffectrapportage te reageren, legden Gedeputeerde Staten het ontwerp-inpassingsplan Railterminal Gelderland in 2020 opnieuw en aangepast ter inzage. Dit betekent ook dat het ontwerp hogere waarde besluit opnieuw ter inzage is gelegd.

In het kader van het inpassingsplan Railterminal Gelderland is door adviesbureau RHDHV akoestisch onderzoek uitgevoerd: "PIP Railterminal Gelderland", d.d. 13 februari 2020, met kenmerk TPBG5020-102R002F6.0. Uit dit akoestisch onderzoek komt naar voren dat bij de aanpassingen van de kruising Rijksweg-Zuid met Reethsestraat / Wolfhoeksestraat voor drie woningen een "hogere waarde" voor wegverkeersgeluid noodzakelijk is volgens de Wet geluidhinder (hierna: Wgh).

Met betrekking tot deze aanvraag wordt op grond van artikel 110c van de Wgh de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure gevolgd zoals voorgeschreven in Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Per 1 april 2013 is deze procedure gemandateerd aan de Omgevingsdienst Regio Nijmegen (hierna: ODRN). Bij besluit van 22 april 2020 (PS 2020-112) hebben Provinciale Staten van Gelderland besloten om de voorbereiding en bekendmaking van het inpassingsplan te coördineren met de voorbereiding en bekendmaking van (onder meer) het besluit hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder.

WETTELIJKE BASIS VAN HET BESLUIT

Geluidszone langs de weg

Voor het "Inpassingsplan Railterminal Gelderland" moeten de gevolgen voor geluid onderzocht worden. Conform artikel 76 Wgh moeten de voorkeursgrenswaarden of de hogere waarden in acht genomen te worden binnen de zone van de betreffende wegen. De geluidszones zijn te beschouwen als aandachts- of onderzoeksgebieden. De geluidszones zijn van rechtswege aanwezig, zodat er geen apart besluit nodig is om ze in te stellen. De breedte van de geluidszone wordt bepaald door het aantal rijstroken van de weg en het stedelijk of buitenstedelijk karakter van de omgeving langs de weg (artikel 74 Wgh).

De betrokken wegen Rijksweg-Zuid, Reethsestraat, Wolfhoeksestraat, De Hoge Brugstraat en de nieuwe weg bestaan uit twee rijstroken en zijn in buitenstedelijk gebied gelegen. De zone strekt zich uit aan weerszijden van de weg en wordt gemeten vanuit de begrenzing van de buitenste rijstrook. De geluidszone is daarmee 250 meter breed aan beide zijden van de weg.

Aanleg weg

Bij de aanleg van een weg wordt in artikel 82 van de Wgh een voorkeursgrenswaarde op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone gehanteerd van 48 dB. Ook hier wordt peiljaar 2033 gehanteerd, alsmede de aftrek artikel 3.4 van het RMG 2012. Conform artikel 83 Wgh kan, met betrekking tot reeds aanwezige woningen in relatie tot een nieuw aan te leggen weg, een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde worden vastgesteld van maximaal 63 dB voor stedelijk gebied en maximaal 58 dB voor buitenstedelijk gebied. Op de berekende geluidsbelasting van de gevel van woningen is conform artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek toegepast.

Reconstructie van een weg

Bij de reconstructie van een weg wordt in artikel 100 Wgh, een voorkeursgrenswaarde op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone gehanteerd van 48 dB. Conform artikel 100a Wgh kan met betrekking tot reeds aanwezige woningen in relatie tot een reconstructie van een weg een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde worden vastgesteld. De hoogst toelaatbare geluidbelasting is bepaald in artikel 100 van de Wet geluidhinder en bedraagt maximaal 68 dB voor zowel stedelijk als buitenstedelijk gebied. Op de berekende geluidsbelasting van de gevel van de woningen is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek toegepast.

Om de gevolgen van de reconstructie te berekenen wordt het verschil bepaald tussen de huidige situatie en de geluidbelasting minimaal 10 jaar na oplevering van de weg (in dit onderzoek het jaar 2033). Is dit verschil bij de woningen en andere geluidsgevoelige objecten meer dan 2 dB (niet afgerond 1,5 dB), dan is sprake van "reconstructie in de zin van de Wgh". Dit geldt alleen voor geluidsbelastingen boven 48 dB. Indien eerder een hogere waarde is vastgesteld, dan dient als referentiewaarde de laagste van:

- huidige geluidbelasting;
- eerder vastgestelde hogere waarden.

Maatregelen

Indien er sprake is van een "reconstructie in de zin van de Wgh" moeten maatregelen onderzocht worden. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidsbelasting zo veel mogelijk terug te brengen zodat er geen sprake meer is van een toename. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (bijvoorbeeld: geluidsreducerend wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidschermen of -wanden of het vergroten van de afstand tussen de weg en de woning). Ook wordt naar de doelmatigheid van de maatregelen gekeken.

Toetsingskader Wet geluidhinder

Indien deze maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard kunnen wij op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting toestaan. Tevens moet de wegbeheerder nagaan of er voldaan wordt aan de geluidniveaus binnen in de woningen. De maximaal toelaatbare binnenwaarde bedraagt 33 dB (artikel 112 Wgh). Eventuele maatregelen ten behoeve van de binnenwaarde zijn pas aan de orde nadat de hogere waarde definitief is vastgesteld.

GELUIDBELEID GEMEENTE OVERBETUWE

De Gemeente Overbetuwe kent beleid voor het vaststellen van hogere waarden voor geluid ("Nota Geluidsbeleid - Gemeente Overbetuwe (paragraaf 5.11)"). Dit beleid is echter alleen van toepassing voor de gemeentelijke verantwoordelijkheid in het kader van de Wet geluidhinder. Overwegingen met betrekking tot een goede ruimtelijke ordening in het kader van de Wet ruimtelijke ordening kunnen in de bestemmingsplanprocedure betrokken worden. Onderhavig besluit beperkt zich tot de verplichtingen vanuit de Wet geluidhinder.

OVERWEGINGEN

Er is zowel sprake van aanleg van een nieuwe weg als aanpassingen van wegen die volgens de Wgh onderzocht moeten worden. Tevens moeten bij toetsing een aantal eerder vastgesteld hogere waarden worden betrokken. Uit de gegevens die door de provincie zijn geleverd (lijst met HGW's Overbetuwe 2009 1rm Betuweroute en Rijksweg-zuid.xlsx en Hogere waarden tm 2006.shp) blijkt dat op Wolfhoeksestraat 1 een hogere waarde is vastgesteld van 58 dB(A) vanwege de Rijksweg-Zuid (besluit MW19990000000, d.d. 31-12-1999).

In het genoemde akoestisch onderzoek blijkt het volgende:

- bij aanleg van de nieuwe weg wordt de voorkeurswaarde van 48 dB bij geen van in de zone aanwezige woningen overschreden;
- bij aanpassingen van de wegen vindt bij drie woningen een toename van 1,5 dB of meer plaats als gevolg van de wijziging van Rijksweg Zuid. Bij de wijziging van de andere wegen (Reethsestraat, De Hoge Brugstraat en Wolfhoeksestraat) vinden geen toenames plaats.

Wij zijn op basis van het wettelijk kader en eigen provinciaal beleid nagegaan of en zo ja, welke maatregelen genomen kunnen worden om de geluidsbelasting op de gevel van de betreffende woningen dusdanig te reduceren, dat geen hogere waarde noodzakelijk zijn.

Indien maatregelen aan de bron (verkeer, weg) of maatregelen in het overdrachtsgebied doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard kunnen wij op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder een hogere toelaatbare geluidsbelasting toestaan.

Bronmaatregelen

Het toepassen van geluidreducerende wegdekverharding is vanuit civieltechnisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) niet mogelijk vanwege kwetsbaarheid op kruispunten door wringende banden en geringe lengte.

Overdrachtsmaatregelen

Voor het bepalen van doelmatigheid van geluidafscherming is aangesloten op de Regeling Doelmatigheid geluidmaatregelen Wgh. Dit systeem werkt met reductiepunten ("budget") en maatregelpunten ("kosten"). Het blijkt niet mogelijk om binnen het "budget" een scherm te realiseren dat voldoet aan de minimaal vereiste reductie van 5 dB.

Cumulatie

In het akoestisch onderzoek zijn de gecumuleerde waarden in de huidige en toekomstige situatie weergegeven. Hieruit blijkt dat de gecumuleerde waarde ten hoogste 65 dB bedraagt. Daarmee is het lager dan de hoogste toelaatbare waarde van 68 dB. Gesteld kan worden dat er geen sprake is van strijdigheid met de eisen van een goed leefklimaat.

Conclusie

De conclusie luidt dat de hierboven aangegeven maatregelen op bezwaren stuiten van financiële aard en uitvoerbaarheid. Daarom is de wijziging van de Rijksweg Zuid alleen mogelijk indien voor drie woningen hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting worden vastgesteld. De hoogste waarde hierbij is 63 dB. Deze waarde overschrijdt niet de wettelijke maxima, noch is er sprake van een toename van 5 dB of meer. Uit gevelonderzoek moet vervolgens blijken of maatregelen nodig zijn om het binnenniveau te laten voldoen aan een waarde van 33 dB.

BESLUIT

Gelet op het voorgaande en de bepalingen uit de Wet geluidhinder en de Algemene wet bestuursrecht hebben wij besloten de volgende hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op de gevel van de volgende woningen vast te stellen:

Adres	Soort bestemming	Aantal bestemmingen	Maatgevende hoogte	Geluidsbron	Te verlenen hogere waarde [dB]
Rijksweg Zuid 45	woning	1	4,5 m	Rijksweg Zuid	63
Wolfhoeksestraat 1	woning	1	7,5 m	Rijksweg Zuid	61
Wolfhoeksestraat 2	woning	1	4,5 m	Rijksweg Zuid	59

Volgens artikel 111b, lid 2 van de Wgh mag de geluidsbelasting ten gevolge van de reconstructie van de Rijksweg Zuid binnen de woning bij gesloten ramen ten hoogste 33 dB bedragen. Indien het binnen niveau van de woning niet zal blijken te voldoen aan de voornoemde geluidsbelasting, zullen maatregelen worden getroffen om die geluidsbelasting te realiseren. Bij dit soort maatregelen kan worden gedacht aan het verbeteren van de kierdichting, vervanging van de beglazing, aanbrengen van dakisolatie en het toepassen van geluid gedempte ventilatievoorzieningen. De maatregelen dienen gebaseerd te zijn op de gecumuleerde geluidsbelasting. Bij het berekenen van het binnen niveau is de aftrek conform artikel 110g van de Wgh niet van toepassing.

Eventuele maatregelen ten behoeve van de binnenwaarde worden pas getroffen nadat de hogere waarde definitief is vastgesteld. De vastgestelde hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wgh. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening worden gemaakt. Conform artikel 110i Wgh laten wij het hogere waarde besluit inschrijven in het register van het kadaster, nadat het onherroepelijk is geworden.

PROCEDURE

Bij de voorbereiding van de besluiten die nodig zijn voor de uitvoering van het project Railterminal Gelderland, is besloten tot toepassing van de provinciale coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.33, eerste lid, onder a, Wet ruimtelijke ordening (Wro). Met de provinciale coördinatieregeling wordt het inpassingsplan Railterminal Gelderland samen met de benodigde uitvoeringsbesluiten gecoördineerd, zoals genoemd in het coördinatiebesluit van Provinciale Staten van Gelderland (Besluitnr. PS2020-112).

De coördinatie is gericht op een efficiënte besluitvorming door de voorbereiding, vaststelling en bekendmaking van de benodigde besluiten, op elkaar af te stemmen en gelijktijdig te laten verlopen. Daardoor kan men in één keer op het inpassingsplan en de andere benodigde besluiten gelijktijdig en bij één loket reageren.

De procedure conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is van kracht. Dit houdt in dat alle besluiten eerst als ontwerpbesluit ter inzage worden gelegd en vervolgens als definitief besluit.

De besluiten die nu gecoördineerd worden, zijn:

- inpassingsplan Railterminal Gelderland van Provincie Gelderland (inclusief milieueffectrapport);
- vergunning Wet natuurbescherming gebiedsbescherming van Provincie Gelderland;
- ontheffing Wet natuurbescherming soortenbescherming van Provincie Gelderland;
- vergunning Waterwet van Waterschap Rivierenland;
- besluit hogere waarde Wet geluidhinder van Omgevingsdienst Regio Nijmegen.

Gezamenlijke voorbereiding van besluiten

De ontwerpbesluiten benodigd voor de uitvoering van het project Railterminal Gelderland zijn door betrokken overheden gezamenlijk voorbereid. Om deze besluiten zo goed mogelijk bij betrokkenen onder de aandacht te brengen is er op verschillende momenten informatie versterkt. Zo is er bijvoorbeeld een gezamenlijke kennisgeving gedaan, waarin alle betrokken besluiten zijn bekendgemaakt.

Ter inzagelegging besluiten

De ontwerpbesluiten hebben van 10 september tot en met 21 oktober 2020 ter inzage gelegen. Er zijn binnen deze periode 54 zienswijzen ingediend. De ontvangen zienswijzen zijn gericht tegen het inpassingsplan en de overige gecoördineerde ontwerpbesluiten. Op de kenbaar gemaakte zienswijzen is een reactie gegeven in de Reactienota. De ingediende zienswijzen hebben geleid tot enkele wijzigingen op het inpassingsplan. Ook zijn er door provincie Gelderland ambtshalve enkele ondergeschikte aanvullingen en verbeteringen in het inpassingsplan aangebracht. Op de overige besluiten hebben geen wijzigingen plaatsgevonden.

Tijdens de ter inzage legging van de ontwerpbesluiten is er door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieubeheer (RIVM) per 15 oktober 2020 een nieuwe versie van het rekenmodel Aeries uitgebracht. Met dit rekenmodel moeten de effecten van de uitstoot van stikstof op beschermde natuurgebieden worden berekend. De uitkomsten hebben geleid tot een nieuw ontwerpbesluit voor de Wet natuurbescherming gebiedsbescherming. De eerder ingediende zienswijzen op het ontwerpbesluit zijn daarmee ook komen te vervallen. Het nieuwe ontwerpbesluit heeft van 11 maart tot en met woensdag 21 april 2021 ter inzage gelegen. Op deze vergunningen zijn 40 zienswijzen binnengekomen. Deze zijn beantwoord in een separate reactienota. De zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen op het besluit.

Beroep instellen

De definitieve besluiten worden gezamenlijk bekend gemaakt en voor de duur van zes weken ter inzage ingelegd. Belanghebbenden kunnen in deze periode bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep instellen. Deze Afdeling beslist in eerste en enige instantie over de ingestelde beroepen.

Het beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het ondertekende beroepschrift dient in ieder geval te bevatten:

- de naam en het adres van de indiener(s);
- een omschrijving van het besluit(en), waartegen het beroep zich richt;
- een aanduiding van de redenen, op grond waarvan de indiener(s) zich niet met het bestreden besluit(en) kan (kunnen) verenigen;
- de dagtekening.

Naast per brief kunnen burgers ook via het digitale loket op de website van de Raad van State beroep indienen. Daarvoor moet men wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op <https://digitaaloket.raadvanstate.nl> voor de precieze voorwaarden.

Crisis- en herstelwet

Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet is van toepassing op het besluit. Voor het instellen van beroep betekent dit:

- dat de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen;
- het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend;
- dat beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

Voorlopige voorziening

Het instellen van beroep schorst de inwerkingtreding van de besluiten niet. De besluiten treden in werking de dag na afloop van de beroepstermijn. Om de inwerkingtreding te schorsen dient er een verzoek om voorlopige voorziening bij de Raad van State te worden ingediend. Als dit verzoek binnen de termijn van zes weken is ingediend, treden de besluiten niet eerder in werking dan nadat op dat verzoek is beslist.

Een dergelijk verzoek om een voorlopige voorziening moet worden ingediend bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Bij het verzoek moet een afschrift van het beroepschrift worden overgelegd.

Nijmegen, 1 juli 2021

Hoogachtend,

Het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
namens deze:

Mevrouw drs. J.C.M. Heerkens, Hoofd afdeling Vergunningverlening Omgevingsdienst Regio Nijmegen

Dit besluit is digitaal goedgekeurd en daarom niet ondertekend.

Bijlage 3

Besluit
Verlenen vergunning
Wet natuurbescherming

Provincie Gelderland
Mevrouw P. van Eijndthoven
Markt 11
6811 CG Arnhem

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Onderwerp
Wet natuurbescherming:
Hoofdstuk 2 Natura 2000 gebieden

Inlichtingen bij
Provincieloket
026 359 99 99
post@gelderland.nl

Blad
1 van 19

Locatie

Elst en Valburg

Gemeente

Overbetuwe

Activiteit

Aanleg en in gebruik nemen Railterminal
Gelderland

Beste mevrouw Van Eijndthoven,

Hierbij ontvangt u een definitief besluit op bovengenoemde aanvraag.

Definitief besluit

Wij verlenen u deze vergunning.

U ontvangt nu het definitieve besluit. Wij publiceren dit besluit op www.overheid.nl. Diegenen die een zienswijze hebben ingediend, kunnen in beroep gaan tegen het besluit.

Procedure

Bij de voorbereiding van de besluiten die nodig zijn voor de uitvoering van het project Railterminal Gelderland, is besloten tot toepassing van de provinciale coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.33, eerste lid, onder a, Wet ruimtelijke ordening (Wro). Met de provinciale coördinatieregeling wordt het inpassingsplan Railterminal Gelderland samen met de benodigde uitvoeringsbesluiten gecoördineerd, zoals genoemd in het coördinatiebesluit van Provinciale Staten van Gelderland (Besluitnr. PS2020-112).

De coördinatie is gericht op een efficiënte besluitvorming door de voorbereiding, vaststelling en bekendmaking van de benodigde besluiten, op elkaar af te stemmen en gelijktijdig te laten

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

 **provincie**
Gelderland

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
2 van 19

verlopen. Daardoor kan men in één keer op het inpassingsplan en de andere benodigde besluiten gelijktijdig en bij één loket reageren.

De procedure conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is van kracht. Dit houdt in dat alle besluiten eerst als ontwerpbesluit ter inzage worden gelegd en vervolgens als definitief besluit.

De besluiten die nu gecoördineerd worden zijn:

- inpassingsplan Railterminal Gelderland van Provincie Gelderland (inclusief milieueffectrapport);
- vergunning Wet natuurbescherming gebiedsbescherming van Provincie Gelderland;
- ontheffing Wet natuurbescherming soortenbescherming van Provincie Gelderland;
- vergunning Waterwet van Waterschap Rivierenland;
- besluit hogere waarde Wet geluidhinder van Omgevingsdienst Regio Nijmegen.

Gezamenlijke voorbereiding van besluiten

De ontwerpbesluiten benodigd voor de uitvoering van het project Railterminal Gelderland zijn door betrokken overheden gezamenlijk voorbereid. Om deze besluiten zo goed mogelijk bij betrokkenen onder de aandacht te brengen is er op verschillende momenten informatie versterkt. Zo is er bijvoorbeeld een gezamenlijke kennisgeving gedaan, waarin alle betrokken besluiten zijn bekendgemaakt.

Ter inzagelegging besluiten

De ontwerpbesluiten hebben van 10 september tot en met 21 oktober 2020 ter inzage gelegen. Er zijn binnen deze periode 54 zienswijzen ingediend. De ontvangen zienswijzen zijn gericht tegen het inpassingsplan en de overige gecoördineerde ontwerpbesluiten. Op de kenbaar gemaakte zienswijzen is een reactie gegeven in de Reactienota. De ingediende zienswijzen hebben geleid tot enkele wijzigingen op het inpassingsplan. Ook zijn er door provincie Gelderland ambtshalve enkele ondergeschikte aanvullingen en verbeteringen in het inpassingsplan aangebracht. Op de overige besluiten hebben geen wijzigingen plaatsgevonden.

Tijdens de ter inzage legging van de 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. De uitkomsten hebben geleid tot een nieuw ontwerpbesluit voor de Wet natuurbescherming gebiedsbescherming. De eerder ingediende zienswijzen op het ontwerpbesluit zijn daarmee ook komen te vervallen. Het nieuwe ontwerpbesluit heeft van 11 maart tot en met woensdag 21 april 2021 ter inzage gelegen. Op dit ontwerpbesluit zijn 40 zienswijzen binnengekomen. Deze zijn beantwoord in een separate reactienota. De zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen op het besluit.

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
3 van 19

Beroep instellen

De definitieve besluiten worden gezamenlijk bekend gemaakt en voor de duur van zes weken ter inzage ingelegd. Belanghebbenden kunnen in deze periode bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep instellen. Deze Afdeling beslist in eerste en enige instantie over de ingestelde beroepen.

Het beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het ondertekende beroepschrift dient in ieder geval te bevatten:

- de naam en het adres van de indiener(s);
- een omschrijving van het besluit(en), waartegen het beroep zich richt;
- een aanduiding van de redenen, op grond waarvan de indiener(s) zich niet met het bestreden besluit(en) kan (kunnen) verenigen;
- de dagtekening.

Naast per brief kunnen burgers ook via het digitale loket op de website van de Raad van State beroep indienen. Daarvoor moet men wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op <https://digitaaloket.raadvanstate.nl> voor de precieze voorwaarden.

Crisis- en herstelwet

Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet is van toepassing op het besluit. Voor het instellen van beroep betekent dit:

- dat de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen;
- het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend;
- dat beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

Voorlopige voorziening

Het instellen van beroep schorst de inwerkingtreding van de besluiten niet. De besluiten treden in werking de dag na afloop van de beroepstermijn. Om de inwerkingtreding te schorsen dient er een verzoek om voorlopige voorziening bij de Raad van State te worden ingediend. Als dit verzoek binnen de termijn van zes weken is ingediend, treden de besluiten niet eerder in werking dan nadat op dat verzoek is beslist.

Een dergelijk verzoek om een voorlopige voorziening moet worden ingediend bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Bij het verzoek moet een afschrift van het beroepschrift worden overgelegd.

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
4 van 19

De bijlagen zijn onderdeel van dit besluit

Bijlage 1 bevat een toelichting op ons besluit. In bijlage 2 en 3 is de ligging van het plangebied weergegeven. De reactienota is als bijlage 4 bij dit besluit gevoegd. Ook zijn de voorschriften van deze vergunning beschreven in deze bijlage. Neem alle bijlagen goed door.

Meer informatie

Heeft u nog vragen? Kijk daarvoor op [gelderland.nl](http:// gelderland.nl). U kunt ook contact opnemen met het Provincieloket via telefoonnummer 026 359 99 99. Houdt u het zaaknummer van deze brief bij de hand. We kunnen u dan sneller helpen.

Met vriendelijke groet,
namens Gedeputeerde Staten van Gelderland,



Erik Steenbergen
Teammanager Vergunningverlening

Documentnummer(s) inzage stukken:

03417345 Aanvraagformulier
03417346 Passende beoordeling
03421949 Aeries berekening aanlegfase, kenmerk RrjAgSsyxTE (d.d. 24 februari 2021)
03421949 Aeries berekening gebruiksfase, kenmerk RYU3LZAshPhF (d.d. 24 februari 2021)

Bijlagen

Bijlage 1 - Toelichting en voorschriften
Bijlage 2 - Overzicht plangebied Railterminal Gelderland bij Valburg
Bijlage 3 - Plangebied Railterminal Gelderland bij Valburg t.o.v. Natura 2000-gebieden
Bijlage 4 - Reactienota vergunning Wet natuurbescherming gebieden Railterminal Gelderland

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
5 van 19

BIJLAGE 1 Toelichting en voorschriften

1. Toelichting

1.1 Omschrijving project

De provincie Gelderland wil in het kader van haar duurzaamheidsdoelstellingen bijdragen aan de gewenste modal shift in het goederenvervoer: meer over het spoor en minder over de weg. De ligging van de Betuweroute en het Container Uitwissel Punt (CUP) bij Valburg bieden hiervoor een unieke kans. De provincie heeft daarom het initiatief genomen om deze voorziening te realiseren. Hiervoor is het noodzakelijk om aan het CUP een voorziening toe te voegen om containers over te zetten van weg naar spoor en andersom. Dit wordt de Railterminal Gelderland (RTG). De provincie faciliteert door de voorziening mogelijk te maken, een nader te selecteren marktpartij gaat de terminal realiseren.

Om de railterminal met ontsluitingsweg planologisch mogelijk te maken heeft de provincie Gelderland een ontwerp-inpassingsplan opgesteld. Onderstaand worden in hoofdlijnen de benodigde werkzaamheden beschreven en daarna wordt kort een schets van de uitvoeringsfase gegeven.

Activiteiten en planning

A) Werkzaamheden RTG

1. Het terrein van de terminal bouwrijp maken: verleggen van kabels en leidingen en deels afgraven van het terrein.
2. Realiseren van infrastructuur: aanleg nieuwe ontsluitingsweg vanaf Rijksweg Zuid naar de terminal en wijzigen van het kruispunt Rijksweg Zuid (doorgaande weg Elst Nijmegen).
3. In opdracht van de provincie realiseert ProRail de aansluiting van de terminal op de Betuweroute via het naastgelegen terrein van ProRail: doortrekking sporen, wissels en bovenleiding.
4. Realisatie van landschappelijke inpassing: aanleg grondwallen met groen en plaatsen van zichtscheren daar waar de grondwallen niet doorgetrokken kunnen worden.
5. Mogelijkheid om duurzame energievoorziening te realiseren in de vorm van zonnepanelen op de zuidzijde van de grondwallen.
6. Treffen van mitigerende maatregelen voor water, flora en fauna en voor geluid: aanleg van groenzones, watergangen, natuurvriendelijke oevers, bouwen van een vleermuizentoren en isolatie van woningen vanwege geluid.

De toekomstige exploitant realiseert op de terminal alle infrastructuur, onder andere de verharding, sporen, verlichting, gebouw en afrastering.

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
6 van 19

B) Schets uitvoeringsfase

De uitvoering van het project gaat over drie onderdelen:

1. Aanleg ontsluitende infrastructuur, landschappelijke inpassing en bouwrijp maken terrein terminal door provincie/gemeente.
2. Aanleg aansluiting op de Betuweroute door ProRail.
3. Aanleg infrastructuur op het terminalterrein door toekomstig exploitant.

De voorgenomen werkzaamheden worden uitgevoerd in de periode 2022-2026 met een mogelijke uitloop van werkzaamheden tot maart 2027. De verwachting is dat de werkzaamheden buiten voor aanleg van infrastructuur en landschappelijke inpassing medio 2023 kunnen starten, rekening houdend met de verplichtingen die er zijn om fauna in het gebied te ontzien. Mogelijk zal de provincie vooruitlopend aan de uitvoering door opdrachtnemer al voorbereidende werkzaamheden laten treffen in het winterseizoen 2022-2023. Te denken valt bijvoorbeeld aan het verwijderen van de begroeiing op de bestaande grondwal langs het ProRail terrein aan de Betuweroute, het bouwen van de vleermuistoren en werkzaamheden voor kabels en leidingen. De wal wordt namelijk voor het realiseren van de RTG verplaatst en verhoogd.

In eerste instantie zal voor het overslaan van de containers gebruik gemaakt worden van 2 zogenaamde reachstackers. Dit zijn zware heftrucks waarmee de containers van en op de wagons en vrachtwagens kunnen worden geplaatst. Deze reachstackers zijn diesel aangedreven. Voor het verwerken van lege containers zal gebruik worden gemaakt van een elektrische empty handler. Het gebruik van de reachstackers en empty handler maakt dat alleen wagons op het noordelijkste spoor geladen en gelost kunnen worden. Indien het aantal overgeslagen containers groeit tot meer dan 30.000 laadeenheden per jaar is het rendabel om gebruik te maken van elektrische portaalkranen voor het overslaan van de containers. Hiermee kunnen wagons op 3 sporen worden geladen en gelost. De maximale capaciteit van Railterminal Gelderland bedraagt 90.000 laadeenheden per jaar.

Voor Railterminal Gelderland zal gebruik worden gemaakt van zogenaamd zeilend binnenrijden. Omdat op de railterminal waar de containers worden gelost en geladen geen bovenleiding aanwezig kan zijn, laat de machinist de trein uitrollen tot de locomotief aan de andere zijde van het laadgedeelte weer onder de bovenleiding staat. Als de wagons beladen of gelost zijn kan de trein weer vertrekken gebruik makend van de elektriciteit van de bovenleiding. Hiermee is het niet nodig om te rangeren en wordt het gebruik van diesellocomotieven beperkt. Maximaal 5% van de treinen die de Railterminal aandoen worden getrokken door diesellocomotieven. De Railterminal zal worden voorzien van een installatie waarmee koel- en vriescontainers elektrisch kunnen worden gekoeld.

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
7 van 19

Projectdoelen

De railterminal heeft tot doel om te zorgen voor een substantiële CO₂-reductie en heeft daarmee een wezenlijk gunstig milieueffect. Spoorvervoer is namelijk aanzienlijk duurzamer dan vrachtvervoer. Met de vermindering van het vervoer van goederen over de weg wordt tevens de NO_x emissie beperkt. Het onderzoeksbureau Panteia heeft in het rapport "Potentie Railterminal Gelderland" de CO₂-besparing als gevolg van de railterminal in beeld gebracht. In dit onderzoek is voor een groot aantal herkomst/bestemmingscombinaties berekend wat de besparing op CO₂ is. Als de terminal doorgroeit naar de maximale capaciteit van 90.000 laadeenheden, wordt een totale reductie van 50 kiloton per jaar verwacht. Hiermee wordt met de terminal significant bijgedragen aan de klimaatdoelen op Europees niveau.

De railterminal faciliteert langs één van de belangrijkste Europese transportassen de noodzakelijke regionale overslag tussen weg- en railverkeer binnen een knooppunt (Nijmegen) met tevens overslagfaciliteiten naar water. De railterminal draagt significant bij aan de reductie van CO₂-uitstoot geheel in lijn met het Europese, nationale en provinciale klimaatbeleid.

Op dit moment rijdt 95% van de treinen op de Betuweroute op elektriciteit waardoor tevens aanzienlijk minder uitstoot plaatsvindt van NO_x en fijnstof in vergelijking met vervoer over de weg. Met de realisatie en het gebruik van Railterminal Gelderland wordt dan ook tevens een bijdrage geleverd aan onze ambitie om de luchtkwaliteit in Gelderland te verbeteren en de depositie van stikstof te verminderen.

Het optimaal benutten van het spoorwegennetwerk voor vrachtverkeer zorgt er voor dat het snelwegennet wordt ontlast waardoor de doorstroming van het verkeer wordt bevorderd. Mogelijk kan hiermee tevens worden voorkomen dat snelwegetrajecten moeten worden verbreed.

2 Voorschriften

U bent verplicht om zich aan de volgende voorschriften te houden:

2.1 Algemeen

1. Een (digitale) kopie van deze vergunning moet aanwezig zijn op de plaats waar de activiteiten worden uitgevoerd. Het is verplicht om deze te tonen op verzoek van bevoegde toezichthouders en opsporingsambtenaren.
2. Deze vergunning is uitsluitend geldig voor (medewerkers van) de vergunninghouder en voor (rechts)personen die in opdracht van de vergunninghouder handelen. De vergunninghouder blijft te allen tijde verantwoordelijk en aansprakelijk voor de juiste naleving van deze vergunning.
3. De (rechts)personen genoemd in het vorige voorschrift zijn volledig op de hoogte van deze vergunning en de voorschriften. Zij kunnen deze voorschriften uitvoeren.

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
8 van 19

4. Om deze vergunning over te dragen is het verplicht toestemming te vragen aan provincie Gelderland.

2.2 Materieel

5. De inzet van materieel is niet meer dan in de AERIUS-berekeningen met kenmerk RrqjAgSsyxTE (d.d. 24 februari 2021) voor de realisatiefase en RYu3LZAshPhF (d.d. 24 februari 2021) voor de gebruiksfase is opgenomen. Als er afgeweken wordt van wat in de berekening vermeld staat dient dit gemeld te worden bij de afdeling Vergunningverlening en Handhaving (VVHH) van de Provincie Gelderland onder vermelding van zaaknummer 2021-002317.
6. Voor verkeersbewegingen van materieel in het plangebied gedurende de aanlegfase dient een logboek te worden bijgehouden met de volgende gegevens per dag:
 - type materieel dat wordt ingezet;
 - stageklasse en euronorm;
 - draaiuren.Het logboek dient na aanleg van het project aangeleverd te worden bij de afdeling VVHH van de Provincie Gelderland onder vermelding van zaaknummer 2021-002317. Daarnaast dient het getoond te kunnen worden op ieder gewenst moment dat een toezichthouder of opsporingsambtenaar hier om verzoekt.
7. De terminal dient te zijn voorzien van een installatie waarmee vrachtwagens en containers elektrisch worden gekoeld.

2.3 Periode

8. Voorafgaand aan het begin van de werkzaamheden voor de Railterminal dient een startmelding gedaan te worden bij de afdeling VVHH van de Provincie Gelderland onder vermelding van zaaknummer 2021-002317.
9. Deze vergunning is vanaf de startmelding voor de werkzaamheden geldig tot 1 maart 2027.
10. Als het project gereed is moet dit binnen twee weken gemeld worden. Daarbij moet ook het logboek zoals genoemd in voorschrift 6 aangeleverd worden.

3 Procedure

3.1 Procedure

Op deze vergunningaanvraag is de provinciale coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.33, eerste lid, onder a, Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard.

3.2 Historie vergunningverlening

Op 10 juli 2020 is voor dit project een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Op 9 september 2020 hebben wij een ontwerpbesluit genomen. Dit ontwerpbesluit

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
9 van 19

heeft van 10 september tot en met 21 oktober 2020 ter inzage gelegen. In oktober 2020 is echter een nieuwe versie van AERIUS Calculator verschenen waardoor nieuwe berekeningen dienden te worden aangeleverd. Dit heeft tot wijziging van uitkomsten, uitgangspunten en tot een nieuwe passende beoordeling geleid waarna besloten is de eerdere aanvraag in te trekken. Op 15 februari 2021 hebben wij een nieuwe aanvraag ontvangen. Er is derhalve niet eerder een vergunning of een verklaring van geen bedenkingen (VVGB) verleend op grond van de Wet natuurbescherming voor dit project.

3.3 Aanvullende gegevens

De aanvraag is op 24 februari 2021 aangevuld met nieuwe AERIUS-berekeningen.

3.4 Overige onderdelen van de Wet natuurbescherming

Dit besluit heeft alleen betrekking op het onderdeel gebiedsbescherming van de Wnb. Er loopt een aparte procedure binnen de coördinatie voor de ontheffing voor beschermde soorten (zaaknummer 2020-009515).

3.5 Houtopstanden

Als er bomen of houtopstanden worden gekapt die beschermd zijn op grond van de Wet natuurbescherming dan dient er een kapmelding te worden gedaan en moet de houtopstand worden herplant. Een eventuele kapmelding valt niet binnen de coördinatie.

4 Beoordeling

4.1 Aangevraagde situatie

Het rivierengebied in Gelderland, tussen Gorinchem en Nijmegen, is de logische verbinding voor goederenvervoer van Rotterdam naar Duitsland. Via de A15/A12 rijden per jaar duizenden vrachtwagens Duitsland in. Veel schepen transporteren goederen over de Waal. Om de Betuweroute beter te benutten, wil de provincie Gelderland aan de Betuweroute bij Valburg een railterminal met ontsluitingsweg aanleggen (zie bijlage 2). Op dit moment kan er alleen lading op treinen op de Betuweroute worden geladen in Rotterdam. Met de nieuwe railterminal wil de provincie een extra overslagfaciliteit op de Betuweroute toevoegen.

Voor vervoerders en verladers betekent dit overslagpunt op het spoor de mogelijkheid om in de regio Arnhem en Nijmegen te kiezen tussen weg, water en spoor (trimodaliteit).

De voorgenomen werkzaamheden (zie paragraaf 1.1) worden uitgevoerd in de periode 2022-2026 met een mogelijk uitloop tot maart 2027.

Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op 2,5 km afstand en Natura 2000-gebied de Veluwe op 7,5 km (zie bijlage 3). De Natura 2000-gebieden De Bruuk, Sint Jansberg, Zeldersche Driessen en Landgoederen Brummen liggen op resp. 16,8 km 17,3 km, 25,4 km en 28,7 km van Railterminal Gelderland.

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
10 van 19

4.2 Bepalen vergunningplicht

De effecten van het project op Natura 2000-gebieden zijn beoordeeld en gerapporteerd in de Voortoets Terminal Valburg (RHDHV, 2017) in het kader van de Milieueffectenstudie (MES) en het PIP Railterminal Gelderland - Ecologisch onderzoek (RHDHV, 2019a). In beide studies is geconstateerd dat overige effecten (zoals geluid, licht, visuele effecten) met zekerheid zijn uitgesloten. Effecten als gevolg van de depositie van stikstof kunnen echter niet op voorhand worden uitgesloten en zijn nader beoordeeld in de passende beoordeling behorende bij de aanvraag. Deze aanvraag heeft alleen betrekking op effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

4.3 Effecten stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden

Voor het project Railterminal Gelderland zijn actuele AERIUS-berekeningen uitgevoerd voor zowel de aanleg- als gebruiksfase. Uit de berekeningen blijkt dat toenames van stikstofdepositie, in de aanlegfase aan de orde zijn in de Natura 2000-gebieden Rijntakken, Veluwe, Sint Jansberg, Landgoederen Brummen, De Bruuk en Zeldersche Driessen. In de gebruiksfase vindt depositie plaats op de Natura 2000-gebieden Rijntakken, Veluwe, Sint Jansberg en Landgoederen Brummen.

De maximale depositie in de verschillende Natura 2000-gebieden is zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase van de railterminal in onderstaande tabel weergegeven.

Natura 2000-gebied	Gebruiksfase (mol N/ha/jaar)	Aanlegfase (mol N/ha/jaar)
Rijntakken	0,14	0,16
Veluwe	0,03	0,04
Sint Jansberg	0,01	0,01
Landgoederen Brummen	0,01	0,01
De Bruuk	Geen	0,01
Zeldersche Driessen	Geen	0,01

De ecologische effecten zijn beoordeeld in de passende beoordeling.

4.4 Opbouw ecologische toets stikstofeffecten

In de passende beoordeling wordt een uitgebreide beschouwing gegeven van de ecologische effecten van stikstofdepositie op de betrokken Natura 2000-gebieden.

Bij de effectbeoordeling van habitattypen en leefgebieden is gekeken naar die locaties waar sprake is van een stikstofdepositietoename in een situatie van een overschrijding van de kritische depositiewaarde. Voor habitattypen of leefgebieden waar sprake is van een stikstofdepositietoename is bepaald wat de sleutelfactoren zijn. Dit zijn de factoren die bepalend zijn voor het voorkomen en de kwaliteit van het habitatype of leefgebied. Het betreffen vaak de

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
11 van 19

sturende factoren (grond)waterhuishouding, toegepast (natuur)beheer en de aanwezigheid van (natuurlijke) dynamiek. Bij de beoordeling zijn de ecologische vereisten en andere gebiedsspecifieke informatie van de betreffende habitattypen of leefgebied betrokken.

Voor zowel de habitattypen als leefgebieden zijn zoekgebieden aangegeven op de habitattypen- en leefgebiedenkaart. In de zoekgebieden is de aanwezigheid van het habitatype of leefgebied niet met zekerheid vastgesteld. In de effectbeoordeling zijn ook de zoekgebieden meegenomen.

In de passende beoordeling zijn per habitatype of leefgebied de volgende gegevens geanalyseerd en uitgewerkt:

- Algemene beschrijving van het habitatype of leefgebied
- Instandhoudingsdoelstelling
- Locatie, omvang en duur van de stikstofdepositie
- De kritische depositiewaarde en achtergronddepositie
- Beschrijving van het huidige areaal, kwaliteit en trend van het habitatype of leefgebied
- Analyse van de sturende factoren voor het habitatype of leefgebied. Waaronder de gebieds-specifieke milieukenmerken (ecologische/abiotische omstandigheden, morfologische processen) en het beheer.

Op basis van de analyse is ecologisch beoordeeld of de toename in stikstofdepositie een significant effect heeft op de instandhoudingsdoelstelling van het habitatype of leefgebied.

4.5 Ecologische toets stikstofeffecten op Natura 2000-gebied Rijntakken

De effecten op de te beschermen waarden in Natura 2000-gebied Rijntakken zijn uitgebreid beschreven in hoofdstuk 6 van de passende beoordeling en worden in deze paragraaf beknopt weergegeven.

Habitattypen

Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, Vochtige alluviale bossen, Droge hardhoutooibossen en Ruigten en zomen

Voor de habitattypen Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden (H3150), Vochtige alluviale bossen (H641EOC), Droge hardhoutooibossen (H91FO) en Ruigten en zomen (H643OC) wordt de kritische depositiewaarde niet overschreden. Op deze habitattypen zijn effecten door toename van stikstofdepositie door de aanleg en het gebruik van Railterminal Gelderland uitgesloten.

Stroomdalgraslanden

De depositie op het habitatype stroomdalgraslanden (H6120) is in de realisatiefase maximaal 0,06 mol N/ha/jaar. In de gebruiksfase resteert een depositie van maximaal 0,05 mol N/ha/jaar op dit habitatype. De trend voor zowel areaal als kwaliteit is positief. Op de locaties waar depositie plaatsvindt is de rivierdynamiek de bepalende factor voor het habitatype. Door overstromingen wordt kalkrijk rivierzand afgezet waardoor een buffer ontstaat voor de overmaat aan

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
12 van 19

stikstofdepositie. De zeer geringe toename in stikstofdepositie leidt met zekerheid niet tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen.

Glanshaverhooiland

Tijdens de aanlegfase bedraagt de stikstofdepositie op het habitatype glanshaverhooiland (H6510A) maximaal 0,03 mol N/ha/jaar. In de gebruiksfase vindt een depositie plaats van maximaal 0,02 mol N/ha/jaar. Het habitatype komt voor op de hogere delen van de uiterwaarden (stroomruggen, oeverwallen en rivierduinen en dijken). De bodem is zwak zuur tot basisch en matig voedselrijk. Voor de instandhouding van het habitatype is incidentele overstroming van belang voor buffering van de standplaats. De sturende factoren voor dit habitatype zijn het beheer en de dynamiek van de rivier. Gelet hierop en op de zeer geringe en plaatselijke toename van de stikstofdepositie door de railterminal zijn negatieve effecten met zekerheid uitgesloten.

Habitatrichtlijnsoorten

Bittervoorn en kamsalamander

De bittervoorn en kamsalamander maken gebruik van het leefgebied Geïsoleerde meander (Lg02). Voor dit leefgebied wordt de kritische depositie echter niet overschreden. Een geringe toename van maximaal 0,06 mol N/ha/jaar in de aanlegfase en 0,05 mol N/ha/jaar in de gebruiksfase heeft dan ook geen negatief effect op de kwaliteit van dit leefgebied.

Vogelrichtlijnsoorten

Kwartelkoning

De kwartelkoning maakt gebruik van de leefgebieden Kamgrasweide en Bloemrijkgrasland (Lg11), Nat, matig voedselrijk grasland (Lg08) en Dotterbloemgrasland van veen en klei (Lg07). In de aanlegfase is de depositie op de zoekgebieden voor deze leefgebieden maximaal 0,16 mol N/ha/jaar en op de leefgebieden maximaal 0,10 mol N/ha/jaar. In de gebruiksfase is de depositie maximaal 0,14 mol N/ha/jaar op het zoekgebied en maximaal 0,10 mol N/ha/jaar op deze leefgebieden. In de gebiedsanalyse die voor dit gebied is opgesteld in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is geoordeeld dat het beheer de beperkende factor is voor de kwaliteit van het leefgebied van de kwartelkoning. Het areaal intensief beheerd grasland en/of de recreatieve verstoring zijn de beperkende factoren voor deze soort in de Rijntakken. Stikstof speelt een zeer ondergeschikte rol. De toename van de depositie als gevolg van de realisatie en het gebruik van de railterminal leidt dan ook met zekerheid niet tot significant negatieve effecten op de kwaliteit van het leefgebied voor de kwartelkoning.

Watersnip

De watersnip maakt gebruik van de leefgebieden Nat, matig voedselrijk grasland (Lg08) en Dotterbloemgrasland van veen en klei (Lg07). In zowel de aanlegfase als de gebruiksfase is de depositie op de zoekgebieden voor deze leefgebieden maximaal 0,12 mol N/ha/jaar en op de leefgebieden maximaal 0,09 mol N/ha/jaar. In de gebiedsanalyse is geconcludeerd dat voor de watersnip verdroging en het intensieve reguliere beheer de belangrijkste beperkende factoren zijn. De leefgebieden van de watersnip zijn vrijwel altijd regelmatig overstroomde nattere delen van de

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
13 van 19

uiterwaarden. Stikstof speelt slechts een zeer beperkte rol voor de kwaliteit van het leefgebied van de watersnip in de Rijntakken. De zeer geringe toename van de depositie als gevolg van de realisatie en het gebruik van de railterminal leidt dan ook met zekerheid niet tot significant negatieve effecten op de kwaliteit van het leefgebied voor de watersnip.

Overige vogelsoorten

De overige vogelsoorten waarvoor de Rijntakken zijn aangewezen als Natura 2000-gebied zijn niet afhankelijk van leefgebieden die mogelijk gevoelig zijn voor stikstof. De toename van de depositie als gevolg van de realisatie en het gebruik van de railterminal leidt dan ook met zekerheid niet tot significant negatieve effecten op de kwaliteit van het leefgebied voor deze soorten.

4.6 Ecologische toets stikstofeffecten op Natura 2000-gebied Veluwe

De effecten op de te beschermen waarden in Natura 2000-gebied Veluwe zijn uitgebreid beschreven in hoofdstuk 5 van de passende beoordeling en worden in deze paragraaf beknopt weergegeven.

Habitattypen

Beuken-eikenbossen met hulst

De aanleg van Railterminal Gelderland leidt tot een tijdelijke toename van de depositie op het habitatype Beuken-eikenbossen met hulst (H9120) van 0,04 mol N/ha/jaar. In de gebruiksfase resteert een depositietoename van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar. Volgens de gebiedsanalyse is sprake van een uitbreiding van het habitatype in de laatste decennia door het ouder en minder voedselarm worden van bosgroeiplaatsen. Het bosbeheer, maar ook een paar droge zomers hebben tot kansen voor dit habitatype geleid. Naaldbomen zijn gekapt of afgestorven waardoor open plekken in de bossen zijn ontstaan waar het habitatype zich kan uitbreiden. De kwaliteit is stabiel en staat niet verder onder druk. Voor dit habitatype wordt geconcludeerd dat de zeer geringe bijdrage van de railterminal met zekerheid niet tot negatieve effecten leidt op de instandhoudingsdoelstellingen.

Heischrale graslanden

Als gevolg van de realisatie van Railterminal Gelderland neemt de depositie op het zoekgebied voor het habitatype Heischrale graslanden (ZgH6230) tijdelijk toe met 0,04 mol N/ha/jaar. In de exploitatiefase is sprake van een toename van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar. Het betreft een aantal kleine locaties nabij Wolfheze. Op dit moment is ter plaatse geen kwalificerend habitatype aanwezig. Het habitatype Heischrale graslanden komt wel voor op enkele relatief kleine locaties in het Renkums beekdal, bij Warnsborg en op de Hoge Veluwe. De depositie als gevolg van de railterminal bedraagt hier maximaal 0,02 mol N/ha/jaar in de realisatiefase en 0,01 mol N/ha/jaar in de gebruiksfase. Voor dit habitatype is het beheer van groot belang voor de kwaliteit. In het Renkums Beekdal heeft het beheer van maaien en afvoeren geleid tot verschraling van het grasland waarmee de soortenrijkdom in planten en mossen is gestegen. Negatieve effecten door de

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
14 van 19

geringe depositietoename kunnen met zekerheid worden uitgesloten. Er is geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering van de kwaliteit van het habitatype.

Overige habitattypen

De depositie op de overige habitattypen waarvoor de Veluwe is aangewezen bedraagt maximaal 0,03 mol N/ha/jaar in de aanlegfase en maximaal 0,02 mol N/ha/jaar in de exploitatiefase. Voor alle habitattypen zijn de mogelijke effecten geanalyseerd. Uit de passende beoordeling blijkt dat, gelet op de zeer geringe toename van de stikstofdepositie, significant negatieve effecten op deze habitattypen en zoekgebieden van habitattypen met zekerheid zijn uitgesloten.

Habitatrichtlijnsoorten

De aanleg en het gebruik van Railterminal Gelderland zorgt voor een toename van de stikstofdepositie in het (potentiële) leefgebied van de beekprik (Lg01; Permanente bron & langzaam stromende bovenloop). In dit (zoekgebied) van leefgebiedtype Lg01 wordt de kritische depositiewaarde echter niet overschreden. De toename in stikstofdepositie leidt daarom met zekerheid niet tot een negatief effect. Alle overige habitatsoorten zijn of niet gevoelig voor stikstofdepositie of er is geen sprake van een toename in stikstofgevoelig leefgebied van deze soorten. Effecten van zowel aanleg- als gebruiksfase zijn daarom uitgesloten.

Vogelrichtlijnsoorten

Wespendief en zwarte specht

De wespendief en zwarte specht maken beide gebruik van de leefgebieden Eiken-beukenbos van lemige zandgronden (Lg14) en Bos van arme zandgronden (Lg13). De realisatie van de railterminal veroorzaakt een tijdelijke stikstofdepositie van 0,04 mol N/ha/jaar op Lg14 en 0,03 mol N/ha/jaar op Lg13. In de gebruiksfase resteert een depositie van 0,03 mol N/ha/jaar op Lg14 en 0,02 mol N/ha/jaar op Lg13. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de habitattypen H9120 Beuken- en eikenbossen met hulst en H9190 Oude eikenbossen.

Het dieet van de nestjongen van de zwarte specht bestaat voor het grootste deel uit larven van boktorren. Deze larven leven vrijwel allemaal in naaldhout. Het is aannemelijk dat het voedselaanbod voor de zwarte specht in de vorm van houtbewonende keverlarven is verminderd door verandering in het bosbeheer. Stikstofdepositie speelt daarbij geen rol van betekenis. Een kleiner deel van dieet bestaat uit wegmieren en grotere bosmieren. Wegmieren zijn zeer algemeen en doordat zij geen specifieke voorkeur hebben voor stikstofgevoelig leefgebied is ook het belang van stikstofdepositie voor deze soortgroep verwaarloosbaar. Grotere bosmieren, waarvoor stikstofdepositie van belang is, maken slechts voor een zeer beperkt deel uit van het voedselaanbod.

De kwaliteit van het leefgebied van de wespendief staat mogelijk onder druk vanwege verstoring door recreatie en vanwege nestpredatie door onder meer de havik. Er zijn geen aanwijzingen dat de wespenstand is gedaald op de Veluwe maar wel dat de koninginnen sinds de jaren 70 van de vorige eeuw ruim een maand eerder actief worden waardoor de activiteit van de nesten ook eerder

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
15 van 19

in het seizoen afneemt. Hierdoor lijkt er in het broedseizoen te weinig voedsel voorhanden. Algemene wespensoorten, die onderdeel zijn van het voedselaanbod, komen zeer algemeen en wijd verspreid voor in zowel stikstofgevoelige als niet-stikstofgevoelige delen van de Veluwe. Het is onwaarschijnlijk dat de wespensoorten negatief beïnvloed worden door stikstofdepositie.

Zowel voor zwarte specht als wespendife kunnen significant negatieve effecten als gevolg van de realisatie en het gebruik van de railterminal met zekerheid worden uitgesloten.

Tapuit en boomleeuwerik

De tapuit en boomleeuwerik maken beide gebruik van de leefgebieden Droge heiden (L4030) en Droog struisgrasland (Lg09). De realisatie van de railterminal veroorzaakt een tijdelijke stikstofdepositie van 0,03 mol N/ha/jaar op Lg4030 en 0,02 mol N/ha/jaar op Lg09. In de gebruiksfase resteert een depositie van 0,02 mol N/ha/jaar op Lg4030 en 0,01 mol N/ha/jaar op Lg09. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de habitattypen H2310 Stuifzandheiden met struikhei, H2320 Kraaiheide, H2330 Zandverstuivingen, H4030 Droge heiden en H6230 Heischrale graslanden. Uit de passende beoordeling blijkt dat de depositie als gevolg van aanleg en gebruik van de railterminal dermate gering is dat deze geen effect kan veroorzaken in de vegetatiesamenstelling of het insectenaanbod. De zeer geringe toename in stikstofdepositie werkt daarom niet door in de kwaliteit of het oppervlak van het leefgebied van de tapuit en de boomleeuwerik.

Duinpieper

Het stikstofgevoelig leefgebied van de duinpieper waarop depositie van de railterminal plaatsvindt beperkt zich tot habitatype H2310 Stuifzanden met struikhei. De geringe stikstofdepositie leidt niet tot een verandering in de vegetatiesamenstelling of het insectenaanbod. Effecten op de duinpieper zijn daarom uitgesloten.

Nachtswaluw, roodborsttapuit, draaihals en grauwe klauwier

De aantallen van de nachtswaluw, roodborsttapuit, draaihals en grauwe klauwier liggen volgens de PAS-gebiedsanalyse boven de instandhoudingsdoelstelling en er is ondanks de overmaat aan stikstof sprake van een positieve trend. De toename van de stikstofdepositie door de aanleg en het gebruik van Railterminal Gelderland heeft daarom geen effect op de instandhoudingsdoelstellingen van deze soorten.

4.7 Ecologische toets stikstofeffecten op Natura 2000-gebieden Sint Jansberg, Landgoederen Brummen, De Bruuk en Zeldersche Driessen.

De depositie op de Natura 2000-gebieden Sint Jansberg, Landgoederen Brummen, De Bruuk en Zeldersche Driessen bedraagt in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase van Railterminal Gelderland maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. Uit de passende beoordeling blijkt dat significant negatieve effecten als gevolg van deze depositie met zekerheid kunnen worden uitgesloten voor zowel aanleg- als gebruiksfase.

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
16 van 19

4.8 Cumulatie

Ten behoeve van de toets op mogelijk cumulatieve effecten is in 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 gedurende aanleg- en gebruiksfase. In totaal zijn 14 projecten beoordeeld op mogelijk cumulatieve effecten.

Aanlegfase

Een aantal ontgrondingen, herinrichtingen en natuurontwikkelingsprojecten zijn vergund in de periode 2016-2018 en zullen zijn afgerond voordat met de realisatie van de railterminal wordt gestart. Cumulatieve effecten met deze projecten zijn niet aan de orde.

Een aantal windmolenparken zullen mogelijk gelijktijdig worden gerealiseerd met de aanleg van de railterminal. De bouwactiviteiten van deze windmolenparken veroorzaken echter alleen een tijdelijke depositie op Natura 2000-gebied Rijntakken. De projectbijdragen zijn in de afzonderlijke projecten als verwaarloosbaar beschouwd. Vanwege de verwaarloosbare omvang van de individuele stikstofbijdragen en de ecologisch gezien beperkte gevoeligheid van het Natura 2000-gebied Rijntakken door het dynamische en voedselrijke riviersysteem, is hier cumulatief geen sprake van een kans op significante effecten.

Gebruiksfase

Voor het doortrekken van de A15 (ViA15), de overnachtingshaven Lobith en biomassacentrale Arnhem is de depositie in de gebruiksfase maatgevend. De biomassacentrale Arnhem is inmiddels in gebruik genomen en daarmee als bestaand gebruik onderdeel van de achtergronddepositie.

Voor Natura 2000-gebied Veluwe zorgt ViA15 voor een permanente afname van de depositie. Voor de Veluwe zijn cumulatieve effecten in de gebruiksfase van ViA15 derhalve uitgesloten. ViA15 zorgt wel voor een permanente toename op dezelfde locaties als de railterminal binnen Natura 2000-gebied Rijntakken. De depositie vindt echter plaats op locaties waar de rivierdynamiek de sturende factor is voor de aanwezige habitattypen en heeft derhalve geen ecologische gevolgen.

Ook de depositie als gevolg van het gebruik van de overnachtingshaven Lobith overlapt met die van de railterminal. Binnen Natura 2000-gebied Rijntakken is met zekerheid geen sprake van een cumulatief significant effect gelet op de rivierdynamiek. Overstromingen zorgen voor voldoende natuurlijke buffering in het systeem door de aanvoer van basenrijk sediment. Op de Veluwe zijn de deposities van de overnachtingshaven en de railterminal beide dermate gering dat in cumulatief significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen zijn uitgesloten.

5 Zienswijzen

Naar aanleiding van het ontwerpbesluit zijn 40 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen en onze reactie hierop zijn opgenomen in de als bijlage 4 bij dit besluit behorende reactienota. De zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen van het besluit.

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
17 van 19

6 Conclusie

De Railterminal Gelderland levert een belangrijke bijdrage aan het behalen van de doelstellingen ten aanzien van klimaat (CO₂-reductie), het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verlagen van de achtergrondconcentratie van stikstofdepositie op o.a. kwetsbare natuurgebieden.

Gelet op de afstand van Railterminal Gelderland tot de dichtstbij zijnde Natura 2000-gebieden Rijntakken (2,5 km) en de Veluwe (7,5 km) zijn andere effecten dan toename in stikstofdepositie gedurende de aanleg- en gebruiksfase uitgesloten.

Uit de ecologische onderbouwing blijkt dat stikstofdepositie gedurende de aanlegfase en gebruiksfase van Railterminal Gelderland met zekerheid geen significant negatieve gevolgen hebben zal hebben voor de Natura 2000-gebieden. Er vindt afzonderlijk of in combinatie met andere projecten, geen aantasting plaats van de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden in het licht van de instandhoudingsdoelen. De vergunning wordt verleend.

7 Juridische grondslagen

Dit besluit is genomen op grond van:

- Wet natuurbescherming, artikel 2.7, lid 1;
- Wet natuurbescherming, artikel 2.7, lid 2;
- Wet natuurbescherming, artikel 2.7, lid 3;
- Wet natuurbescherming, artikel 2.8, lid 1;
- Wet natuurbescherming, artikel 2.8, lid 3.

Datum
8 juli 2021

Zaaknummer
2021-002317

Blad
18 van 19

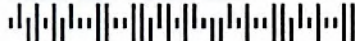
Bijlage 2 Overzicht plangebied Railterminal Gelderland bij Valburg



Blad
19 van 19

Bijlage 4



College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM


Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum	Verzonden d.d.
	zaaknr 2020-010445	20uit20769	7 oktober 2020	- 8 OKT. 2020
Onderwerp:		Behandeld door	Telefoonnummer	Bijlage(n)
zienswijze ontwerp inpassingsplan en ontwerpbesluit hogere waarde Wgh Railterminal Gelderland		M.J.G.P. van Gent - Janssen	14 0481	1

Geacht college,

Vanaf donderdag 10 september 2020 tot en met woensdag 21 oktober 2020 heeft u ter inzage gelegd een vijftal ontwerpbesluiten voor Railterminal Gelderland.

De gemeenteraad heeft op 6 oktober 2020 besloten een zienswijze in te dienen tegen het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland en tegen het ontwerpbesluit hogere waarde Wet geluidhinder van de Omgevingsdienst regio Nijmegen.
Voor deze zienswijze tegen beide ontwerpbesluiten verwijzen wij u naar de bijlage.

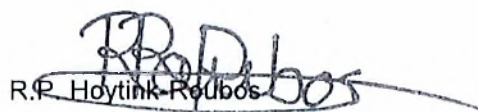
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,


P.J.E. Breukers


R.P. Hoytink-Roubos

Afschriften:
Griffie

Ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland

Ontwerp besluit hogere waarde wet Geluidhinder

(met zaaknummer Omgevingsdienst regio Nijmegen W.Z20.100492.04/D200623098)

Zienswijze Gemeente Overbetuwe

Zoals vastgesteld in de raadsvergadering van 6 oktober 2020

Kenmerk ARPE20201006

Inleiding

Op 15 januari 2019 heeft de gemeente Overbetuwe (verder Overbetuwe) besloten in het kader van het wettelijk vooroverleg een reactie te geven op het voorontwerp 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 Gelderland (verder Provincie) op de reactie van Overbetuwe.

Overbetuwe heeft kennisgenomen 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 ook via een overleg met een vertegenwoordiging van de gemeenteraad vorm en inhoud te geven aan het overleg voortkomend uit de overeenkomst tussen Overbetuwe en Provincie, is helaas beperkt opgepakt.

Op 1 september 2020 is door de Provincie een aangepast Ontwerp-Inpassingsplan vastgesteld (verder het plan). Dit plan wijkt op enkele onderdelen af van het eerdere plan en bevat een aanvulling met betrekking tot onder andere de stikstofdepositie. Doordat ook in dit plan niet tegemoet wordt gekomen aan belangrijke bezwaren van Overbetuwe, voelen wij ons helaas genoodzaakt om een zienswijze in te dienen tegen het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland. De zienswijze is onderstaand nader aangegeven.

Wij achten het indienen van een zienswijze niet in strijd met de overeenkomst en het bijbehorende addendum d.d. 12 februari 2020. De inzet van Overbetuwe blijft gericht op een constructief contact met de Provincie en een uiteindelijk besluit dat recht doet aan het door Overbetuwe beoogde maatschappelijke evenwicht.

Gelijktijdig met het ter inzage leggen van eerdergenoemd ontwerp inpassingsplan heeft de Provincie Gelderland ook een ontwerp besluit hogere waarde wet Geluidhinder ter inzage gelegd. De zienswijze van Overbetuwe is ook gericht tegen dit ontwerp besluit (met zaaknummer Omgevingsdienst regio Nijmegen W.Z20.100492.04/D200623098).

Dwingende redenen

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 de nut en 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.
2. 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 weggenomen zijn.

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 Overbetuwe, 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.
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.

Financiële aspecten

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.
6. Nu wij constateren dat 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 inmiddels een onherroepelijke omgevingsvergunning voor een zonnepark verleend), 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 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 Staten verkiezingen 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.

Aansluiting A15

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.
8. 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.

9. 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.
10. 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 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, schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.

Ontsluitingsweg

11. 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 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.
12. 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.
13. 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.

Inrit

14. 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 toekomstige 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 bedrijfstitijden 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 (van een goede ruimtelijke ordening).

Parkeren

15. 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 (met een gewenst minimum veiligheids- en serviceniveau) 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.
16. 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 voor de ingebruikname van de railterminal gerealiseerd zullen worden (desnoods door te starten met een tijdelijke voorziening, bijvoorbeeld op het toekomstige bedrijventerrein De Grift). Nu van beide geen sprake is, schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.

Verkeersveiligheid

17. 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.
18. In het plan worden niet aan de wens van Overbetuwe tegemoet gekomen om voor de ingebruikname van de railterminal ongelijkvloerse kruisingen te realiseren. Mogelijke besluitvorming hierover wordt naar de toekomst doorgeschoven.
19. Wij hebben er kennis van genomen dat op bestuurlijk niveau inmiddels een principeakkoord over bekostiging van Knoop 38 binnen handbereik lijkt te zijn en dat daarmee mogelijk geheel of gedeeltelijk tegemoet kan worden gekomen aan onze zorgen ten aanzien van verkeersveiligheid. We constateren echter dat deze afspraken nog niet definitief zijn, dat niet zeker is in hoeverre aan onze zorgen tegemoet wordt gekomen en dat in onderhavig plan de waarborg voor een goede verkeersveiligheid ontbreekt. Daarmee ontbreekt in het plan een deugdelijke onderbouwing hoe de verkeersveiligheid voor realisatie van de railterminal wordt gewaarborgd.
20. Dit botst met de beleidsmatige inzet van de Provincie op hoogwaardige fietsverbindingen tussen Nijmegen en Arnhem. Het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen dragen daarentegen juist bij aan die ambitie. De benodigde verbetering van de fietsveiligheid kan bijvoorbeeld worden bereikt door een tweerichtingen fietspad aan te leggen aan één zijde van de Rijksweg van Elst (rotonde Olympiasingel) naar Nijmegen (rotonde Oosterhout), waardoor gelijkvloerse kruisingen van fietsers met de Rijksweg en aanpalende wegen zoveel mogelijk worden beperkt.
21. Nog los van de verkeersveiligheid in bredere zin rond het plangebied, betreft het in concrete zin ook de kruisingen tussen de ontsluitingsweg van de railterminal en de Rijksweg Zuid en de nieuwe kruispunt ontsluitingsweg – Reethsestraat – Hoge Brugstraat. Het is gelet op de ontwikkelingen die het plan beoogt mogelijk te maken, ter plaatse noodzakelijk om te voorkomen dat er voor de veelal jongere fietsers sprake is van een gelijkvloerse kruising met het zware vrachtverkeer dat daar rijdt of wacht voor de nieuwe stoplichten, dan wel ter plekke moet manoeuvreren.

22. Aangezien het in de bredere omgeving van het plan bovendien onduidelijk blijft of en wanneer de ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd, schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.

Planschaderisicoanalyse

23. Bij de ter inzage gelegde stukken ontbreekt een planschaderisicoanalyse. Aangezien dit mogelijk invloed heeft op de haalbaarheid van het plan, is dit een omissie.

Omgevingsfonds en omgevingstafel

24. 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

25. 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". De verschuiving van bevoegd gezag van gemeente naar Provincie (op basis van het addendum op de overeenkomst) laat onverlet dat Overbetuwe de Provincie vraagt om in de communicatie duidelijk te maken dat het uitgangspunt van 24/7 wel geldt voor het onderzoek, maar dat de Provincie binnen de geldende juridische kaders de grenzen zal stellen aan de werkzaamheden op de railterminal.

Landschappelijke inpassing

26. 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. Waar in eerdere plannen vanwege onder andere een goede landschappelijke inpassing en de mix tussen snel en langzaam groeiende bomen 4 rijen bomen noodzakelijk werd geacht, blijft dat in het plan beperkt tot 2 rijen. Hiermee is in onze ogen de landschappelijke inpassing en het voorkomen van visuele hinder onvoldoende gewaarborgd.

27. 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.
28. 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.
29. In het landschapsplan (bijlage 14) zijn zonnepanelen voorzien. Realisatie van die zonnepanelen kunnen 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 nvoldoende gewaarborgd. Zonder een dergelijke en goed onderbouwde waarborg dient naar onze mening het plan geen ruimte te bieden aan het realiseren van zonnepanelen.

Duurzaamheid

30. 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.
31. 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.
32. 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.
33. Wij hebben 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.

Geluid en piekgeluid

34. Naast het ruimtelijk beslag en de impact op de bereikbaarheid, is geluid een van de belangrijkste omgevingsaspecten bij aanleg van de Railterminal Gelderland RTG). Mede gebaseerd op ervaringen bij andere railterminals bestaat in de omgeving ernstige zorg ten aanzien van geluidsoverlast.

35. In de stukken behorende bij het ontwerp inpassingsplan RTG is uitvoerig op dit onderwerp ingegaan. Er wordt landelijk erkend dat geluidoverlast 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.
36. In de overeenkomst knoep 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.
37. Het maximale geluidniveau L_{Amax} (RTG + rangeren 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.
38. 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.
39. Wij menen dat bij een 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.
40. 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.

Wegverkeerslawaaï en lichthinder

41. In het ontwerp inpassingsplan is verder 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.
42. Waar in de 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.
43. Wij menen dat maatregelen getroffen moeten worden om lichthinder van de ontsluitingsweg en de hogere geluidswaarden te voorkomen. Zonder die maatregelen schiet 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.

Elektrische kranen en reach stackers

44. 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.
45. 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 van het terrein wat niet door portaalkranen kan worden bereikt.
46. 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.

Monitoring

47. 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.
48. 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.
49. 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.

#

Bijlage 5



College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090/Markt 11
6800 GX ARNHEM

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk 21uit08770	Datum 20 april 2021	Verzonden d.d.
Onderwerp: Betreft: zienswijze ontwerpvergunning Wet Natuurbescherming zaaknummer 2021- 002196		Behandeld door S. van Eldik-Giesbers	Telefoonnummer 14 0481	Bijlage(n) 28 APR 2021

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 stik-stofdepositie 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 nood-

zakelijk. 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 stikstofberekeningsmodel 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 wegverkeer 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 stikstofberekeningsmodellen 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 tracé-besluit ViA 15 op 20 januari 2021, ook de omstandigheden die een rol spelen bij het in-trekken 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 dichterbij 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 Natuur-wetgeving. 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 Aerius 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,

Mede namens het college van B&W,

de raad,
de griffier,



drs. D.E. van der Kamp

de voorzitter,



R.P. Hoytink-Roubos

Bijlage 6

Gemeente Overbetuwe
t.a.v. de heer Grob
Dorpsstraat 67
6661 EH ELST

datum 17 augustus 2021
uw brief van
uw kenmerk
projectnummer 472599
onderwerp Beoordeling onderzoeksrapport geluid

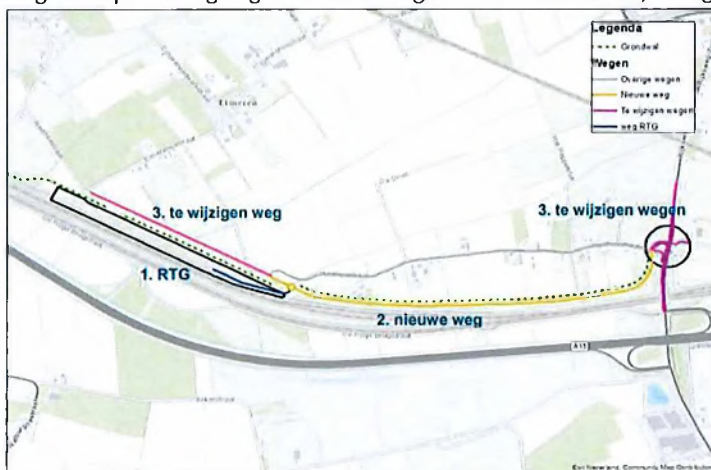
Geachte heer Grob,

Door de provincie Gelderland is een inpassingsplan opgesteld voor de komst van de Railterminal Gelderland. Dit plan is op 7 juli 2021 door de Provinciale Staten vastgesteld. De gemeenteraad van de gemeente Overbetuwe heeft tegen het ontwerpbesluit een zienswijze ingediend en is nu voornemens in beroep te gaan tegen het vaststellingsbesluit. Dinsdag 13 juli heeft de gemeenteraad besloten in beroep te gaan tegen het Provinciaal inpassingsplan en de vergunning Wet natuurbescherming voor de Railterminal Gelderland (RTG). In verband met de beroepsprocedure heeft u Antea Group opdracht verstrekt om de onderbouwende documenten voor o.a. het aspect geluid te beoordelen.

U heeft ons namens de gemeenteraad van Overbetuwe verzocht een second opinion uit te voeren op de onderbouwende documenten en daarbij te vermelden op welke gronden het beroep kans van slagen heeft. In deze brief gaan wij in op de resultaten van onze beoordeling van het rapport PIP Railterminal Gelderland d.d. 13 februari 2020 opgesteld door Royal HaskoningDHV, zoals opgenomen in de documenten behorende bij de vaststelling inpassingsplan en Besluiten.

Situatie

Voor de realisatie van de Railterminal dient een aantal wegen te worden gereconstrueerd, en wordt een weg langs het spoor aangelegd als ontsluiting naar de Railterminal, zie figuur 1.



contactpersoon: mr. R.Th.M. Eerden
e-mail: roel.eerden@anteagroup.nl
bijlage(n):

T (653) 67 10 34

gecontroleerd:

Figuur 1. Afbeelding 1 uit het genoemde akoestische onderzoek van Royal HaskoningDHV.

Beoordeling

In de second opinion gaan wij in op de volgende geluidbronnen en thema's:

Geluidbronnen

Voor de omliggende woningen is sprake van geluid ten gevolge van:

- Rijksweg (A15)
- Spoorweg (Betuweroute)
- Windpark
- Railterminal
- Onderliggend wegennet

Thema's

Daarnaast spelen de volgende belangrijke thema's:

- Cumulatie
- Goede ruimtelijke onderbouwing

Rijksweg en spoorweg

Aan de rijksweg en de spoorweg verandert niets. In het rapport wordt gesproken over een toename in intensiteiten en daarmee een toename van de geluidbelasting. Beide bronnen zijn met geluidproductieplafonds in een wettelijk kader vastgesteld. Dat het plafond nu nog niet is bereikt doet niet ter zake. In de beschouwing van de cumulatieve geluidbelasting houdt je rekening met rijkswegen en spoorwegen met opgevuld geluidplafond.

Bij de beoordeling of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening wordt de autonome groei aangehaald.

Paragraaf 4.4. uit het rapport: *"Op locatie 2 (rondom de Reethsestraat) bedraagt de toename van de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 3 dB. Deze toename wordt niet veroorzaakt door de voorgenomen ontwikkeling, maar door de beschikbare ruimte voor verkeersgroei op de A15 en de Betuweroute,"*

Dit is niet juist aangezien het geluidproductieplafonds reeds een wettelijk vastgestelde waarde is. Wel dient de geluidbelasting van deze bronnen te worden meegenomen bij de beoordeling van het cumulatieve geluidniveau. Indien de huidige situatie wordt vervangen door de toekomstige situatie, zal dit er hooguit toe kunnen leiden dat de verschillen in cumulatieve geluidbelasting tussen de huidige en toekomstige situatie kleiner worden. De berekende cumulatieve geluidbelasting voor de toekomstige situatie zal er niet hoger door worden.

Windpark

Er zijn geen opmerkingen op het onderdeel windpark

Railterminal

Op de uitgangspunten die zijn gebruikt zijn geen opmerkingen. Wel ontbreken bronnen als booggeluid en stootgeluid van de wissels van de treinen en remgeluid. Als rangeerbewegingen deel uitmaken van de representatieve bedrijfssituatie dienen ook geluiden als boog- en stootgeluid en remgeluid te worden meegenomen. Het onderzoek voor het onderdeel industrielawaai is hiermee niet compleet. Er kan niet met zekerheid worden gesteld dat aan met name de maximale geluidniveaus wordt voldaan.

Onderliggend wegennet

De verkeersgegevens laten een plausibel verloop zien van huidig naar toekomst.

Reconstructie Rijksweg-Zuid: Er is aangegeven dat er op de kruispunten geen geluidreducerend wegdek mogelijk is wegens wringend verkeer. Echter zijn er wel geluidreducerende wegdekken die ook bij kruispunten kunnen worden toegepast zoals SMA-NL 8G+. Dit levert een reductie van doorgaans 2 dB op ten opzichte van DAB (dicht asfalt beton). De beschouwing van de maatregel ontbreekt in het onderzoek. Het onderzoek is hiermee niet volledig.

Reconstructie Reethsestraat: Er is aangegeven dat er geen sprake is van reconstructie. Echter, op basis van de prognosegegevens van verkeer ontstaat er op het deel van de Reethsestraat (tussen Rijksweg-Zuid en De Hoge Brugstraat) alleen al een toename van 1,53 dB. Mogelijk wijzigt de ligging van de Reethsestraat of zijn er andere maatregelen waardoor geen reconstructie optreedt. Dit blijkt echter niet uit de tekst of de bijlagen. De vraag is wel of er een woning binnen de zone van het te wijzigen wegdeel ligt. Dit is niet te herleiden uit het akoestisch onderzoek.

Uit de bijlagen blijkt dat de weg in de bijlage invoergegevens van het akoestisch onderzoek aangeduid met nummer 01, de Rheethestraat (tussen Rijksweg-Zuid en De Hoge Brugstraat) betreft. De intensiteit op de Reethsestraat bedraagt in de huidige situatie 1420 motorvoertuig per etmaal. In de toekomst is de intensiteit op deze weg volgens het rapport 2020 motorvoertuigen per etmaal. In de bijlagen zijn hier 1011 motorvoertuigen per etmaal opgenomen. Niet duidelijk is of er in het model twee wegen zijn gemodelleerd. Uit de namen van de wegen blijkt dit in ieder geval niet. Zowel in het model huidig als het model toekomst zijn vier wegen met de naam Reethsestraat opgenomen. Er kan niet worden uitgesloten dat er een fout in de verkeersintensiteit zit. Bij de Rijksweg-Zuid is dit namelijk wel zichtbaar. Hierbij is één weg (met nr. 22) in de huidige situatie opgenomen met 17.710 mvt overeenkomstig het rapport en zijn in de toekomstige situatie twee rijlijnen met eenzelfde wegnummer (22) opgenomen met ieder 11.237 mvt. Dit komt ook overeen met de tekst in het rapport.

Cumulatie en beoordeling goede ruimtelijke ordening

In paragraaf 2.3 van het rapport is opgenomen dat een toename van 2 en (zelfs 3 dB op 1 locatie) geen verslechtering van het akoestisch klimaat is en dat de ontwikkeling in beginsel ruimtelijk aanvaardbaar is.

In de Nota geluidbeleid van de gemeente is opgenomen dat *bij een hoog belaste locatie het maatregelenniveau wordt aangepast*. Nu worden er hier geen woningen gerealiseerd maar in analogie met deze beleidsregel zou je dus ook bij een hoog geluidbelaste locatie waar geluid wordt toegevoegd (door bv een ontwikkeling van een Railterminal), extra maatregelen moeten afwegen.

In paragraaf 4.4. van het rapport is een argumentatie opgenomen van de optredende toenames en in hoeverre sprake is van een noemenswaardige verslechtering van het woon- en leefklimaat. In deze onderbouwing wordt op locatie 2 uit het rapport gesproken over een toename van geluid door de verkeersgroei op de A15 en de Betuweroute. Zoals eerder toegelicht is het niet gebruikelijk dat de huidige situatie bij rijks- en spoorwegen wordt beschouwd aangezien hier sprake is van een geluidproductieplafond. De toename van dit verkeer staat niet ter discussie aangezien de bewoners de bescherming hebben ten opzichte van het geluidproductieplafond (GPP). Bij de cumulatieve geluidbelasting wordt dan ook niet naar de huidige verkeerssituatie gekeken maar naar de plafondwaarde. De hoogte van de cumulatieve geluidbelasting in de toekomstige situatie verandert er echter niet door. Door een hoger geluidniveau in de huidige situatie (door het opgevulde plafond van de rijks- en spoorweg), is de toename van het geluidniveau in de toekomstige situatie wellicht lager dan nu berekend. Dit onderdeel vormt dan ook geen grondslag voor beroep.

Er wordt gesproken over een toename van 2 dB waarbij de A15 en de Betuweroute bepalend zouden zijn. Dit kan dus in principe niet kloppen aangezien de A15 en de Betuweroute in de situatie voor en na realisatie van de railterminal hetzelfde geluidproductieplafond hebben.

Bij een beoordeling van de toename van 2 dB (die op meerdere locaties van toepassing is) op het cumulatieve niveau is het daarnaast ook van belang wat de hoogte van het basisoniveau is. Als de huidige geluidbelasting al 'onrustig' is kan deze net overgaan naar de beoordeling 'zeer onrustig'. De vraag is of je dan nog kan spreken van een niet noemenswaardige verslechtering van het woon- en leefklimaat. Bij dit soort hoge geluidbelastingen waarvan bekend is dat er al een hoge gezondheidslast is, heeft het bevoegd gezag de verplichting in het kader van een goede ruimtelijke ordening te kijken of de situatie verbeterd kan worden. Een toename van 2 dB komt overeen met een toename van de geluidbelasting van 60%. Daarnaast wordt in het kader van reconstructie een toename van afgerond 2 dB al relevant geacht om maatregelen te onderzoeken. De vraag of sprake is van een verslechtering van het woon- en leefklimaat is daarmee op zijn minst discutabel.

Ambitie/beleid

In de Nota geluidbeleid van de gemeente is opgenomen dat *bij reconstructie en bij groot onderhoud van gemeentelijke wegen met een snelheidsregime van 60 km/uur of meer en een etmaalintensiteit van meer dan 7500 motorvoertuigen/etmaal, geluidreducerende wegdekken worden toegepast.*

De Rijksweg-Zuid voldoet aan deze eigenschappen. In de berekening is echter in zowel de huidige als toekomstige situatie uitgegaan van referentiewegdek.

Het akoestisch rapport voldoet niet aan de ambities opgenomen in de Nota geluidbeleid.

In de Nota geluidbeleid zijn geluidklassen opgenomen, zie naastgelegen figuur. In de Nota geluidbeleid is opgenomen dat *het doel van het gemeentelijke geluidbeleid is het behouden van de goede kwaliteiten en het benutten van kansen om voor de gebieden de geluidkwaliteit te verbeteren.* Bij de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening is niet nader ingegaan op maatregelen zoals wel in de Nota geluidbeleid is verwoord. Het akoestisch onderzoek is niet compleet.

geluidsklasse	VL	RL	IL
2 zeer rustig	38	45	40
1 rustig	43	50	45
0 redelijk rustig	48	55	50
-1 onrustig	53	58	55
-2 zeer onrustig	58	63	60
-3 lawaaiig	63	68	65
-4 zeer lawaaiig			

Conclusie

Het onderzoek van de railterminal is niet compleet.

Geluidbronnen als voegen, booggeluid en remgeluid ontbreken. Er kan niet met zekerheid gesteld worden of aan de geldende geluidnormen wordt voldaan. Dit is een grondslag voor beroep.

De verkeersintensiteiten van het reconstructieonderzoek geven voor één weg reden voor twijfel aan de juistheid. Tevens dienen maatregelen te worden afgewogen en opgenomen in het rapport. Dit is een grondslag voor beroep.

Bij de beschouwing van de cumulatie is het gebruikelijk dat de geluidbelasting van de rijksweg en de spoorweg als geluidproductieplafond worden meegenomen in zowel de huidige als toekomstige situatie. Gezien het feit dat de geluidbelasting niet zal toenemen in de toekomstige situatie is dit geen grondslag voor beroep.

Bij de beoordeling of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en een goed woon- en leefklimaat ontbreekt een nadere onderbouwing. Hierin dient de geluidklasse te worden meegenomen en het feit dat er reeds een hoge geluidbelasting is, is geen argument om een toename van 2 dB acceptabel te achten en ook niet overeenkomstig het geluidbeleid van de gemeente. Dit is een grondslag voor beroep.

472599
blad 5 van 5

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele inhoudelijke vragen over het onderwerp geluid kunt u contact opnemen met ondergetekende (06 53 75 83 92) of Twan Brekelmans (06-51 35 77 89).

Met vriendelijke groet,

b.a.


Mariëtte van de Klundert
Adviesgroepmanager Lucht & Geluid

Bijlage 7



Beoordeling verkeerskundige aspecten
ontsluiting RTG (Overbetuwe)
rapportage



Colofon

Opdracht

Verkeerskundige beoordeling ontsluiting RTG

Opdrachtgever

Gemeente Overbetuwe

t.a.v. H. Regnerus

Postbus 11

6660 AA Elst

Opdrachthouder

Loendersloot Consultancy

Waalbandijk 8b

6541 GA Nijmegen

+31 (0) 651328082

Projectnummer

1005

Projectmedewerkers

Ruben Loendersloot

Status

Definitief

Controle

Anika Plettenberg

Datum

09 augustus 2021



Inhoudsopgave

1	Introductie	4
1.1	Aanleiding en achtergrond.....	4
1.2	Ligging	4
2	RTG vanuit verkeerskundige optiek	5
2.1	Intensiteiten en verkeersgeneratie.....	5
2.2	Snelheid en afwikkeling	5
2.3	Verkeersveiligheid.....	6
3	Weginrichting.....	7
3.1	Richtlijnen ASVV	7
3.2	Conclusie weginrichting	8
4	Conclusies	9

1 Introductie

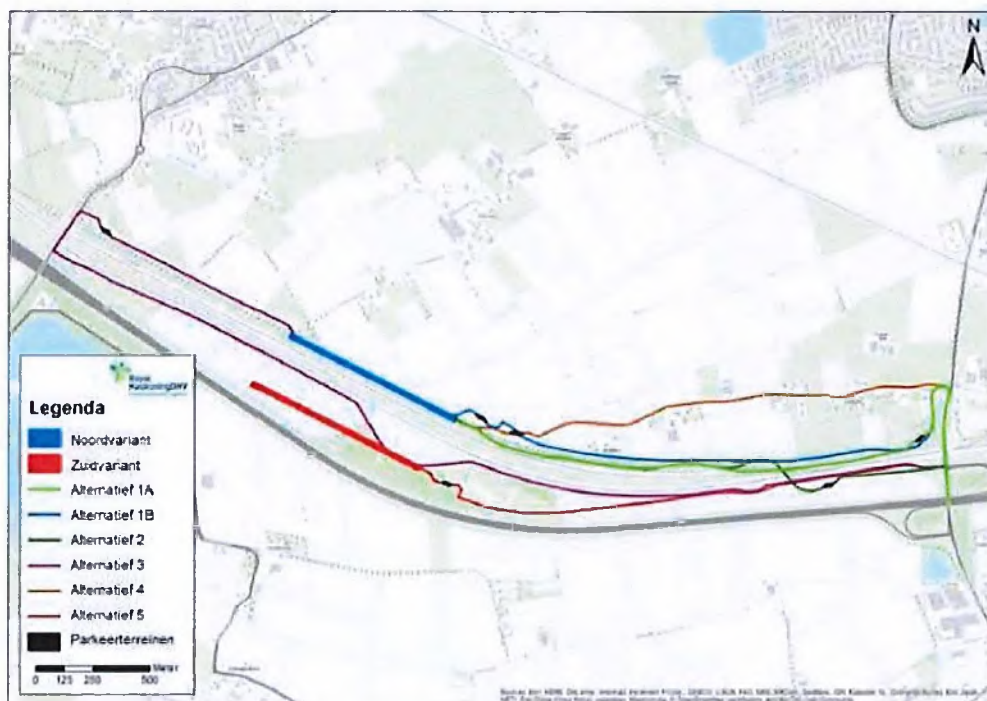
1.1 Aanleiding en achtergrond

De provincie Gelderland heeft het voornemen om op het terrein van het Container Uitwissel Punt (CUP) aan de Betuweroute nabij de buurtschappen Reeth en Eimeren een Railterminal (RTG) te ontwikkelen. De terminal zal 30.000 TEU (containereenheden) op jaarbasis verwerken waarbij een doorgroei naar 90.000 TEU mogelijk is. Voor het provinciale inpassingsplan zijn in opdracht van de provincie Gelderland diverse onderzoeken uitgevoerd, waaronder de verkeerskundige onderbouwing. De gemeente Overbetuwe heeft Loendersloot Consultancy gevraagd de verkeerskundige onderbouwing van de realisatie van de RTG te beoordelen.

1.2 Ligging

De (geplande) RTG ligt ten zuiden van Elst nabij de buurtschappen Reeth en Eimeren. De ontsluiting is voorzien op de Rijksweg-zuid. De zogenaamde “noordvariant” lijkt hierbij de meest wenselijke uitvoering.

In figuur 1 (bron: rapportage RH-DHV) is een overzicht van het plangebied met daarin de mogelijke ontsluitingsvarianten weergegeven.



Figuur 1: Overzicht plangebied



2 RTG vanuit verkeerskundige optiek

De RTG is voorzien op/nabij het reeds aanwezige CUP aan de Betuweroute nabij Reeth. Op de RTG zal uitwisseling van containers tussen trein en vrachtwagen plaatsvinden. Een deel van de containers komt daarbij van de weg en een deel van (naar) het water via de BCTN terminal in Nijmegen.

2.1 Intensiteiten en verkeersgeneratie

Het verkeer van/naar het RTG zal hoofdzakelijk bestaan uit zware vrachtwagens. Daarnaast zullen ook een aantal kleinere vrachtwagens en personenauto's van/naar het RTG rijden. Het aantal voertuigen is, op basis van 30.000 TEU geprognoseerd op 360 MVT/ETM. Een verdere groei naar 90.000 TEU is mogelijk maar niet geprognoseerd in de onderzoeken. Deze hogere intensiteiten zullen leiden tot een verminderde afwikkeling op/nabij het kruispunt met de Rijksweg-zuid. Tevens zullen bij een toename van intensiteiten de hiaten tussen de voertuigen kleiner worden waardoor het voor fietsers komende uit de Reethsestraat lastiger wordt om de nieuwe toegangsweg over te steken

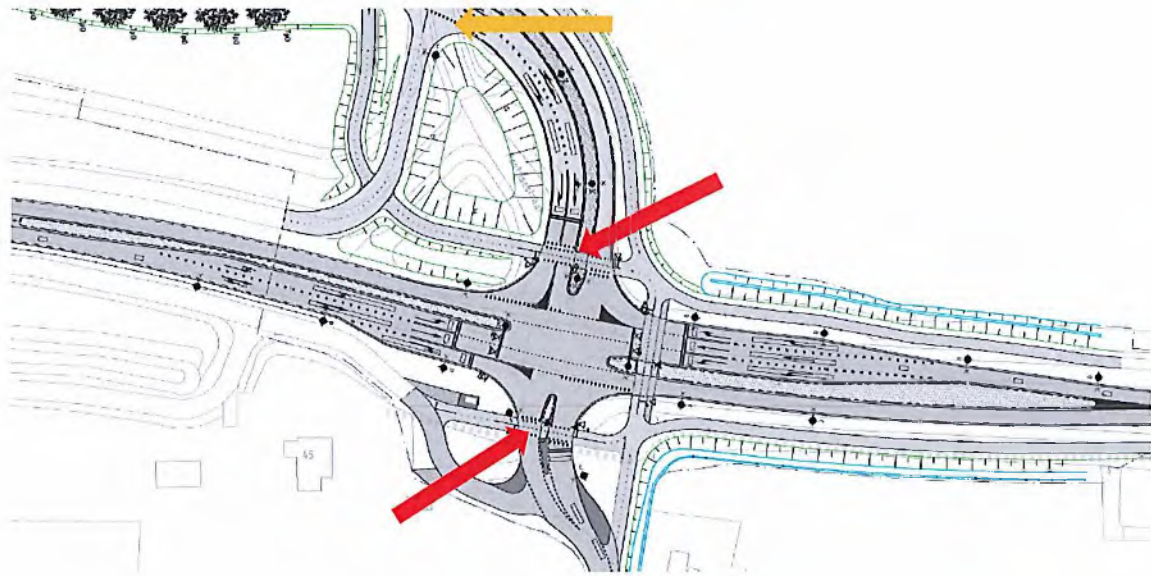
2.2 Snelheid en afwikkeling

De snelheid op de Rijksweg Zuid blijft zoals op dit moment 80 km/u. In de praktijk zal de snelheid door de opéénvolging van kruispunten lager liggen. Bij het ontbreken van koppelingen tussen de verschillende verkeerslichten op de kruispunten (aansluitingen A 15 en aansluiting met ontsluitingsweg RTG) zal de afwikkeling op dit wegdeel verslechteren.

De snelheid op de toegangsweg naar de RTG zal 60 km/u bedragen. Deze snelheids categorie is niet in overeenstemming met de wegcategorie (ontsluitingsweg), maar draagt wel bij aan een beter leefklimaat en vermindering van het verkeerslawaaï.

2.3 Verkeersveiligheid

De ombouw van het kruispunt van de Rijksweg Zuid met de Reethsestraat/Wolfhoek naar een geregeld kruispunt is positief voor de verkeersveiligheid omdat hierdoor de verschillende richtingen separaat geregeld worden. Wel is van belang welke prioriteiten aan welke doelgroepen/richtingen gegeven zullen worden; zo zal, om roodlichtnegatie te voorkomen, de hoeveelheid groen voor fietsers met name in ochtendspits en middag voldoende moeten zijn (zie rode pijlen).



Een ander aspect, van belang, is de veiligheid van de oversteek voor de fietsers vanuit de Reethsestraat (oranje pijl). Deze oversteek is ongeregeld en ligt in een bocht. Er is wel een middeneiland voorzien in de nieuwe toegangsweg, echter bij een toenemende intensiteit (groei RTG) zullen de hiaten onvoldoende zijn om veilig over te steken. Dit kan opgelost worden door deze oversteek met verkeerslichten uit te rusten en deze te koppelen aan de hoofdregeling op het kruispunt met de Rijksweg Zuid.

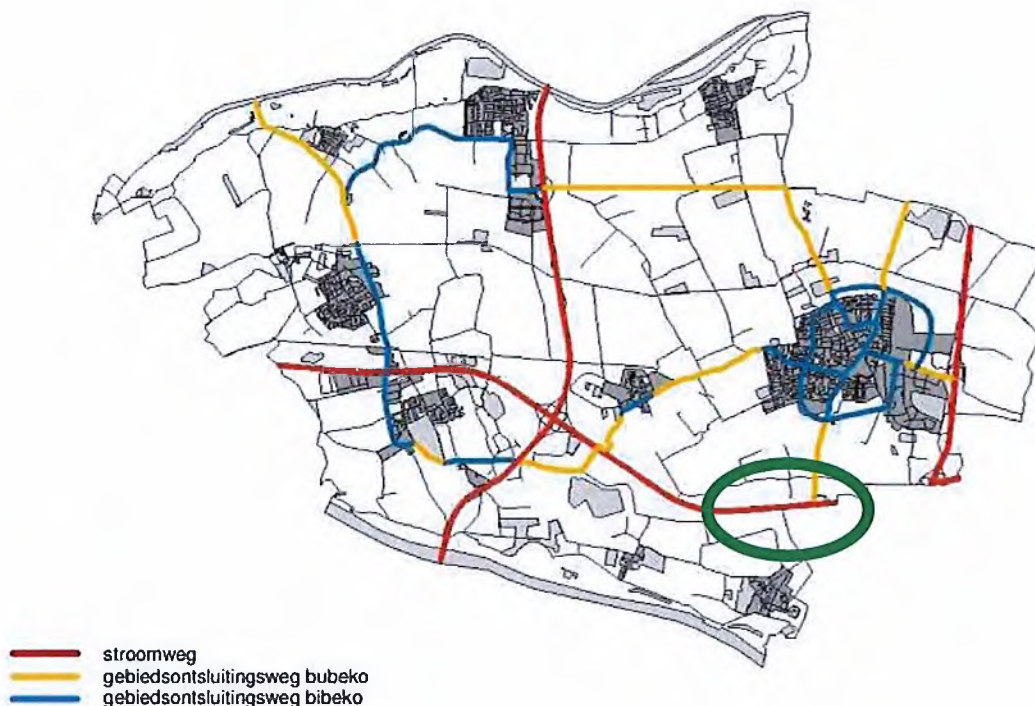


3 Weginrichting

In dit hoofdstuk worden eerst de richtlijnen voor weginrichting toegelicht waarna het ontwerp van de bereikbaarheid van de RTG wordt beoordeeld.

3.1 Richtlijnen ASVV

Om de inrichting van wegen te beoordelen wordt doorgaans gekeken naar de richtlijnen van het ASVV. Hierbij is de categorisering van de weg (erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg of stroomweg) het uitgangspunt.



Figuur 3.1: Overzicht wegcategorisering gemeente Overbetuwe (Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2004)

Een gebiedsontsluitingsweg is normaal gesproken bedoeld om wegen met een verblijfsfunctie (erftoegangswegen) te verbinden met wegen met een stroomfunctie (stroomwegen). De reguliere snelheidslimiet bedraagt 80 km/u (buiten de bebouwde kom) en fietsers hebben daarom hun eigen (vrijliggende) voorzieningen. Kruispunten tussen twee gebiedsontsluitingswegen zijn in principe gelijkvloers en worden bij voorkeur geregeld via een rotonde of verkeerslichten. De Rijksweg Zuid en de toegangsweg naar de RTG zijn geclassificeerd als gebiedsontsluitingsweg. De Rijksweg A 15 is een stroomweg. De classificering zoals voorgenomen komt overeen met de wegcategorisering zoals opgenomen in het Gemeentelijke Mobiliteitsplan. De voorgenomen (kruispunt) inrichting van zowel de toegangsweg als de Rijksweg Zuid voldoen in grote mate aan de richtlijnen. Kanttekeningen die te plaatsen zijn, zijn:



- De opstelvakken voor de verkeerslichten op de Rijksweg Zuid, voldoen niet voor alle richtingen aan de gewenste minimale opstelruimte (ingegeven door ruimte/grondeigendommen).
- De snelheidslimiet van 60 km/u voor de ontsluitingsweg naar de RTG is niet conform de richtlijn. De lagere snelheid komt wel de veiligheid en leefkwaliteit ten goede. Vraag is echter of gezien de voorziene wegbreedte de voorgestelde snelheidslimiet gerespecteerd zal worden.

3.2 Conclusie weginrichting

De voorgestelde weginrichting is veelal in overéén stemming met de ontwerprichtlijnen. Zorgpunten zijn de ongeregelde oversteek voor fietsers vanuit de Reethsestraat en de mogelijk te korte opstelvakken voor enkele richtingen op de Griftdijk Zuid. Tevens is in onvoldoende mate duidelijk gemaakt of het gehele ontwerp robuust en veilig genoeg is om een eventuele groei van de overslag op de RTG goed te faciliteren.

4 Conclusies

Ten aanzien van de verkeerskundige aspecten van de ontsluiting van de RTG kan het volgende geconcludeerd worden.

1. In algemene zin zijn de verkeerskundige aspecten van de RTG goed in beeld gebracht en is er voldoende aandacht voor ontwerp en verkeersveiligheid.
2. In de rapportages wordt er nauwelijks/beperkt aandacht besteed aan de verkeersafwikkeling/doorstroming. De mogelijke groei van de overslag op de RTG is ook niet meegenomen. Deze groei kan leiden tot een verslechterde afwikkeling c.q. opstelstroken die onvoldoende capaciteit bieden om het aangeboden verkeer (m.n. ri. De RTG) adequaat af te wikkelen.
3. De realisatie van de ontsluitingsstructuur moet nauw afgestemd zijn met/op de ontwikkeling van knoop 38. Onduidelijk is of de verschillende capaciteiten/intensiteiten van de deelprojecten al in voldoende mate in overeenstemming zijn.
4. Fietzers komende uit de Reethsestraat met bestemmingen richting Nijmegen moeten, indien de kortste route wordt gekozen, de ontsluitingsweg naar de RTG onbeveiligd oversteken. Gezien de ligging van de oversteek, in een bocht alsmede het feit dat de weg met name door zwaar vrachtverkeer bereden zal worden, is hier een verkeersveiligheidsrisico aanwezig. Bij een groei van de overslag op het RTG zal de potentiële onveiligheid op dit punt toenemen (zie ook punt 2)

Bijlage 8

Gemeente Overbetuwe
t.a.v. de heer Grob
Dorpsstraat 67
6661 EH ELST

datum 30 juli 2021
uw brief van
uw kenmerk
projectnummer 472599
onderwerp Beoordeling onderzoekrapport stikstofdepositie

Geachte heer Grob,

Door de provincie Gelderland is een Inpassingsplan opgesteld voor de komst van de Railterminal Gelderland. Dit plan is op 7 juli 2021 door de Provinciale Staten vastgesteld. De gemeenteraad van de gemeente Overbetuwe heeft tegen het ontwerpbesluit een zienswijze ingediend en is nu voornemens in beroep te gaan tegen het vaststellingsbesluit. Dinsdag 13 juli heeft de gemeenteraad besloten in beroep te gaan tegen het Provinciaal Inpassingsplan en de vergunning Wet natuurbescherming voor de Railterminal Gelderland (RTG). In verband met de beroepsprocedure heeft u Antea Group opdracht verstrekt om de onderbouwende documenten voor o.a. het aspect stikstofdepositie, te beoordelen.

U heeft ons namens de gemeenteraad van Overbetuwe verzocht een second opinion uit te voeren op de onderbouwende documenten en daarbij te vermelden op welke gronden het beroep kans van slagen heeft. In deze brief gaan wij in op de resultaten van onze beoordeling van het stikstofdepositie-onderzoek "Railterminal Gelderland – onderzoek stikstofdepositie – In het kader van de milieueffectrapportage" van 11 februari 2021 (kenmerk: R004-1274790BRA-V02-aqb-NL), opgesteld door Tauw, zoals opgenomen in bijlage 1 van de passende beoordeling van 12 februari 2021 (kenmerk: R002-1274790AIH-V03-pws-NL).

Beoordeling

Het plan omvat de railterminal, de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg, het gedeeltelijk verleggen van de Reethsestraat en het wijzigen van het kruispunt en ligt op circa 2,5 km afstand van het Natura 2000-gebied Rijntakken. Gezien de mogelijke effecten van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden is het noodzakelijk voor de voorgenomen activiteiten een onderzoek uit te voeren. Hieraan is invulling gegeven.

Uit het onderzoek volgt een maximale toename van de stikstofdepositie binnen stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden van 0,14 mol/ha/jaar tijdens de (permanente) gebruiksfase en 0,16 mol tijdens de (tijdelijke) realisatiefase. Het onderzoek is over het algemeen naar behoren uitgevoerd. Hierbij zijn de volgende voor stikstof relevante bronnen in beeld gebracht:

- Het gebruik van dieselaangedreven materieel voor overslag;
- Treinen rijdend op diesel (5% van het totaal aantal treinen);
- Verkeersaantrekkende werking van de railterminal;
- (bepikt) Stationair draaien van vrachtwagens op de locatie.

contactpersoon: mr. R.Th.M. Eerden
e-mail: roel.eerden@anteagroup.nl
bijlage(n):

T (653) 67 10 34

gecontroleerd:

Bovenstaande opsomming lijkt grotendeels volledig voor de voorgenomen ontwikkeling. In het akoestisch onderzoek behorende bij de MER (blz. 20) wordt gesproken over de inzet van een dieselaangedreven generator. Deze komt niet in het onderzoek stikstofdepositie voor. Indien de ontwikkeling ook voorziet in de aanleg van stookinstallaties, ten behoeve van bijvoorbeeld de verwarming, ontbreken deze in het onderzoek. Er wordt bijvoorbeeld gesproken (Presentatie en informatie aan Statenleden, bijlage effecten) over een gebouw voor personeel. Het is onbekend hoe dit gebouw verwarmd gaat worden.

Op 1 juli 2021 is artikel 1 van de Wet van 10 maart 2021 tot wijziging van de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet (stikstofreductie en natuurverbetering) en artikel I van het Besluit van 14 juni 2021 tot wijziging van enkele algemene maatregelen van bestuur (stikstofreductie en natuurverbetering) in werking getreden¹. Hierin is een vrijstelling opgenomen voor activiteiten van de bouwsector zoals omschreven in artikel 2.5 van het Besluit. Gezien deze vrijstelling, een eerste indruk van het onderzoeksrapport/de modellering en het feit dat deze waarschijnlijk niet maatgevend zal zijn ten opzichte van de (permanente) gebruiksfase, is de aanlegfase in de (beroeps)procedure niet langer relevant en dientengevolge geen onderdeel van onze verdere beoordeling.

De gemodelleerde mobiele werktuigen, zoals benoemd in het onderzoek, komen overeen met het gestelde in het PIP. Er is uitgegaan van twee reach stackers en een elektrische empty handler. Het aantal draaiuren van de reach stackers is (worst-case) ingeschat op 4.160 uur (twee reach stackers, 40 uur per week). Hierbij is geen rekening gehouden met het stationair draaien. Doordat de stationaire uren wel reeds opgenomen zijn als belaste uren, zal een aanpassing hiervan waarschijnlijk niet tot een toename van de stikstofdepositie leiden. De reach stackers zijn gemodelleerd als STAGE IV werktuigen (bouwjaar vanaf 2014). Dit wordt in het rapport niet genoemd maar is wel van belang voor de emissieberekening en zal dus ook moeten worden vastgelegd. Indien er met oudere werktuigen wordt gewerkt zal de berekende emissie, en daarmee de depositie op Natura 2000-gebieden, hoger zijn.

In het onderzoek is gerekend met een verkeersaantrekkende werking van 8 personenauto's, 3 middelzware vrachtwagens en 170 zware vrachtwagens per werkdag. Deze verkeersaantrekkende werking is niet onderbouwd en het rapport bevat geen verwijzing naar een uitgevoerde verkeersstudie. De aantallen lijken wel aannemelijk en zijn tevens terug te vinden in de toelichting van het PIP bij het onderdeel verkeer en parkeren. Er wordt uitgegaan van 250 werkdagen per jaar. Indien er op de andere dagen ook verkeersbewegingen plaatsvinden dienen deze aan het onderzoek toegevoegd te worden.

Ter onderbouwing van de verkeersmodellering zijn de autonome intensiteiten op de A15 gegeven (74.000 mvt ten oosten van de afslag, 82.000 mvt ten westen van de afslag). Het is onduidelijk waar de genoemde verkeerscijfers op zijn gebaseerd. Deze cijfers zijn een stuk hoger dan de cijfers opgenomen in de NSL-monitoringstool (53.887 ten oosten van de afslag, 55.633 mvt ten westen van de afslag, monitoringronde 2020, jaar 2030). Uitgaande van de cijfers uit het NSL zou de toename van het verkeer later opgenomen zijn in het 'heersende verkeersbeeld' en zou het plan dan ook een hogere bijdrage aan de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden kennen. De verwachting is dat de gehanteerde verkeerscijfers wel onderbouwd kunnen worden. Op basis van de gehanteerde cijfers is het planverkeer ongeveer 2,5% van het totale verkeer op de snelweg. Dit kan naar verwachting goed onderbouwd worden als 'verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer' en daarmee 'opgenomen in het heersende verkeersbeeld'.

Er is in de berekeningen rekening gehouden met een stagnatiefactor bij het optrekken en afremmen op de snelweg. Voor de vrachtwagens op het terrein is rekening gehouden met 5 minuten stationair draaien tijdens de registratie. De hierbij gehanteerde emissiefactor (2,0 g/kWh NO_x) is in het onderzoek niet onderbouwd/herleidbaar maar lijkt wel realistisch. Er is hierbij geen rekening gehouden met de uitstoot van ammoniak tijdens het stationair draaien. De impact hiervan is beperkt en zal naar verwachting niet tot wezenlijk hogere resultaten leiden. Indien de vrachtwagens op het terrein stationair draaien, naast de genoemde 5

¹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2021-288.html>

minuten tijdens de registratie, bijvoorbeeld voor het laden en/of lossen, ontbreekt dit in het onderzoek. Het toevoegen hiervan kan tot een toename van de depositie op Natura 2000-gebieden leiden.

De modellering van de locomotieven is onduidelijk en lijkt onjuist. Het is onduidelijk of er een rangeerlocomotief wordt ingezet. Uit het luchtkwaliteitonderzoek² volgt dat er 7,4 uur per weekdag een rangeerlocomotief wordt ingezet. In dit geval is het, in het stikstofdepositie-onderzoek, gemodelleerde vermogen en de emissiefactor correct maar is er een onderschatting gemaakt van de emissieduur. Deze dient in dit geval ($4 * 521 =$) 2.084 uur te zijn in plaats van ($4 * 36 =$) 144 uur.

Indien er geen sprake is van een rangeerlocomotief is er een te laag vermogen en een te lage emissiefactor toegepast voor de diesellocomotieven. Uit onderzoek³ volgt inderdaad dat 5% van de treinen op de Betuwelijn nog niet elektrisch is aangedreven. Uit dit rapport volgt echter ook een vermogen van 1.180 kW (in plaats van 500 kW) en een emissiefactor van 12 g/kWh (in plaats van 4 g/kWh) voor de huidige diesellocomotieven op de Betuweroute.

De twee bovengenoemde situaties (met of zonder rangeerlocomotief) leiden beide tot een hogere emissie ten gevolge van de diesellocomotieven en daarmee tot een hogere depositie op Natura 2000-gebieden. Verder lijkt het aandeel stationair draaien onderschat. In de MER⁴ op pagina 43 staat dat er voor dieseltreinen van uitgegaan wordt dat deze, naast de tijd die nodig is om de terminal op te rijden, de trein ook 1,7 uur per dag stationair draait. Dit zou leiden tot ($12 * 365 * 0,05 * 1,7 =$) 372,3 uur stationair draaien, in plaats van de gemodelleerde 36,5 uur.

Conclusie

De onderbouwing en navolgbaarheid van de resultaten van het stikstofdepositie-onderzoek zijn grotendeels volledig. Op enkele onderdelen lijkt de onderbouwing onvolledig maar is de verwachting dat deze eenvoudig aan te vullen is. Onderbouwing hiervan is wel noodzakelijk (zie gehanteerde verkeerscijfers). Met betrekking tot de modellering van de diesellocomotieven is onduidelijkheid en volgt er naar verwachting na aanpassingen een hogere depositie op Natura 2000-gebieden. Verder geldt dat aanpassingen naar aanleiding van de meeste bovengenoemde opmerkingen slechts tot kleine verschillen met de huidige resultaten zouden leiden. Ook is het zo dat in het onderzoek bepaalde activiteiten niet nadrukkelijk worden uitgesloten. Zo zou bijvoorbeeld het gebruik van een dieselaangedreven generator, ouder materieel, langer stationair draaien van de vrachtvoertuigen, activiteiten op meer dan 250 werkdagen per jaar of het in werking hebben van stookinstallaties tot een hogere depositie kunnen leiden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele inhoudelijke vragen over het onderwerp stikstofdepositie kunt u contact opnemen met de heer Twan Brekelmans (adviseur Lucht, 06 513 577 89). Na 8 augustus kunt u contact opnemen met de heer Ivo Sedee (adviseur Lucht, 06 – 300 483 97).

Met vriendelijke groet,



Marloes van de Klundert
Adviesgroepmanager Lucht & Geluid

Dit document is vertrouwelijk. Bezoek onze website voor de volledige disclaimer: [Algemene voorwaarden en privacyverklaring](#)

² Milieueffectenstudie Railterminal Gelderland – Hoofdstuk 6, Royal HaskoningDHV, 30 augustus 2017, T&PBF1363-101R001F01

³ Review of Dutch rail diesel emissions calculation methodology, CE Delft, oktober 2020

⁴ Milieueffectrapport Railterminal Gelderland, Tauw b.v., 21 augustus 2020, R001-1274790EZM-V05-mdg-NL