



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Railterminal Valburg, provincie Gelderland

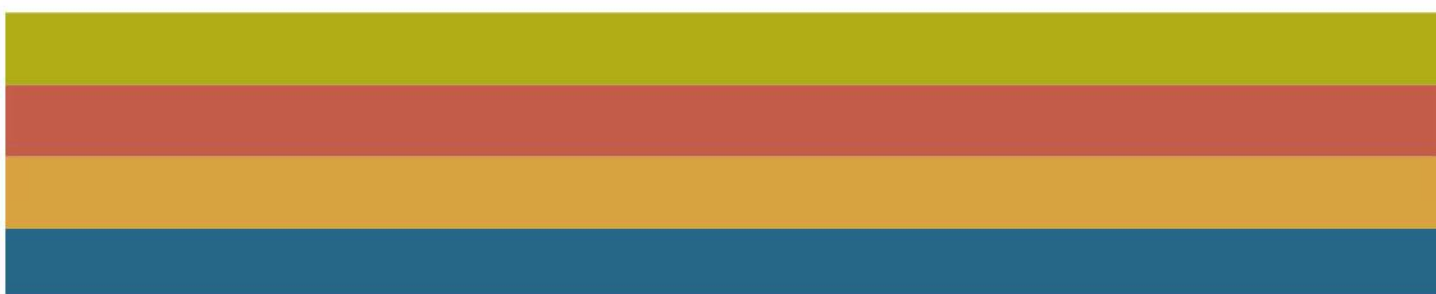
Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

19 mei 2021 / projectnummer: 3468



**35 JAAR**

onafhankelijk en deskundig advies



# 1 Advies over het MER en de aanvulling daarop

De provincie Gelderland wil de toegang van bedrijven tot de Betuweroute verbeteren met een railterminal bij Valburg, de Railterminal Gelderland (verder: RTG of railterminal). De railterminal maakt het mogelijk om goederen van trein op vrachtwagen over te zetten en andersom en biedt opslagruimte voor containers. Dit versterkt de Betuweroute en A15 als transportroutes en maakt de omgeving aantrekkelijker als vestigingsgebied voor (logistieke) bedrijven. Voor de aanleg van de railterminal wil de provincie een provinciaal inpassingsplan (PIP) vaststellen. Voor het besluit over dit plan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld inclusief een aanvulling. De provincie heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over de inhoud van het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER en de aanvulling tezamen.

## **Wat blijkt uit de aanvulling?**

Voor de in het voorlopig toetsingsadvies<sup>1</sup> genoemde onderwerpen (zie het grijze tekstblok later in dit hoofdstuk) is beschikbare informatie nogmaals op een rij gezet en verduidelijkt. Voor enkele onderwerpen zijn nieuwe en aanvullende gegevens toegevoegd.

Het MER kent drie varianten: de Noord-, Midden- en Zuidvariant. Voor alle drie de varianten is op schematische wijze de ligging van de sporen uitgewerkt. Bij de indeling van de sporen is rekening gehouden met de eisen die ProRail stelt aan het gebruik en de beschikbaarheid van sporen voor het bestaande Container Uitwissel Punt (CUP). De aanvulling licht toe dat voor het aspect geluid er geen relevant onderscheid is tussen de Noord- en de Middenvariant.

De aanvulling bevat een overzicht van het aantal geluidgehinderden in zowel de huidige situatie, de referentiesituatie als de drie varianten voor de toekomstige situatie. Hierbij is voor de huidige situatie zowel de geluidbelasting zonder als met de geluidbijdrage van het CUP inzichtelijk gemaakt. Dit geeft een volledig beeld van de akoestische impact van de nieuwe railterminal ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van de toekomstige situatie wanneer de railterminal niet aangelegd zou worden.

De aanvulling bevat verschillende visualisaties van de toekomstige situatie. Daarin is rekening gehouden met de ontwikkeling van het Zonnepark Betuwe, het aanzicht vanuit zuidelijke richting en de zichtbaarheid van het parkeerterrein.

Om de stikstofeffecten te bepalen is gebruik gemaakt van de meest actuele rekenmethode. Hieruit blijkt dat extra stikstof door aanleg en gebruik van de railterminal geen negatieve effecten op beschermde natuur veroorzaakt. Daardoor is het ook niet noodzakelijk om compenserende maatregelen te treffen. Ook andere effecten op beschermde natuur, zoals door licht of geluid, zijn uit te sluiten.

---

<sup>1</sup> *Railterminal Gelderland, Provincie Gelderland. Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport. Commissie voor de milieueffectrapportage, 3 november 2020.*

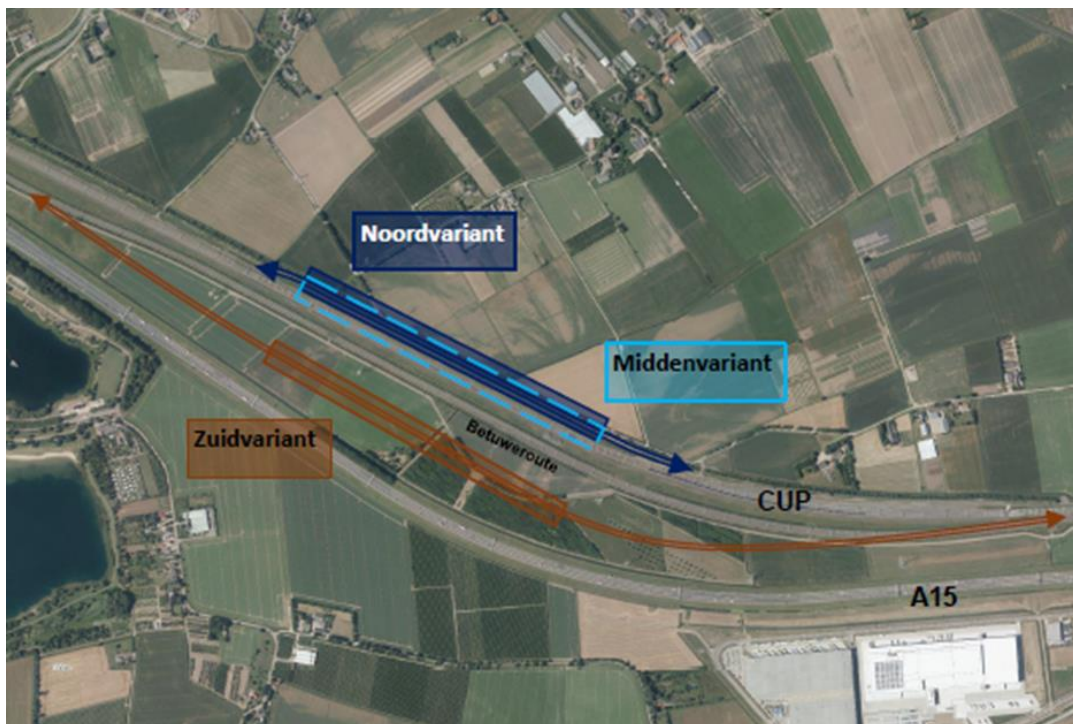
### **Wat is het advies van de Commissie?**

De aanvulling bevat veel toelichtende informatie. Duidelijk is dat voor het CUP een gelijk aantal sporen als in de huidige situatie beschikbaar moet blijven. De integratie van CUP en railterminal beperkt zich daarom het stuk spoor voor de aansluiting op de Betuweroute.

Schema's met de toekomstige spoorverdeling laten ook zien waarom de Noord- en Middenvariant weinig van elkaar verschillen wat betreft gevolgen voor de omgeving, zoals door geluid. Dit is onderbouwd met berekeningen. De aanvullende beschrijvingen en visualisaties laten goed zien hoe de drie varianten van elkaar verschillen in betekenis voor het landschap.

**De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop, de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de railterminal Gelderland waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.**

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar beoordeling toe.



*Figuur 1 Globale ligging locatievarianten Railterminal Gelderland (bron: Aanvulling milieueffectrapportage Railterminal Gelderland)*

### **Achtergrond**

Voor de aanleg van een railterminal in Gelderland zijn verschillende locaties binnen de provincie onderzocht. Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat een railterminal bij Valburg, ter hoogte van het CUP, de beste potentie heeft in het licht van kosten, hinder voor omwonenden en bereikbaarheid voor doorgaande goederentreinen.

Voor de Railterminal Gelderland wordt een provinciaal inpassingsplan (PIP) opgesteld. Voor de besluitvorming is de provinciale coördinatie-regeling van toepassing. Dit betekent dat de ontwerpbesluiten tegelijkertijd ter inzage hebben gelegen en dat definitieve besluiten gelijktijdig worden gepubliceerd. Het gaat om:

- Ontwerpbesluit Natuurbeschermingswetvergunning<sup>2</sup>;
- Ontwerpbesluit ontheffing soorten Wet natuurbescherming;
- Ontwerpbesluit Waterwetvergunning;
- Ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder.

### **Vorig advies**

Bij de toetsing van het MER signaleerde de Commissie meerdere tekortkomingen die moeten worden ingevuld om het milieubelang volwaardig bij de besluitvorming over de aanpassingen van de spoorinfrastructuur te kunnen meewegen. Het gaat om:

- Het onderscheid tussen de Noord- en de Middenvariant: het is niet duidelijk welke maatregelen nodig zijn in beide varianten, hoe ze op dat punt van elkaar verschillen en wat dit betekent voor de milieueffecten.
- Samenhang met het CUP: de (on)mogelijkheden om voorzieningen en de functionaliteiten van de railterminal te combineren met het bestaande container uitwisselpunt zijn onvoldoende duidelijk.
- Compensatieplicht: de noodzakelijke compensatie vanwege negatieve effecten op Natura 2000-gebieden is onvoldoende uitgewerkt.
- Externe werking Gelders Natuurnetwerk (GNN): een beschrijving van mogelijke effecten op het GNN, door externe werking, komen ten onrechte niet aan bod in het MER.

### **Rol van de Commissie**

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. In haar advies gaat ze niet in op onvolkomenheden die volgens haar niet relevant zijn voor het besluit. Voor ieder project stelt de Commissie een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval Provinciale Staten van de provincie Gelderland – besluit over het inpassingsplan voor de Railterminal Gelderland. Voor de Natuurbeschermingswetvergunning, de ontheffing soorten vanuit de Wet natuurbescherming en voor het besluit over de hogere waarden Wet geluidhinder zijn Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland het bevoegd gezag. Het College van dijkgraaf en heemraden van Waterschap Rivierenland besluit over de Waterwetvergunning.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3468 op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.

<sup>2</sup> Op 12 februari 2021 is de aanvraag voor de Wet natuurbescherming ingetrokken. Op basis van een nieuwe aanvraag heeft Gedeputeerde Staten van Gelderland op 10 maart 2021 een nieuw ontwerpbesluit gepubliceerd, zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2021-1803.html>.

## 2 Toelichting op het advies

### 2.1 Onderscheid tussen de Noord- en Middenvariant

In de aanvulling is voor elk van de drie alternatieven een schematische weergave van de sporen opgenomen. Deze laten zien in hoeverre bestaande sporen gebruikt worden en waar nieuwe sporen nodig zijn voor de railterminal en/of het CUP. Hoewel zeer schematisch van opzet, geven ze een goed beeld van de toekomstige verdeling van sporen. Ook maakt dit duidelijk:

- waarom de Middenvariant een veel groter ruimtebeslag vraagt dan de Noordvariant, en
- waarom de Noordvariant maar 60 meter in noordelijke richting verschuift ten opzichte van de Middenvariant.

### 2.2 Natuur

#### 2.2.1 Stikstof

De passende beoordeling bij het MER liet zien dat negatieve effecten op habitattypen in Natura 2000-gebied niet uit te sluiten waren. De daarvoor benodigde compensatie was in het MER (en de passende beoordeling) vervolgens onvoldoende uitgewerkt. Tegelijk met de aanvulling op het MER is een nieuwe passende beoordeling opgesteld<sup>3</sup>. Voor het onderdeel stikstof van de aanvulling zijn berekeningen uitgevoerd met de actuele AERIUS Calculator (versie 2020; bij de oorspronkelijke berekeningen was de op dat moment voorgeschreven versie 2019 van AERIUS Calculator gebruikt).

In lijn met de instructie "gegevensinvoer" voor AERIUS Calculator 2020 is gerekend met de situatie waarin verkeer van en naar de railterminal zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. In tegenstelling tot de invoerinstructie van Calculator 2019 leidt dit ertoe dat het verkeer van en naar de railterminal slechts over een beperkte afstand in het model wordt meegenomen.<sup>4</sup>

De uitkomst van de berekening is dat de aanleg en het gebruik van de railterminal tot een beperkte toename van stikstof op Natura 2000-gebieden leidt, waaronder de Rijntakken, Veluwe en Sint Jansberg. In de passende beoordeling is vervolgens onderbouwd dat deze extra depositie niet leidt tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden. Hiermee vervalt de compensatieplicht.

#### 2.2.2 Externe werking Gelders Natuurnetwerk

Nabij de toekomstige railterminal liggen gebieden die onderdeel zijn van het Gelders Natuurnetwerk (GNN). De aanvulling beschrijft de kernkwaliteiten en ontwikkelingsdoelen van deze gebieden. Voor verstoring door licht en geluid en optische verstoring is onderbouwd dat de railterminal niet leidt tot aantasting van de kwaliteiten en doelen van het GNN.

---

<sup>3</sup> Op basis van deze passende beoordeling is de nieuwe vergunning aangevraagd in het kader van de Wet natuurbescherming.

<sup>4</sup> Zie paragraaf 5.1 van de Aanvulling.

Voor de effecten van eventuele extra stikstofdepositie is onderscheid gemaakt in delen van het GNN die binnen en die buiten Natura 2000-gebieden liggen. De beoordeling van effecten op delen binnen het Natura 2000-netwerk is onderdeel van de passende beoordeling (zie paragraaf 2.1.1 van dit advies). Delen van het natuurnetwerk die niet tot Natura 2000 behoren kenmerken zich door natuur die niet gevoelig is voor stikstof, zoals moerasvegetaties van voedselrijke omstandigheden.

De aanvulling onderbouwt voldoende dat de railterminal geen gevolgen heeft voor de wezenlijke waarden en kenmerken van het Gelders Natuurnetwerk.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing**

### **Toetsing door de Commissie**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Eugène de Beer

Beno Koolstra MSc.

drs. Aletta Lüchtenborg (secretaris)

ir. Henk Otte

Marja van der Tas (voorzitter)

ir. Femke Visser

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**

Het provinciaal inpassingsplan. Voor dit besluit is de provinciale coördinatieregeling van toepassing. Dit betekent dat tegelijkertijd besluitvorming plaatsvindt over:

- Vergunning (gebieden) en ontheffing (soorten) Wet Natuurbescherming
- Waterwetvergunning
- Besluit hogere waarden Wet geluidhinder

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D2.1 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van overladingsstations of faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijken'. Het plan is in dit kader m.e.r.-beoordelingsplichtig. Omdat effecten op Natura 2000-gebieden kunnen optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven is een MER nodig. Daarom is een plan-MER opgesteld.

### **Bevoegd gezag besluit**

Provinciale Staten van de provincie Gelderland (provinciaal inpassingsplan)

### **Initiatiefnemer besluit**

Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland.

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

**Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3468](#) in te vullen in het zoekvak.



**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

