

Railterminal Gelderland

Notitie Reikwijdte en detailniveau



Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
1.1 Railterminal Gelderland	4
1.2 Aanleiding m.e.r.-procedure	4
1.2.1 Onderdeel C Besluit m.e.r.	5
1.2.2 Onderdeel D Besluit m.e.r.	5
1.2.3 M.e.r.-beoordeling	5
1.2.4 Natura 2000-gebieden	5
1.3 Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau	6
1.4 Leeswijzer	6
2 Projectdefinitie	7
2.1 Aanleiding	7
2.2 Doelstelling	8
3 Terugblik	9
3.1 Locatiekeuze locatie Valburg	9
3.2 Locatiekeuze noordvariant	10
4 Uitgangssituatie	12
4.1 Voorgenomen activiteit en plangebied	12
4.1.1 Plangebied	12
4.1.2 Activiteiten op de terminal	12
4.2 Alternatieven	13
4.2.1 Railterminal	13
4.2.2 Ontsluitingsweg	14
4.3 Referentiesituatie	16
5 Werkwijze milieubeoordeling	17
5.1 Geluidhinder	18
5.2 Luchtkwaliteit	18
5.3 Verkeersveiligheid	18
5.4 Externe veiligheid	18
5.5 Lichthinder	19
5.6 Landschap	19
5.7 Cultuurhistorie en archeologie	19
5.8 Ecologie en natuur	19
5.9 Bodem en water	20
5.10 Gezondheid	20
6 Procedure	21
6.1 Kennisgeving	21
6.2 Raadpleging zienswijzen en advies op reikwijdte en detailniveau	21
6.3 Opstellen Milieueffectrapport	21
6.4 Terinzage legging en toetsing	21
6.5 Besluitvorming inpassingsplan	21
6.6 (Eventueel) Beroep tegen het inpassingsplan	22

1 Inleiding

1.1 Railterminal Gelderland

Het rivierengebied in Gelderland, tussen Gorinchem en Nijmegen, is dé verbinding voor goederenvervoer van Rotterdam naar Duitsland. Via deze Gelderse Corridor rijden per jaar duizenden vrachtwagens Duitsland in. Veel schepen transporteren goederen over de Waal. Om de Gelderse Corridor nog beter te benutten, wil provincie Gelderland aan de Betuweroute bij Valburg een railterminal aanleggen. Op dit moment kan er alleen lading op treinen op de Betuweroute worden geladen in Rotterdam. Met deze nieuwe railterminal voegt de provincie een extra overslagfaciliteit op de Betuweroute toe.

Op de Railterminal Gelderland (RTG) kunnen containers en andere laadeenheden worden overgeladen van vrachtwagen naar trein en vice versa. Dit maakt de provincie nog aantrekkelijker voor de vestiging van nieuwe (Europese) bedrijven en uitbreiding van bestaande bedrijven. Dat is goed voor de werkgelegenheid in heel Gelderland. Daarnaast is vervoer over het spoor milieuvriendelijker dan over de weg. Hiermee leveren we dan ook een bijdrage aan de klimaatdoelen van Parijs en sluiten we direct aan bij Europees beleid. Met een overslagpunt in Valburg is aansluiting met het Europese achterland en de corridor Rotterdam-Genua (Italië) gewaarborgd.

Voor vervoerders en verladers betekent een overslagpunt op het spoor de mogelijkheid om in de regio Arnhem en Nijmegen te kiezen tussen weg, water én spoor. De railterminal wordt openbaar toegankelijk. Iedereen kan zijn lading aanbieden in de vorm van containers en andere laadeenheden.

1.2 Aanleiding m.e.r.-procedure

Het voornemen is om een railterminal parallel aan de Betuweroute te leggen, nabij het huidige Container Uitwisseling Punt (CUP) Valburg. Het CUP wordt gebruikt voor het opstellen, bijsturen, splitsen en combineren van treinen en treindelen. Het CUP biedt géén mogelijkheid voor het laden, lossen en overslaan van laadeenheden vanaf het spoor (per trein) naar de weg (per vrachtwagen) en vice versa. Met de realisatie van de op- en overslaglocatie (railterminal) ter hoogte van het CUP wordt wel in deze mogelijkheid voorzien. De railterminal wordt geschikt gemaakt voor een op-en overslag tot maximaal 90.000 laadeenheden per jaar.

Voor de ontsluiting van de railterminal wordt een nieuwe toegangsweg aangelegd. Dit wordt een doorgaande weg die onder andere de ontsluiting van de railterminal in de richting van de Rijksweg A15 dient.

Om de RTG planologisch en juridisch mogelijk te maken wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld. Bij voorgenomen activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben, is het wettelijke verplicht om een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen. Dit is vastgelegd in het Besluit m.e.r., zodat milieueffecten van grote projecten op een volwaardige manier meegenomen worden in de besluitvorming. Een inpassingsplan is een plan zoals opgenomen in de C- en D-bijlage van het Besluit m.e.r. waarop een m.e.r.-(beoordelings)plicht van toepassing kan zijn.

Om te bepalen of voor het inpassingsplan ook daadwerkelijk een m.e.r.-(beoordelings)procedure doorlopen moet worden, zijn de volgende vragen relevant:

- Staan de activiteiten van het voornemen in de C- of D-bijlagen van het Besluit m.e.r.?
- Zo ja, overschrijden deze activiteiten de bijbehorende (indicatieve) drempelwaarden?
- En daarnaast: zijn significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand uit te sluiten?

1.2.1 Onderdeel C Besluit m.e.r.

In de C-lijst staat onder 1.3 de volgende activiteit vermeld: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een spoorweg voor spoorverkeer over lange afstand.'

Dit is de enige activiteit in de C-lijst die in de buurt komt van de voorgenomen activiteit. Deze activiteit heeft geen drempelwaarde. De voorgenomen activiteit betreft geen aanleg van een spoorweg voor spoorverkeer over lange afstand en wijzigt de bestaande spoorweg (Betuweroute) niet. De aan te leggen railterminal opereert onafhankelijk van de Betuweroute. De voorgenomen activiteit is daarmee niet direct m.e.r.-plichtig op basis van de C-lijst.

1.2.2 Onderdeel D Besluit m.e.r.

Op de D-lijst staan twee relevante activiteiten voor de aanleg van de railterminal en het spoor vermeld, deze worden hieronder toegelicht.

Onder 2.1: ‘De aanleg, wijziging of uitbreiding van overladingsstations of faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijken.’

De bijbehorende drempelwaarde voor de activiteit is een oppervlakte van 25 hectare. In het op te stellen milieueffectrapport (MER) worden drie varianten voor de locatie van de railterminal onderzocht; de noord-, midden- en zuidvariant. zie paragraaf 4.2.1. Het ruimtelijke beslag van de zuidvariant komt met de terminal en bijbehorende ontsluiting boven de drempelwaarde van 25 hectare. Om goed te kunnen functioneren als railterminal is het namelijk van essentieel belang dat in de nabijheid van de RTG voldoende capaciteit beschikbaar is om op te kunnen stellen (treinen, treindelen en losse locs) en te rangeren. Het nabijgelegen CUP ten noorden van de Betuweroute biedt deze mogelijkheden. De zuidvariant wordt rechtstreeks aangesloten op de Betuweroute. Hierdoor zijn de emplacementsporen van het CUP onbereikbaar en moet een eigen emplacement worden aangelegd. Dit vraagt extra ruimtebeslag. In de noord- en middenvariant kan het CUP wel gebruikt worden. Dit bespaart hierdoor in de aanleg van infrastructuur, waardoor deze varianten hierdoor onder de drempel-waarde van 25 hectare vallen. Dit betekent dat er voor de zuidvariant een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Voor de noord- en middenvariant geldt dat er geen directe m.e.r.-beoordelingsplicht is maar een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht.

Onder 2.2: ‘Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies.’

De bijbehorende drempelwaarden worden niet overschreden. De drempelwaarden betreffen nieuw aan te leggen spoor of een aanpassing van het spoor als deze is gelegen in gevoelig gebied. Gevoelig gebied is in bijlage A van het Besluit m.e.r. gedefinieerd en omvat alle Natura 2000-gebieden.

1.2.3 M.e.r.-beoordeling

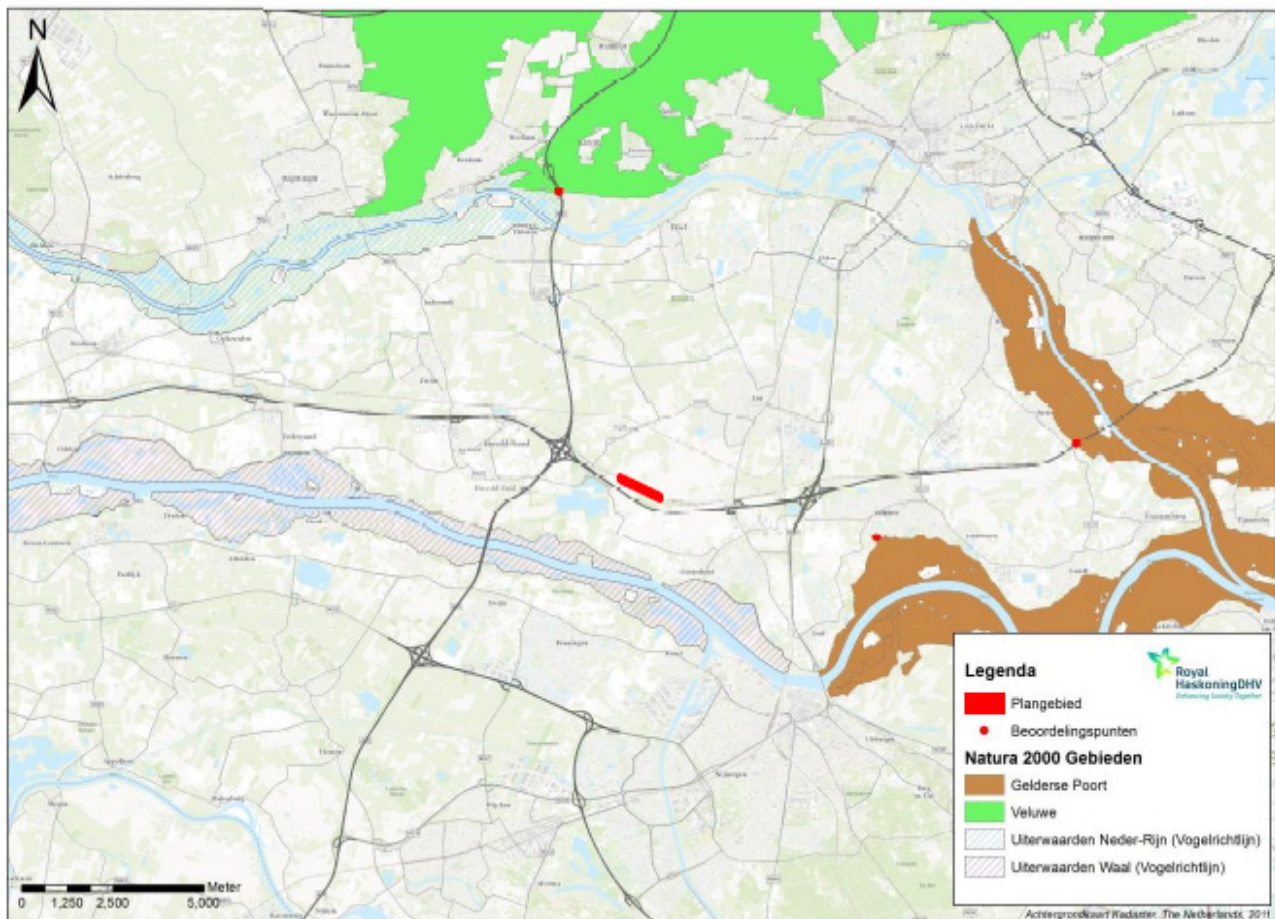
Op 12 maart 2019 heeft Gedeputeerde Staten een [ontwerp-inpassingsplan](#) Railterminal vrij gegeven voor inspraak. Iedereen heeft vervolgens vanaf 21 maart 2019 gedurende zes weken kunnen reageren op het ontwerp-inpassingsplan.

Voor dit ontwerp-inpassingsplan is een [m.e.r.-beoordeling](#) (april 2018) opgesteld om te beoordelen of er een m.e.r.-procedure doorlopen moest worden. In de m.e.r.-beoordeling werd geconcludeerd dat, gezien de relatief geringe milieu impact, het niet nodig was om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen. Op basis van de m.e.r.-beoordeling hebben Gedeputeerde Staten in april 2018 besloten geen MER op te stellen.

1.2.4 Natura 2000-gebieden

Zoals aangegeven dient ook de vraag te worden beantwoord of er op voorhand significant negatieve effecten zijn op Natura 2000-gebieden. Wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand niet zijn uit te sluiten geldt er een plan m.e.r.-plicht. Deze gebieden zijn in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) aangewezen. De Wnb bundelt sinds 1 januari 2017 de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. De wet beschermt natuurgebieden, planten- en diersoorten. De wet is gericht op het behoud van habitattypen en leefgebieden (gebiedsbescherming) door de Natura 2000-gebieden in een gunstige staat van instandhouding te brengen of te houden. In de omgeving van het plangebied liggen de volgende Natura 2000-gebieden:

- Gelderse Poort (op ca. 6 km);
- Veluwe (op ca. 7,5 km);
- Uiterwaarden Waal (op ca. 2,5 km);
- Uiterwaarden Neder-Rijn (op ca. 7 km).



figuur: Nabijgelegen naturazoo-gebieden

Elk project dient te berekenen hoeveel de ontwikkeling bijdraagt aan stikstofdepositie in Natura2000-gebieden. Ten tijde van het ontwerp-inpassingsplan Railterminal Gelderland was het Programma Aanpak Stikstof (PAS) van kracht. De PAS beoogde een gebiedsgerichte aanpak van de gevolgen van stikstofdepositie, waarbij (beperkte) ruimte wordt geboden voor nieuwe economische activiteiten met stikstofuitstoot in de buurt van Natura 2000.

Voor deze ontwikkelingen was een grenswaarde opgenomen. De grenswaarde was in principe 1 mol N/ha/j en activiteiten met een stikstofdepositie tussen 0,05 en 1 mol N/ha/j konden gebruik maken van de meldingsruimte. Als de meldingsruimte binnen een gebied bijna op was, werd de grenswaarde verlaagd naar 0,05 mol N/ha/j. In het ontwerp inpassingsplan was er sprake van een kleine depositiewaarde boven de drempelwaarde die in de PAS was vastgelegd. Door verdere elektrificatie van de RTG zou de depositie worden beperkt, waardoor de verwachting was dat de RTG onder de drempelwaarde zou komen. Hierdoor was er geen sprake van een plan m.e.r.-plicht. Door het vervallen van het PAS, vanwege de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019, is er geen drempelwaarde meer. De PAS mag niet meer als toestemmingsbasis voor projecten worden gebruikt. Voor ieder project moet zelfstandig onderbouwd worden dat geen sprake is van significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden.

De RTG heeft een beperkte uitstoot van stikstofdepositie in de Natura-2000 gebieden Rijntakken en Veluwe. Hierdoor zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet uit te sluiten en dient een 'passende beoordeling' gemaakt te worden. Dit is het onderzoek waarmee we de effecten van de beperkte stikstof-neerslag op natuurgebieden in de omgeving in beeld gaan brengen en hierbij is het doorlopen van een m.e.r.-procedure doorlopen verplicht. De noodzaak tot een passende beoordeling maakt het voornemen plan m.e.r.-plichtig. Op 12 november 2019 hebben Gedeputeerde Staten daarom besloten een MER op te stellen voor de RTG.

Gezien de voorgenomen ingreep en de afstanden tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn andere effecten op Natura 2000-gebieden uitgesloten.

1.2. Conclusie

De drempelwaarden uit de D-lijst van het Besluit m.e.r. van 25 hectare bij de aanleg, wijziging of uitbreiding van overladingsstations of faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijzen wordt bij de te onderzoeken zuidvariant overschreden. Hierdoor geldt er een m.e.r.-beoordelingsplicht voor het op te stellen inpassingsplan.

Daarnaast zijn door de geringe stikstofdepositie op Natura2000-gebieden Rijntakken en de Veluwe negatieve effecten op Natura2000-gebieden niet uit te sluiten en dient er een passende beoordeling worden gemaakt. Een passende beoordeling maakt een ontwikkeling plan-m.e.r.-plichtig.

Bovenstaande zorgt ervoor dat er voor het inpassingsplan een plan MER wordt opgesteld en de uitgebreide m.e.r.-procedure wordt doorlopen.

1.3 Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Voor de RTG wordt de uitgebreide m.e.r.-procedure gevolgd. Dit betekent onder andere dat:

- het voornemen om een plan op te stellen openbaar wordt aangekondigd en;
- er gelegenheid wordt geboden voor inspraak en advies.

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) maakt beide mogelijk en markeert de start van de m.e.r.-procedure. Het beschrijft de achtergrond, het doel en de aanpak van het proces dat uiteindelijk moet leiden tot een besluit over de Railterminal Gelderland in het kader van het inpassingsplan. Belangrijke onderwerpen zijn hierbij welke alternatieven worden onderzocht (zie hoofdstuk 4) en hoe de milieugevolgen van deze alternatieven worden onderzocht (zie hoofdstuk 5).

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de aanleiding, het doel en de urgentie van het project.

De uitgangsituatie wordt beschreven in hoofdstuk 3. Dit hoofdstuk gaat in op de geschiedenis van het project en de locatiekeuze.

In hoofdstuk 4 wordt de procesaanpak omschreven en wordt tevens ingegaan op de alternatieven die worden onderzocht in het milieueffectrapport (MER).

Hoofdstuk 5 gaat vervolgens in op de wijze van effectbeoordeling voor het MER. Na een algemene toelichting wordt de aanpak per milieuthema nader toegelicht.

Hoofdstuk 6 sluit ten slotte af met de wijze waarop de participatie door belanghebbenden plaatsvindt en de organisatie van het project.

2 Projectdefinitie

2.1 Aanleiding

De provincie Gelderland werkt samen met het bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en andere overheden via programma's en projecten 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. De navolgende afbeelding toont een schematisch overzicht van de ligging van de Gelderse Corridor.



Figuur: Gelderse Corridor

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 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 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.

Voor het wegvervoer is de A15 de aangewezen transportas met voldoende aansluitpunten. Voor het transport over water is de Waal de hoofdverbinding. Voor het overslaan van containers op het schip zijn er terminals in Nijmegen, Tiel en het Duitse Emmerich. Een overslagpunt op het spoor aan de Betuweroute ontbreekt echter. Eén van de ontwikkelingen om de mogelijkheden van de Gelderse Corridor nog beter te benutten is de realisatie van een railterminal waarmee een overslagpunt voor alle trimodale¹ vervoerscombinaties wordt aangeboden.

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.

Om knelpunten te voorkomen en op te lossen, bekijkt provincie Gelderland hoe we bedrijventerreinen zo kunnen clusteren dat we vervoers- en goederensystemen slimmer met elkaar en met ontwikkelingen in de stad kunnen verbinden. De ambitie van provincie Gelderland is dat in 2050 het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal is. Hierbij richt Gelderland zich vooral en in eerste instantie op (logistieke) knelpunten en knelpunten rond de Gelderse steden. Op 13 november 2019 heeft provincie Gelderland het [persbericht](#) uitgebracht dat de provincie de ruimtelijke impact van XXL-logistiek op het landschap wil beperken. De vestigingen moet voortaan worden geclusterd op de corridors Rhine Alpine en de Northsea Baltic de logistieke knooppunten in Tiel, Nijmegen, Emmerich-Montferland-Zevenaar. Dit is in de regio van de RTG.

¹ Trimodaal = uitwisseling van vervoerstroom over weg, spoor en water

2.2 Doelstelling

De provincie Gelderland wil naast vervoer over weg en water, ook vervoer via spoor aan de Betuweroute aanbieden. Dit wil de provincie Gelderland doen door een op- en overslagpunt (railterminal) te realiseren ter hoogte van het CUP in Valburg. Met de Railterminal Gelderland heeft de provincie Gelderland de volgende twee doelstellingen voor ogen:

- Het bevorderen van de economische structuurversterking in de regio door het aanbieden van trimodaliteit in het knooppunt Nijmegen in de vervoersvormen via de weg (A15), het water (Barge Terminal Nijmegen) en het spoor (Betuweroute).
Het aanbieden van trimodaliteit maakt de provincie aantrekkelijk als vestigingsplaats voor nieuwe (logistieke) bedrijvigheid en ontsluit de Betuweroute voor regionale vervoersstromen. Ook bestaande bedrijvigheid wil de keuze hebben uit de verschillende vervoersmogelijkheden. Dit leidt tot een belangrijke economische structuurversterking voor de regio en daaraan gekoppeld een potentiële toename aan werkgelegenheid met een aanmerkelijk aandeel voor laagopgeleiden. In de [maatschappelijke kosten-batenanalyse](#) wordt hier nader op ingezoomd. Logistieke bedrijvigheid is niet alleen het ompakken van dozen, maar ook assemblage van producten, waardoor er een duidelijke economisch toegevoegde waarde ontstaat. Het rapport van Panteia (december 2019, zie bijlage 1) bevestigt dat de potentie van de RTG voor het vervoer van en naar het buitenland uit de regio komt, met name vanuit Arnhem, Zevenaar en Zwolle.
- Een bijdrage leveren aan de klimaatdoelen, doordat spoorgoederenvervoer milieuvriendelijker is dan wegvervoer met een vrachtauto. Naar aanleiding van het Klimaatakkoord van Parijs hebben EU-lidstaten met elkaar afgesproken dat de EU in 2030 minimaal 40% minder moet uitstoten. De Nederlandse overheid wil de opwarming van de aarde beperkt houden en stelt daarom het doel om in 2030 49% minder CO₂ uit te stoten ten opzichte van 1990. In 2050 moet de uitstoot van broeikasgassen met 95% afgenomen zijn. In het Nederlandse Klimaatakkoord is optimalisatie van het spoorgoederenvervoer opgenomen als afspraak.

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is de doelstelling opgenomen dat in 2050 het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal is. Gelderland wil in 2050 klimaat neutraal zijn. Als tussendoel is in 2030 55% broeikasgasreductie in Gelderland gerealiseerd.

Panteia (zie bijlage 1) heeft de CO₂-besparing door de RTG in beeld gebracht. Onderstaande opsomming laat zien dat spoorvervoer een stuk duurzamer is dan een vrachtauto:

- Een zware vrachtauto verbruikt gemiddeld 1 liter brandstof (diesel) per 3,2 km. Dat komt overeen met 3,1 kWh per km en 1,0 kg CO₂ per km.
- Een trein heeft daarentegen een vervoerscapaciteit van vijftig containers. Om deze vijftig containers over een afstand van één kilometer te verplaatsen, heeft een trein in totaal 27 kWh aan elektrische energie nodig (oftewel 0,5 kWh per container).
- Hieruit blijkt dat het energieverbruik van een trein een factor zes lager ligt dan de vrachtauto. Als er vanuit wordt gegaan dat alle opgewekte energie CO₂ uitstoot oplevert, komt dit neer op een 0,17 kg CO₂ per km.

Panteia heeft voor een groot aantal herkomst- en bestemmingscombinaties voor de RTG ingeschat wat de besparing kan zijn op CO₂. Naar landen zoals Italië en Polen worden percentages gehaald van circa 75% van emissies; dichterbij huis (Duitsland, Frankrijk) bedraagt de besparing eerder 50%. Om de volledige besparing te berekenen van de RTG op CO₂, is Panteia uitgegaan van een gemiddelde besparing van 67% op de CO₂-emissie die nu met het verkeer over de weg gemoeid gaat. Als RTG doorgroeit naar haar maximale capaciteit van 90.000 laadeenheden, verwacht Panteia een reductie van 50 kton per jaar in Europa. De reductie van 40 tot 50 kiloton CO₂ per jaar is substantieel te noemen. Het totale goederenvervoer over de weg in Gelderland is goed voor 929 kiloton². In totaal kan met de RTG dus 5% van CO₂-emissie van het goederenwegvervoer in Gelderland bespaard worden.

Binnen Nederland is de CO₂-reductie beperkter. Dat komt doordat het verzorgingsgebied van de RTG met name Oost-Nederland omvat. In de uitgangssituatie zonder RTG, zullen vrachtwagenritten dan ook spoedig de grens over gaan. In de situatie met RTG, wordt er een traject over Nederlands grondgebied gereden om lading op de terminal af te leveren. Binnen Nederland gaat het om een CO₂-reductie van 144 ton (0,14 kton).

2 Zie: https://klimaatmonitor.databank.nl/jive?workspace_guid=c747c8ab-ee75-4462-b14d-obc1f5a3e982

3 Terugblik besluitvormingsproces

3.1 Locatiekeuze locatie Valburg

De provincie Gelderland wil de hiervoor genoemde doelstellingen realiseren door een op- en overslag punt te realiseren ter hoogte van het CUP Valburg (gemeente Overbetuwe).

De Betuweroute is speciaal voor goederenvervoer gebouwd en bij Valburg is een emplacement aangelegd voor containertreinen, het zogenaamde CUP. Het CUP is aangelegd als mogelijkheid om treinen die over de Betuweroute rijden, tijdelijk te parkeren. De aanwezige infrastructuur kan deels worden gebruikt voor een op- en overslagpunt voor laadeenheden van de weg naar het spoor en vice versa. Het is de plek in Gelderland langs de Betuweroute waar al de nodige voorzieningen liggen (negen rangeersporen). Op die manier wordt er efficiënt gebruikgemaakt van de aanwezige voorziening om treinen te parkeren aan de Betuweroute en kan de infrastructuur van de doorgaande Betuweroute worden gebruikt, waar anders alleen treinen door Gelderland over heen rijden zonder dat er kan worden gelost of geladen.

Voordat er voor de locatie bij Valburg ter hoogte van het CUP werd gekozen, zijn in 2013 verschillende locaties in Gelderland getoetst op de vestigingsmogelijkheid van een railterminal (PS2013-719). Er zijn drie varianten bij Valburg bekeken, vijf locaties in de regio Rivierengebied (rondom Tiel) en een locatie bij Emplacement Arnhem (Goederen Oost) en Kleefse Waard. Elke locatie is getoetst op kosten, mate van milieuhinder voor omwonenden, de bereikbaarheid voor treinen richting Duitsland en Rotterdam en de mogelijkheden om bij te laden op doorgaande treinen. De locaties Arnhem Kleefse Waard en Valburg zijn uiteindelijk als kansrijke locaties voor de ontwikkeling van een railterminal naar voren gekomen. De locaties in het rivierengebied rondom Tiel zijn niet interessant vanwege de hoge kosten voor aanleg en de nabijheid van de Rotterdamse haven, waardoor wegvervoer en binnenvaart voor deze regio leidend zijn. De locatie in Arnhem biedt net als Valburg de mogelijkheid voor tri modaliteit en heeft lage investeringskosten. De verbinding naar Rotterdam is echter lastig omdat gedeeltelijk over een druk spoortraject met passagierstreinen gereden moet worden. De locatie Valburg biedt de mogelijkheid om ook bij te laden op doorgaande treinen en is de enige locatie waarbij gebruik kan worden gemaakt van de Betuwelijn die alleen voor goederenvervoer is aangelegd. Ook over de weg is de ontsluiting van de railterminal in Valburg geschikter, vanwege de directe ligging aan de Rijksweg A15 en de nabijheid van een afslag waardoor er maar kort over het regionale wegennet wordt gereden.

De locatie Valburg heeft om bovenstaande redenen uiteindelijk de voorkeur van Provinciale Staten gekregen.

In december 2019 is door Panteia opnieuw de potentie van de Railterminal Gelderland in beeld gebracht (zie bijlage 1). Panteia heeft deze studie eerder uitgevoerd in 2013 en 2016, met de nieuwe studie zijn deze onderzoeken geactualiseerd. In deze studie heeft Panteia ter vergelijking ook de hypothetische mogelijke locaties Kleefse Waard, het Emplacement Arnhem en Tiel opnieuw onderzocht. In de studie concludeert Panteia dat de potentie voor de twee terminals in Arnhem aanzienlijk lager is dan voor die in Valburg. Dit komt hoofdzakelijk doordat het vanuit zowel Kleefse Waard als het Emplacement Arnhem niet opportuun is om nieuwe railydiensten op te zetten naar bestemmingen in Europa. Ook is bijladen niet mogelijk, doordat er geen containertreinen passeren op de spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem. Dit betekent dat er zelfstandige diensten zouden moeten worden opgezet vanuit Emplacement Arnhem of Kleefse Waard. Het volume hiervoor is echter in vrijwel alle gevallen te klein. Op de Betuweroute passeren al containertreinen over het spoortraject. Dit maakt bijladen relatief gemakkelijk en kosteneffectiever. Hierdoor is de potentie voor lading van de locatie Valburg aanzienlijk hoger.

De mogelijke locatie op het bedrijventpark Medel (Tiel) ligt aan de Betuweroute en in de directe nabijheid van de Waal en de A15. Deze locatie kent daarmee dezelfde voordelen als Valburg. Er is echter één verschil: de locatie ligt aanzienlijk westelijker. Daarmee ligt de locatie dichterbij het Rail Service Centrum (RSC) te Rotterdam en verder weg van de intermodale opties te Duisburg. Hierdoor is het voor ladingsstromen die vanuit de regio Utrecht komen, mogelijk voordeliger om via Tiel afgewikkeld te worden dan via Rotterdam. Andersom beredeneerd, kan voor stromen vanuit Noord(oost)-Nederland de extra afstand over de weg ten opzichte van Valburg betekenen dat juist Duisburg aantrekkelijker wordt. De berekeningen wijzen uit dat het potentieel voor een terminal te Tiel 45.000 laadeenheden is. Panteia schat het potentieel voor de RTC in op 60.000 laadeenheden³.

³ In het spoorgoederenvervoer is ongeveer 20% van de vervoerde containers leeg. Dat betekent dat er voor elke vier beladen container, een lege container vervoerd wordt. Er is dus een opslagfactor van 25% nodig voor het leegvervoer. Hiermee rekening houdend komt het potentieel van de RTC in 2030 op 82.500 laadeenheden.

Op basis van bovenstaande concludeert de provincie Gelderland dat de potentie van de locatie Valburg veel groter is voor de ontwikkeling van een railterminal dan de locaties Tiel, Emplacement Arnhem en Kleefse Waard. Deze locaties zullen dan ook niet nader worden onderzocht. Het geactualiseerde onderzoek van Panteia ondersteunt het besluit van Provinciale Staten om te kiezen voor de locatie ter hoogte van Valburg.

3.2 Locatiekeuze noordvariant

Na het besluit van Provinciale Staten om de locatie bij Valburg verder uit te werken heeft onderzoek plaatsgevonden naar enkele alternatieven voor invulling van de railterminal op de locatie in Valburg bij het CUP. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden in de [Milieueffectenstudie Railterminal Gelderland](#) (MES, 2017) en de [maatschappelijke kosten-batenanalyse](#) (MKBA, 2017). De onderzochte varianten onderscheiden zich voornamelijk op de ligging van de op- en overslaglocatie ten opzichte van de Betuweroute en de ontsluiting op de A15. Er zijn drie varianten in beeld geweest (zie hoofdstuk 4 voor meer informatie over en kaartbeeld van deze varianten):

- Een noordvariant ten noorden van het huidige CUP: deze sluit aan op de middenbundel van het CUP (het gebied grofweg tussen Valburg en het buurtschap Reeth). Voor de aanleg worden de huidige geluidswal en de Reethsestraat over een lengte van 800 meter 60 meter naar het noorden verlegd;
- Een middenbundel-variant waarbij de terminal op de middenbundel van het huidige CUP wordt gesitueerd. De huidige geluidswal en weg kunnen blijven liggen. De aanwezige sporenbundel van het CUP wordt naar het zuiden verplaatst;
- Een zuidvariant die aansluit aan de zuidkant van de Betuweroute. Er worden daarbij extra verbindingsspooren aangelegd tussen de railterminal en de hoofdbaan van de Betuweroute.

De onderstaande figuur geeft een indruk van de score van de varianten op basis van verschillende criteria:

Aspect	Inrichtingsvarianten		
	Zuidvariant	Middenbundel	Noordvariant
Oppervlaktebeslag nieuwe grond	- 35 ha	+ 0 ha	0 5 ha
Capaciteit CUP	+	-	0
Veiligheid spoor	+	-	0
Doorstroming hoofdbaan	-	+	+
Beheeraspecten spoor	-	0	0
Beleidslijnen ProRail	-	-	0
Exploitatietechnische aspecten RTG-terrein	--	0	+
Aanlegkosten RTG	--	0	+
Toekomstvastheid	-	--	+
Kosten	52 mln	34 mln	23 mln

Provinciale Staten hebben in december 2017 gekozen voor de noordvariant ((PS2017-667). De milieueffecten van de inrichtingsvarianten onderscheidden zich slechts in beperkte mate van elkaar (zie het figuur op de volgende pagina). De kosten voor de varianten onderscheidden zich wel, wat te maken heeft met aanpassingen op het CUP of omdat er geen gebruik kan worden gemaakt van de bestaande voorzieningen. Voor de zuidvariant geldt dat de bestaande CUP niet kan worden gebruikt, deze voorzieningen liggen immers aan de noordzijde van de Betuweroute. Om aan de eisen van ProRail met betrekking tot veiligheid, rangeren en calamiteiten te kunnen voldoen, moeten er voor deze variant aanvullende spoorvoorzieningen worden gemaakt die gepaard gaan met hoge kosten en een aanzienlijk ruimtebeslag. De terminal strekt zich in deze variant uit over een lengte van drie kilometer.

De milieueffecten tussen de middenbundel en noordvariant zijn niet onderscheidend en zijn in het milieu-onderzoek als één variant opgenomen. De ligging van de noordvariant verschilt 60 meter ten opzichte van die van de middenbundel; de afstand ten opzichte van de ligging van de eerste woonbebouwing is vergelijkbaar. ProRail wil de volledige functionaliteit van het CUP in standhouden, daarom moeten voor de middenbundel drie vervangende sporen met bovenleiding worden aangelegd tussen het huidige CUP en de Betuweroute. Dit leidt tot een forse investering ten opzichte van de de noordvariant, waar alleen een terminal hoeft te worden aangelegd. Daarnaast wordt het gebruik van het CUP in de middenbundel beperkt, doordat niet alle rangeerspooren bereikbaar zijn en sommige opstelspooren ook korter worden. Vanwege deze

bepeking in gebruik van het CUP, de hoge kosten en de milieueffecten die niet positief onderscheidend zijn ten opzichte van de noordvariant, viel ook de middenbundel af.

Voor de ontsluitingsweg zijn ook zes verschillende alternatieven onderzocht per variant. Zie voor een beschrijving van een ontsluitingsalternatieven paragraaf 4.2.2. Van deze varianten is gekozen voor het alternatief '1B'. In deze variant wordt geen gebruik gemaakt van de huidige onderhoudsweg, maar wordt er een nieuwe verbinding aangelegd parallel aan de onderhoudsweg van ProRail. De nieuwe verbinding is een openbare weg, zodat de Reethsestraat niet meer nodig is voor doorgaand verkeer. De huidige Reethsestraat is niet geschikt voor zwaar vrachtverkeer en wordt als gevolg van de gekozen oplossing afgewaardeerd tot een verkeersluwe(re) weg. De nieuwe ontsluitingsweg zal een snellere route bieden voor het doorgaande verkeer en doorgaand verkeer over de Reethsestraat zal in overleg met de gemeente Overbetuwe ontmoedigd worden doordat uitsluitend bestemmingsverkeer wordt toegestaan. Daarnaast wordt een veilige aansluiting op het kruispunt Reethsestraat/ Rijksweg Zuid gerealiseerd. Ten noorden van de terminal en de ontsluitingsweg wordt een grondwal aangelegd die dient ter landschappelijke inpassing van het bedrijfsperceel en de weg.

Criterion	1A Dienstweg	1B Nieuwe weg	2 Tunnel	3 Tielsestr	4 Reethsestr	5 Zuid	Bi Viaduct	Bii Op/afrt
Aantal gehinderden geluid	0	0/+	0	0/+	0/-	0	0	0
Juridische haalbaarheid geluid	-	--	0	0	-	0	0	0
Lucht	0	0	0	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid (brom)fiets Rijksweg Zuid	+	+	0/-	0/-	+	0/-	0	0
Verkeersveiligheid overige wegvakken	+	++	0	0/-	-	0	0	0/-
Externe veiligheid Plaatsgebonden risico	0	0	0	0	0	0	0	0
Externe veiligheid Groepsgebonden risico	-	-	-	-	--	-	-	0
Lichthinder	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Landschap	-	--	-	-	--	--	--	0
Cultuurhistorie	0	0	0	0	-	0	0	0
Archeologie	--	--	-	-	--	-	0	-
Beschermde gebieden Wnb	0	0	0	0	0	0	0	0
Beschermde soorten Wnb	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0/-
Houtopstanden	0	0	0	0	-	0	0	0
Gelders Natuurnetwerk	0	0	0	0/-	0	--	0	0
Bodemkwaliteit	+	+	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0
Grondwaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0
Waterberging	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0

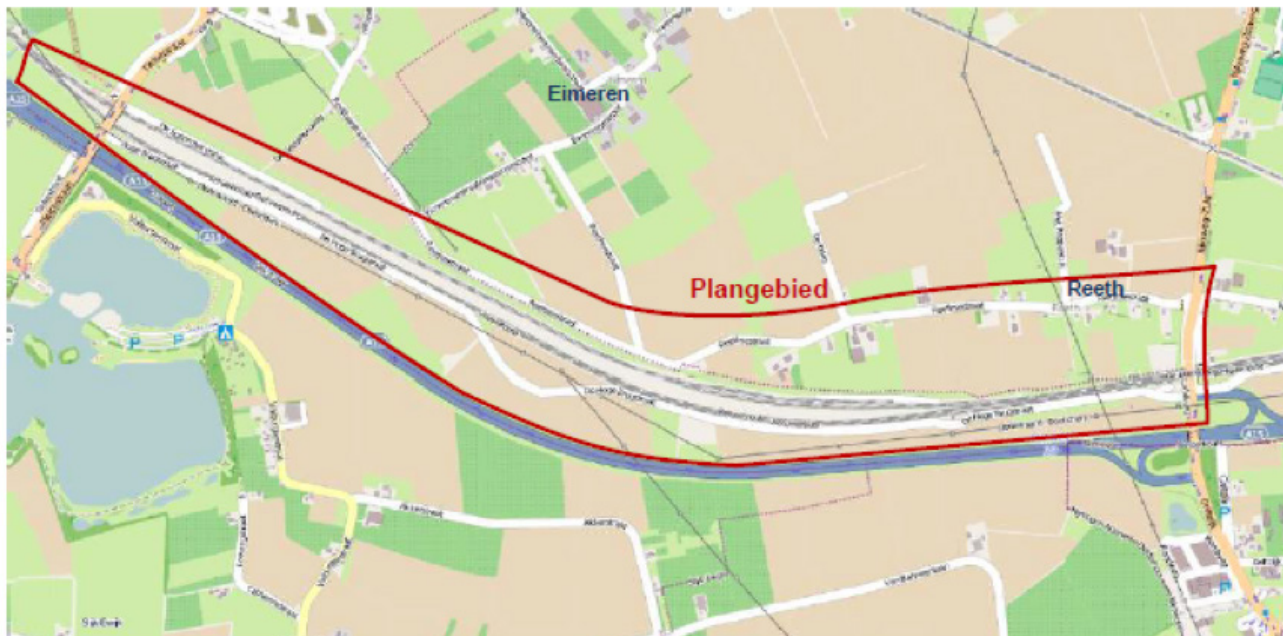
Figuur: totaaloverzicht van de milieueffecten uit de MES. Binnen de (onsluitings)alternatieven zijn ook de locatievarianten noord- (1 t/m. 4) en zuid- (5) mede beoordeeld.

4 Uitgangssituatie

4.1 Voorgenomen activiteit en plangebied

4.1.1 Plangebied

De RTG is voorzien ter hoogte van het bestaande CUP bij Valburg. Er zijn drie varianten voor de locatie en inrichting voor de op- en overslag van laadeenheden (railterminal), deze worden nader toegelicht in paragraaf 4.2.1. De railterminal moet worden ontsloten op de A15 en de Betuweroute. Ontsluiting op de A15 kan op verschillende manieren. Deze alternatieven worden in paragraaf 4.2.2 besproken. De alternatieven en varianten voor de terminal en bijbehorende ontsluiting zijn allen gelegen binnen het plangebied in onderstaand figuur.



figuur: Plangebied voor het MER

4.1.2 Activiteiten op de terminal

Overslag van containers

De terminal zal een overslag hebben van 30.000 laadeenheden per jaar in de startfase, met een mogelijke doorgroei naar een overslag van 90.000 laadeenheden per jaar in de eindfase. Dit is de maximale capaciteit van de terminal. Het laden, lossen en overslaan van laadeenheden kan plaatsvinden op verschillende manieren, met inzet van uiteenlopende typen van equipment en aandrijving. Deze twee fases hebben een verschillende invulling in de bediening. Tot een overslag van 30.000 laadeenheden is er vanuit gegaan dat er gebruik wordt gemaakt van twee reachstackers en één empty handler (voertuigen om de containers te verplaatsen), beide draaiend op dieselmotoren. Bij een overslag vanaf 30.000 laadeenheden per jaar wordt gebruikgemaakt van twee elektrische portaalkranen van maximaal 25 meter hoog en één empty handler. Dit is gebaseerd op het bedrijfseconomisch uitgangspunt dat portaalkranen een zodanige investering vragen, dat overslag onder de 30.000 laadeenheden alleen economisch haalbaar is met reachstackers.

Opslag van containers

Opslag is naast laden en lossen de enige andere activiteit op de railterminal. Naast de terminal is een strook voor opslag gereserveerd. De containers worden maximaal vier hoog opgestapeld, met een maximale hoogte van 10,5 meter.

Externe veiligheid

Bij de maximale capaciteit van de terminal bestaat circa 1,5% van de lading uit containers met een gevaarlijke stof. Dit is bij de maximale capaciteit circa 1350 laadeenheden per jaar.

Binnenrijden van treinen

Per weekdag komen er gemiddeld twaalf aankomende en vertrekkende treinen met gemiddeld 35 wagons.

Laden en lossen

Door overslag op de terminal zullen bij de maximale capaciteit van 90.000 laadeenheden circa 340 vrachtwagen bewegingen per weekdag geladen en gelost worden. Daarnaast zullen zes middelzware vrachtwagens en zestien personenauto's per dag van en naar de RTG rijden ten behoeve van onderhoud en personeel. Op het terrein van de terminal worden maximaal 22 parkeerplaatsen gerealiseerd voor vrachtwagens die in afwachting zijn van laden en lossen.

Poortgebouw

Op de RTG wordt een poortgebouw gerealiseerd, waar onder andere de administratieve- en facilitaire ruimte wordt ondergebracht. Het poortgebouw wordt maximaal 8 meter hoog.

4.2 Alternatieven

Met voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een start gemaakt met de m.e.r.-procedure. In het op te stellen milieueffectrapport zullen dezelfde inrichtingsvarianten en ontsluitingsalternatieven worden onderzocht die destijds zijn onderzocht in de MES en de MKBA, omdat andere locaties veel minder potentie hebben (zie paragraaf 3.1).

Op basis van de resultaten van de uitgevoerde MES, is al eerder een brede afweging voor een voorkeursvariant gemaakt. De verwachting is dan ook dat de conclusies van het nieuwe MER grote gelijkenis vertonen met deze studie. In onderstaande paragrafen worden de varianten en alternatieven toegelicht. Deze zijn gelijk aan de varianten uit de MES.

4.2.1 Railterminal

Voor de railterminal worden in het MER drie locatievarianten onderzocht ter hoogte van het CUP.

Het gaat om de volgende drie locatievarianten:

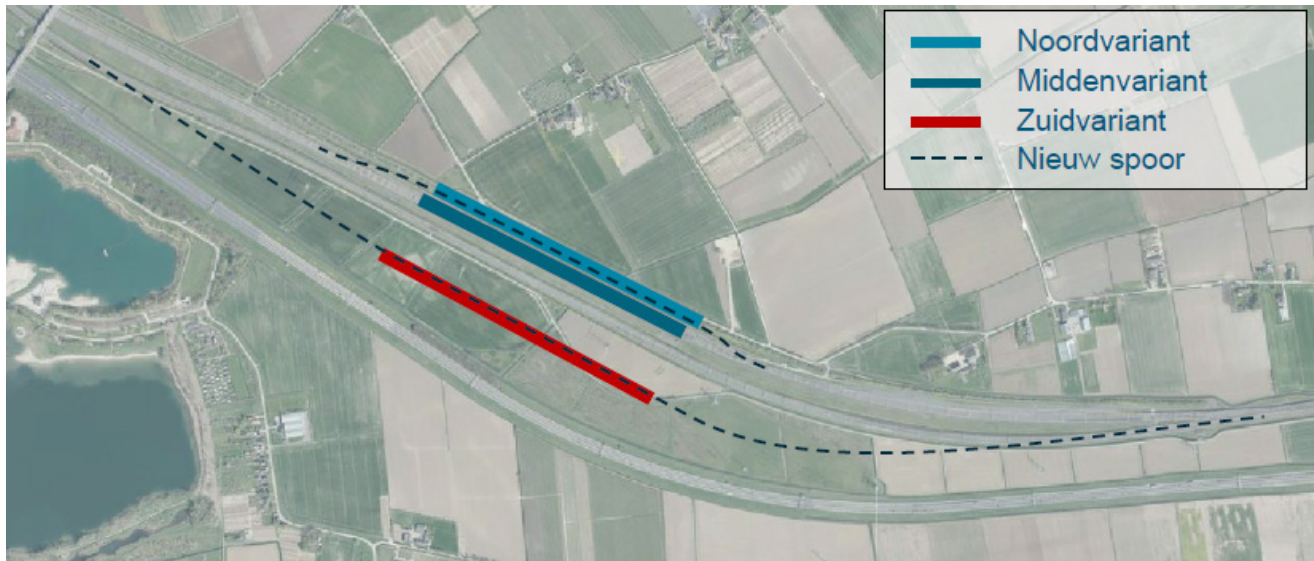
- Noordvariant:
 - Een variant ten noorden van het huidige CUP;
 - Breedte 46,35 m (+ extra reserveringsstrook van 10 m), lengte 800 m;
 - Extra ruimtebeslag: 10 ha;
 - De ruimte is beperkt, de bestaande geluidswal, sloten en openbare weg moeten verlegd worden.
 - De voorzieningen moeten rekening houden met de kruisende hoogspanningslijn.
- Middenvariant:
 - Een variant waarbij de terminal op de middenbundel van het huidige CUP ligt;
 - Breedte 42,5 m, lengte 750 m;
 - Extra ruimtebeslag: 3,9 ha;
 - De geluidswal moet deels afgegraven worden en vervangen door een keerwand om ruimte te creëren. De voorzieningen moeten rekening houden met de kruisende hoogspanningslijn.
- Zuidvariant:
 - Een variant ten zuiden van het spoor, tussen Betuweroute en A15;
 - Aanleg nieuw zijspoor van 3,7 km;
 - Extra ruimtebeslag spoor: 13 ha (uitgaande van benodigd ruimteprofiel van 30 m);
 - Terminal: breedte 56,5 m, lengte 918 m;
 - Extra ruimtebeslag terminal: 5,2 ha;
 - Totaal ruimtebeslag spoor, terminal, ontsluitingsweg, ruimte tussen Betuweroute en zijspoor en overige restruimtes tussen zijspoor en De Hoge Brugstraat: 43 ha;
 - De Hoge Brugstraat moet omgelegd worden;
 - Er moet onderzocht worden of de onderdoorgang van de spooraansluiting onder de hoogspanningslijn ten oosten van de terminal hoog genoeg is. Tevens is in het ontwerp de ruimte bij het viaduct Tielsestraat onvoldoende.

De inrichtingen van de locatievarianten zijn nog niet geheel uitgewerkt en met name de midden- en zuidvariant voldoen nog niet aan gebruikseisen van ProRail zoals voor bufferlengtes en omloopsporen. De zuidvariant past in het schetsontwerp niet onder het huidige viaduct van de Tielsestraat over de Betuweroute. De schetsen bevatten dus nog de nodige onzekerheden die bij de keuze van één van deze varianten nader uitgewerkt moeten worden. Voor het detailniveau van een planMER is dit niet noodzakelijk.

Medio 2019 is door de gemeente Overbetuwe een vergunning verleend voor het realiseren van een zonnepark tussen de Betuweroute en de A15, ter hoogte van het ruimtebeslag van de zuidvariant.

Hiermee is de zuidvariant geen realistisch alternatief meer in het MER, omdat op deze locatie zonneparken reeds zijn vergund aan een particulier initiatief. Door gemeente Overbetuwe en omwonenden is ten tijde

van het ontwerp inpassingsplan voor de Railterminal gevraagd om de zuid variant opnieuw te onderzoeken. Er is daarom gekozen om de zuidvariant in het MER opnieuw te beoordelen.



Figuur: Drie locatievarianten van de railterminal

4.2.2 Ontsluitingsweg

Voor de ontsluiting van de RTG worden de volgende alternatieven onderzocht in het MER:

- 1 Alternatief 1A: Parallel noordkant Betuweroute, over dienstweg
Ontsluiting noordelijk langs het spoor richting het oosten, komt uit op de Rijksweg Zuid op het kruispunt in Reeth. Deze ontsluiting gaat via deels over een tracé van de huidige dienstweg van ProRail. Dit is geen openbare weg, op deze weg zal, voor zover op het terrein van ProRail, een maximum snelheid van 50 km per uur gelden. Dit tracé heeft een lengte van ongeveer 2 km. In deze variant wordt de Reethsestraat nog steeds gebruikt voor doorgaand verkeer.
- 2 Variant 1B: Parallel noordkant Betuweroute, nieuwe weg
Er wordt geen gebruik gemaakt van de huidige dienstweg, maar er wordt een nieuwe verbinding aangelegd noordelijk parallel aan de dienstweg en geluidswal. De nieuwe verbinding is een openbare weg zodat de Reethsestraat niet meer nodig is voor doorgaand verkeer.
- 3 Alternatief 2: Oversteek naar zuidkant
Ontsluiting richting het oosten, onderdoorgang via een tunnel onder de Betuweroute door, uitkomend op de Rijksweg Zuid. Op deze weg zal een maximum snelheid van 80 km per uur gelden. Dit tracé heeft een lengte van ongeveer 2 km.
- 4 Alternatief 3: Omrijden via Tielsestraat
Ontsluiting richting het westen via nieuwe verbinding noordelijk langs de geluidswal, via het viaduct van de Tielsestraat loopt de route over de Betuweroute naar De Hoge Brugstraat. De rest van de ontsluiting loopt vervolgens over een te verbreden De Hoge Brugstraat die rechtstreeks wordt aangesloten op Rijksweg Zuid. Op de nieuwe wegen zal een maximum snelheid van 80 km per uur gelden. Dit tracé heeft een lengte van ongeveer 5,5 km.
- 5 Alternatief 4: Reethsestraat
Ontsluiting loopt via de Reethsestraat die opgewaardeerd (verbreed) wordt en voorzien wordt van een vrij liggend fietspad. Op deze weg zal een maximum snelheid van 60 km per uur gelden. Dit tracé heeft een lengte van ongeveer 2 km.
- 6 Alternatief 5: Zuidvariant, via De Hoge Brugstraat
Dit alternatief geldt uitsluitend voor locatievariant Zuid. De Hoge Brugstraat wordt ter hoogte van de RTG en de aansluitende sporen voor een groot deel in zuidelijke richting verlegd. De ontsluiting loopt over deze verlegde De Hoge Brugstraat die hier wordt verbreed en sluit rechtstreeks aan op Rijksweg Zuid. Langs dit gedeelte van De Hoge Brugstraat komt een vrij liggend fietspad. Op deze verbrede en verlegde De Hoge Brugstraat zal een maximum snelheid van 80 km per uur gelden. Dit tracé heeft een lengte van ongeveer 2 km.

Naast deze ontsluitingsalternatieven zijn er in de MES nog twee bouwstenen. Deze vormen geen volledig alternatief, maar kunnen aan sommige van de voorgaande alternatieven worden toegevoegd. Hoe deze meegenomen worden in de beoordeling is toegelicht in de alternatieven van de ontsluitingsweg. Het gaat om de volgende bouwstenen:

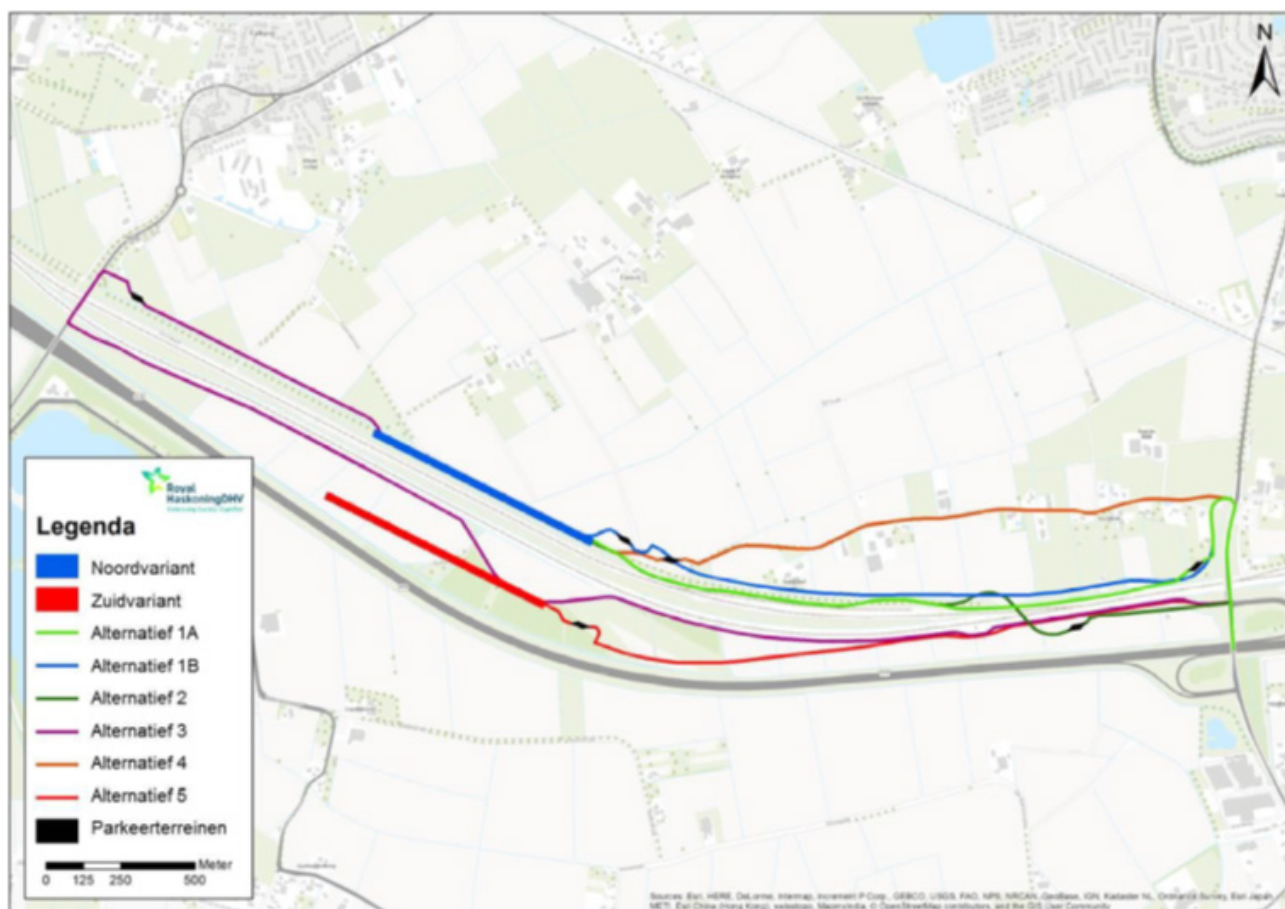
- 7 Bouwsteen i: viaduct over Betuweroute in plaats van een tunnel (toepasbaar op alternatief 2).
- 8 Bouwsteen ii: gewijzigde op- en afrit vanaf De Hoge Brugstraat op de A15 waarbij de toe- en afrit van de oostzijde naar de westzijde van de Rijksweg Zuid wordt verplaatst (toepasbaar op alternatief 2, 3 en 5).

Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat een op- en afrit vanaf de Hoge Brugstraat op de A15 niet mogelijk is. In november 2017 is een rechtstreekse aansluiting op de A15 onderzocht. Door Rijkswaterstaat zijn de (on)mogelijkheden geïnventariseerd. Rijkswaterstaat concludeert dat een extra aansluiting niet mogelijk en/of gewenst is. Deze conclusie is gebaseerd op de beleidslijn Aansluitingenbeleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dat de randvoorwaarden beschrijft voor het realiseren van nieuwe aansluitingen op bestaande Rijkswegen en het aanpassen van bestaande aansluitingen. Een nieuwe aansluiting tussen de bestaande afslag 38 en knooppunt Ressen op de A15 past fysiek niet; de afstand tussen de afslag en het knooppunt is daarvoor te kort.

Bouwsteen ii is om deze reden geen realistisch alternatief (meer) en wordt daarom niet meegenomen in het op te stellen MER.

Algemene uitgangspunten:

- Het kruispunt waar het ontsluitingsalternatief aansluit op de Rijksweg Zuid wordt gereconstrueerd en voorzien van een verkeersregelininstallatie (VRI).
- In het plangebied ligt aan de noordzijde langs de Betuweroute een grondwal die onder andere fungeert als geluidswal. In het oostelijke gedeelte ter hoogte van Reeth houdt deze grondwal op en staat er een geluidsscherm langs de Betuweroute. De grondwal wordt in veel varianten verlegd richting het noorden of aangepast. Uitgangspunt is dat de nieuwe grondwallen 5 meter hoog worden.



Figuur: ontsluitingsalternatieven voor het vervoer van vrachtverkeer van de RTG naar de A15.

4.3 Referentiesituatie

De huidige en de autonome ontwikkelingen vormen de referentie bij het bepalen van de effecten van de voorgenomen ontwikkeling Railterminal Gelderland. Met autonome ontwikkelingen wordt de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied bedoeld zonder de realisatie van de RTC. Het gaat hierbij om ontwikkelingen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dat betekent dat de volgende autonome ontwikkelingen in de beschouwing worden meegenomen:

- Rijksweg A15 is doorgetrokken vanaf knooppunt Ressen naar de A12 tussen Duiven en Zevenaar en verbreed tussen knooppunt Valburg en knooppunt Ressen;
- Rijksweg A12 is verbreed tussen Westervoort en Knooppunt Oud-Dijk;
- Park 15 is volledig gerealiseerd;
- Windpark Nijmegen – Betuwe. Sinds eind 2016 zijn vier windmolens in gebruik. Planologisch is er een mogelijk tot het realiseren van 5 windturbines;
- Zonnepark Overbetuwe tussen de knooppunten Valburg en Ressen.

Voor het MER wordt als referentiejaar het jaar 2030 gekozen om de milieueffecten te beschouwen. Dit is circa vijf jaar na ingebruikname van de RTC.

Over de volgende onderdelen heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden en deze zijn daarom niet opgenomen in de referentiesituatie:

- De gebiedsmaatregelen als opgenomen in de Gebiedsvisie Knoop 38. Naar verwachting vindt in februari 2020 besluitvorming plaats. Mochten de gebiedsmaatregelen invloed hebben bij het bepalen van de effecten, worden deze maatregelen in de MER meegenomen.
- Verkeersmaatregelen op Rijksweg Zuid en de Griftdijk (Afslag 38) om de doorstroming en verkeersveiligheid te bevorderen.

In de studies is het uitgangspunt dat wat er voor de RTC wordt ontwikkeld de mogelijk toekomstige aanpassingen van Afslag 38 niet gaat belemmeren.

5 Werkwijze milieubeoordeling

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe en welke effecten in het MER in kaart worden gebracht en aan welke aspecten en criteria in het MER wordt getoetst. De criteria zijn ontleend aan het relevante geldende beleid en de relevante geldende wetgeving per aspect.

In het MER worden de effecten van de alternatieven en varianten beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie in het MER is de combinatie van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen zoals beschreven in paragraaf 4.3. De milieueffecten worden in het studiegebied bepaald.

De effectbeschrijving voor het MER vindt plaats aan de hand van onderstaand beoordelingskader. Voortschrijdend inzicht tijdens het opstellen van het MER kan ertoe leiden dat het beoordelingskader nog wordt aangepast.

Milieuaspect	Beoordelingscriteria	Kwantitatief/ Kwalitatief
Geluidhinder	Aantal gehinderden (cumulatief geluid van weg, spoor en terminal)	Kwantitatief
Luchtkwaliteit	Afname/toename van stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5})	Kwantitatief
Verkeersveiligheid	(Brom)fietsveiligheid Rijksweg Zuid - Verkeersveiligheid op kruispunten en wegvlakken	Kwalitatief
Externe veiligheid	- Groepsrisico - Plaatsgebonden risico	Kwalitatief
Lichthinder	Mate van toename lichthinder	Kwalitatief
Landschap	Landschap, ruimtelijke kwaliteiten en zichtbaarheid ontwikkelingen	Kwalitatief
Cultuurhistorie en archeologie	- Cultuurhistorische waarden - Archeologische waarden	Kwalitatief
Ecologie en natuur	- Invloed op Natura2000-gebieden - Invloed op Gelders Natuur Netwerk - Invloed op beschermde soorten - Houtopstanden	Kwantitatief/ kwalitatief
Bodem en water	- Bodemkwaliteit - Grondwaterkwaliteit - Waterberging	Kwalitatief Kwantitatief
Gezondheid	- Effecten voor de gezondheid van geluid en luchtkwaliteit - Kwaliteit van de openbare ruimte en groen	Kwalitatief

De milieueffecten van het MER worden grotendeels kwalitatief bepaald. Dit is passend bij het detailniveau voor het plan-MER. Daar waar mogelijk worden de effecten gekwantificeerd met behulp van onderzoeken en berekeningen. Bij het beoordelen van de effecten wordt uitgegaan van een worst-case benadering die per te beschouwen milieueffect verschillend kan zijn: vanuit luchtkwaliteit bijvoorbeeld de reachstackers omdat deze op diesel worden aangedreven, vanuit landschap de portaalkranen vanwege de hoogte en zichtbaarheid.

Voor de vergelijking van de alternatieven en varianten worden de effecten van de alternatieven met plussen en minnen op een zevenpuntschaal beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie:

Score	Verklaring
++	Sterk positief effect
+	Positief effect
o/+	Licht positief effect
o	Geen effect
o/-	Licht negatief effect
-	Negatief effect
--	Sterk negatief effect

Naar aanleiding van de geconstateerde effecten worden, indien noodzakelijk, mitigerende en compenserende maatregelen aangedragen in het MER. Hierbij wordt ook het resterende effect in beeld gebracht. Dat is het effect dat overblijft na het nemen van de eventuele mitigerende en compenserende maatregelen.

Onderstaand wordt per thema beschreven hoe de effectbeoordeling in het MER gaat plaatsvinden.

5.1 Geluidhinder

Het beoordelingskader voor de effectanalyse voor wat betreft geluid is gebaseerd op de geldende Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder is er op gericht het aantal geluidgehinderden te beperken en geeft met het oog hierop een voorkeurswaarde en een maximaal toelaatbare waarde voor geluidsbelasting op gevels van woningen en op andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals scholen en ziekenhuizen). Bij het aspect geluid wordt aan de hand van geluidsberekeningen bepaald welke effect de alternatieven hebben op het aantal gehinderden. Hiervoor worden de gecumuleerde geluidsbelastingen van alle geluidsbronnen inzichtelijk gemaakt. Het gaat hierbij om de geluidsbronnen van de RTC, de nieuwe ontsluitingsweg, de Betuweroute, de A15, het windmolenpark Nijmegen en het zonnepark tussen de A15 en de Betuweroute.

5.2 Luchtkwaliteit

In het MER wordt onderzocht wat de effecten van de alternatieven zijn op de luchtkwaliteit. Per alternatief worden voor de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) de verschillen met de autonome ontwikkeling in 2030 berekend. Deze stoffen zijn in Nederland de meest kritische luchtverontreinigende stoffen en hierdoor ontstaat de hoogste kans op overschrijdingen op de gestelde grenswaarden in de Wet milieubeheer. De effectbeoordeling gebeurt door per alternatief het jaargemiddelde van de concentraties te bepalen, evenals het aantal overschrijdingen van de etmaal grenswaarde (PM₁₀). Op basis van de maximale concentraties wordt per alternatief bepaald of er een overschrijding is van grenswaarden uit de Wet milieubeheer en in welke mate.

De toetsing aan de grenswaarde vindt plaats op locaties waar mensen een gehele dag of groot deel daarvan verblijven, zoals woningen, scholen en ziekenhuizen. De luchtkwaliteit wordt niet beoordeeld op het terrein van de RTC en ter hoogte van het spoor, wegen en groenstroken.

5.3 Verkeersveiligheid

De RTC genereert in de directe omgeving extra vrachtverkeer. Daar waar het verkeer op het onderliggend wegennet langzaam verkeer kruist, wordt het effect op de verkeersveiligheid kwalitatief getoetst. Hierbij wordt specifiek aandacht besteed aan de veiligheid van (brom)fietsverkeer over de Rijksweg Zuid en de Griftdijk tussen Elst en Nijmegen. Deze route wordt door veel schoolgaande kinderen gebruikt.

Naast de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer, worden de effecten van de alternatieven beoordeeld op de verkeersveiligheid op de kruispunten en wegvlakken. Beoordeeld wordt of er sprake is van een verslechtering of verbetering van de verkeersveiligheid op de kruispunten en wegvakken. Het gaat hier om de algemene verkeersveiligheid voor langzaam en snelverkeer. De verkeersstromen van en naar de RTC delen de rijbaan met langzaam verkeer niet maar ze kruisen elkaar wel.

5.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving bij het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het MER worden de externe veiligheidsrisico's van de alternatieven en varianten in beeld gebracht en met elkaar vergeleken. Daarnaast wordt beoordeeld of voor één of meer alternatieven een knelpunt vanuit externe veiligheid te verwachten is. Er wordt gekeken of, en zo ja in welke mate, een incident met gevaarlijke stoffen op de RTC kan leiden tot een ander incident met gevaarlijke stoffen in de directe omgeving of vice versa (domino-effect). Ook wordt beoordeeld of het gecumuleerde risico van gevaarlijke stoffen voor de directe omgeving voldoet aan de huidige inzichten en/of wet- en regelgeving. Het onderdeel externe veiligheid wordt beoordeeld op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico voor het transport en overslag van gevaarlijke stoffen.

5.5 Lichthinder

De aanleg van de railterminal kan leiden tot hinder op nabijgelegen woningen door de verlichting van het terrein van de RTC en de ontsluitingsweg. In het MER wordt onderzocht in welke mate de RTC inclusief nieuwe ontsluitingsweg leidt tot lichthinder op nabijgelegen woningen. De effectbeoordeling wordt in het MER gebaseerd op de richtlijnen zoals uitgegeven door de Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde (NSVV). Op basis van kengetallen en expert judgement wordt onderzocht of sprake is van directe lichtinval op omwonende, of dat sprake is van toename van de zichtbaarheid van het licht.

5.6 Landschap

De alternatieven en varianten kunnen leiden tot aantasting van de landschappelijke waarden in het gebied of kunnen juist kwaliteiten toevoegen aan het gebied. Het effect van de RTC en de ontsluiting op het landschap worden beschreven op basis van bureaustudie, gebiedskennis en expert judgement. Er wordt in het MER beoordeeld in hoeverre waardevolle landschappelijke aspecten zoals openheid, zichtlijnen en beeld dragers door het voornemen worden beïnvloed en wat de gevolgen hiervan zijn voor de beleving van het landschap.

5.7 Cultuurhistorie en archeologie

De komst van de RTC kan leiden tot aantasting van de archeologisch- en cultuurhistorische waarden in het gebied. De effectbeoordeling van de cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied wordt gebaseerd op de gegevens beschikbaar in de atlas van Gelderland, de monumentenlijst van de gemeente Overbetuwe, de Archeologische Monumentenkaart en Indicatieve Kaart Archeologische Waarden en de Archeologische beleidskaart van de gemeente Overbetuwe. De effecten op cultuurhistorie en archeologie worden apart van elkaar beoordeeld. Bij cultuurhistorie wordt beoordeeld op de mate van verstoring of aantasting van cultuurhistorische locaties, structuren of monumenten. Bij archeologie wordt beoordeeld op de mate van verstoren van ondergrond met archeologische waarden.

5.8 Ecologie en natuur

De voorgenomen ontwikkelingen kunnen negatieve gevolgen hebben voor de beschermde natuurwaarden in en in de omgeving van het plangebied. Bij de effectbeoordeling wordt gekeken naar de mogelijke effecten op ruimtebeslag (verlies van leef-, broed- of foerageergebied), geluid- en lichtverstoring, vermessing en verzuring door stikstofdepositie en ecologische relaties (barrièrewerking, versnippering).

In het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) is in een al uitgevoerde voortoets in het ontwerp-inpassingsplan gekeken wat de mogelijke effecten zijn van neerslag van stikstofdepositie op de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden.

Uit deze voortoets blijkt dat de RTC leidt tot stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden Rijntakken en Veluwe. Dit betekent dat significante effecten op deze Natura 2000-gebieden als gevolg van het inpassingsplan niet uitgesloten kunnen worden en dat een passende beoordeling uitgevoerd moet worden. De passende beoordeling moet opgenomen worden in het MER.

Gezien de voorgenomen ingreep en de afstanden tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn andere effecten op Natura 2000-gebieden uitgesloten.

In het MER wordt ingegaan op de effecten van de aanleg van en exploitatie van de RTC, op de kern-kwaliteiten en ontwikkelingsdoelen van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone. De Groene Ontwikkelingszone bestaat uit gebieden met andere bestemmingen dan natuur die ruimtelijk verweven zijn met het GNN en daar functioneel mee samenhangen en waarin wordt ingezet op versterking van die samenhang tussen inliggende en aangrenzende natuurgebieden. Ten zuiden van de Betuweroute (CUP) bevindt zich een deel van het GNN. Dit gebied wordt meegenomen in de toetsing. Door middel van bureaustudie wordt gekeken wat de effecten en een wat de eventuele compensatieopgave zijn.

Daarnaast leven er in het plangebied diverse soorten. De in en nabij het plangebied aanwezige beschermde flora en fauna worden in beeld gebracht waarna de effecten van de RTC en de nieuwe ontsluitingsweg en de railterminal op deze soorten worden bepaald.

5.9 Bodem en water

In het MER wordt onderzocht of de RTC met ontsluitingsweg verontreinigingslocaties doorsnijdt en of de draagkracht van de bodem om speciale inrichtingseisen vraagt. Dit gebeurt kwalitatief op basis van afname (verslechtering) of toename (verbetering) van de kwaliteit.

Ten aanzien van waterberging is de toe- of afname van waterbergend vermogen relevant. Als gevolg van de toename in verharding en in watergangen is er meer waterberging nodig om bij een hoosbui die eenmaal per tien jaar optreedt voldoende waterbergingscapaciteit te hebben.

Voor de effectbeoordeling worden de wijzigingen in verharding beoordeeld: de balans van te verwijderen en nieuw aan te leggen verharding. De toename van de verharding vereist extra berging bij voorkeur in het plangebied. Daarnaast wordt gekeken naar de te dempen watergangen en de nieuw te graven watergangen. Hierbij wordt de Legger watergangen gehanteerd.

5.10 Gezondheid

Voor het aspect gezondheid wordt in beeld gebracht of er knelpunten voor de gezondheid kunnen ontstaan als gevolg van geluidsbelasting en luchtverontreiniging. Daarnaast wordt bij gezondheid ingegaan op de kwaliteit van de openbare ruimte en het groen in het gebied.

6 Procedure

De m.e.r. procedure kent verschillende stappen. Onderstaand worden deze toegelicht.

6.1 Kennisgeving

Voordat het MER wordt opgesteld, vindt een openbare kennisgeving plaats. De kennisgeving is het bekend maken van het voornemen voor de Railterminal Gelderland en de daarbij behorende procedures voor het ruimtelijk plan (provinciaal inpassingsplan) en de m.e.r. door het Bevoegd Gezag. De openbare kennisgeving wordt op de projectwebsites gepubliceerd evenals in de huis-aan-huis-bladen, de Staatscourant en het provinciaal blad. De publicatie geeft aan hoe belanghebbenden worden betrokken en wanneer zienswijzen kunnen worden ingediend op het voornemen.

6.2 Raadpleging zienswijzen en advies op reikwijdte en detailniveau

Aan de hand van deze notitie Reikwijdte en Detailniveau worden de wettelijke adviseurs en andere betrokken bestuursorganen geraadpleegd. Dit zijn:

1. College van B&W van de gemeente Overbetuwe
2. College van B&W van de gemeente Nijmegen
3. Waterschap Rivierenland
4. Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland
5. Liander
6. Gasunie
7. Veiligheidsregio Midden Nederland
8. Prorail
9. Vitens Gelderland
10. Tennet
11. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
12. Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

De notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt daarnaast in de periode 9 januari tot en met 19 februari 2020 opengesteld voor openbare inspraak. Een ieder kan gedurende de inspraakperiode (een periode van zes weken) reageren op de notitie Reikwijdte en Detailniveau. De inspraakreacties worden samengevat en beantwoord in 'Reactienota zienswijzen en adviezen: Notitie Reikwijdte en Detailniveau Railterminal Gelderland'.

6.3 Opstellen Milieueffectrapport

Vervolgens wordt het MER opgesteld. Het MER beschrijft de (milieu)effecten van de voorgenomen ontwikkeling zoals beschreven in voorliggend NRD. Bij het opstellen van het MER wordt daarnaast rekening gehouden met de inhoudelijke eisen zoals deze zijn vastgelegd in art 7.7 en art 7.23 van het Besluit m.e.r. Op basis van onder andere de resultaten van het MER wordt een voorkeursalternatief gekozen.

6.4 Ter inzagelegging en toetsing

Het MER wordt samen met het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode is er voor een ieder de gelegenheid om zienswijzen in te dienen. Het MER wordt daarnaast ook getoetst door de Commissie voor de m.e.r.

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan zal er een informatieavond worden georganiseerd, waar een ieder zich kan laten informeren over het MER en het ontwerp inpassingsplan.

6.5 Besluitvorming inpassingsplan

Provinciale Staten van Gelderland stellen, mede op basis van het MER, het ontwerp-inpassingsplan, de reacties en advisering daarover, het inpassingsplan vast. Daarbij verantwoorden zij op welke wijze rekening is gehouden met het MER en met de zienswijzen en adviezen.

6.6 (Eventueel) beroep tegen het inpassingsplan

Belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend over het ontwerp-inpassingsplan, kunnen beroep instellen tegen het vastgestelde inpassingsplan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Provincie Gelderland

Markt 11

6811 CG Arnhem

Postbus 9090

6800 CX Arnhem

026 359 99 99

provincieloket@gelderland.nl

www.gelderland.nl