



## Nota beantwoording 3.1.1. overleg

Behorend bij het Inpassingsplan Railterminal Gelderland

## Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
2	Reacties.....	4
2.1	Gemeente Overbetuwe.....	4
2.2	Veiligheidsregio Midden Nederland.....	15
2.3	TenneT .....	16
2.4	Gasunie .....	18
2.5	Waterschap Rivierenland.....	19
2.6	Prorail.....	19
2.7	Ministerie van Binnenlandse zaken.....	21

## 1 Inleiding

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient de provincie bij de voorbereiding van een inpassingsplan overleg te plegen met de betrokken gemeente(n), het waterschap, en met die diensten van het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het voorontwerp-inpassingsplan Railterminal Gelderland (RTG) is derhalve in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening toegestuurd aan de volgende organisaties en instanties:

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. Alliander
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

Aan hen is het verzoek gedaan om binnen een termijn van zes weken te reageren. Tevens is in dezelfde periode de Raad van de gemeente Overbetuwe gehoord conform artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening. In het volgende hoofdstuk zijn de binnengekomen reacties samengevat en van een antwoord voorzien. De overige instanties hebben niet gereageerd.

## 2 Reacties

### 2.1 Gemeente Overbetuwe

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
1.	<p>De gemeente Overbetuwe vraagt aandacht voor de onrust die het plan en andere ontwikkelingen rond knoop 38 oproept en de daaruit voortkomende discussie zowel onder omwonenden als ook binnen de politiek in Overbetuwe. Waar redelijkerwijs mogelijk, dient de inbreng uit het participatieproces verwerkt te worden in het plan. Dit zou een bijdrage leveren aan het benodigde draagvlak.</p>	<p>Het is ons bekend dat het plan, zowel op zichzelf als in samenhang met andere ontwikkelingen, binnen de gemeente en in de omgeving leidt tot zorg over de impact op de leefbaarheid en kwaliteit van het omliggende gebied. Juist om die reden zet de provincie in op een robuuste landschappelijke inpassing, een bijdrage aan gemeentelijke gebiedsmaatregelen, een bijzondere bovenwettelijke planschaderegeling en samenwerking met de gemeente vanuit een programmatisch perspectief. In dat verband wordt het eerder doorlopen gebiedsproces, waarin de omgeving via een klankbordgroep heeft geparticipeerd, als inhoudelijk vertrekpunt gehanteerd. Met de gemeente is een samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin een en ander is vastgelegd en er afspraken zijn gemaakt over een provinciale bijdrage van 4,5 mln. euro om gebiedsmaatregelen te realiseren. Het voorontwerp is mede getoetst aan de afspraken uit deze overeenkomst en komt daaraan geheel tegemoet.</p>
2.	<p>In lijn met de gesloten Overeenkomst Knoop 38 verwacht de gemeente dat het plan in overleg met de gemeente verder vorm wordt gegeven. De gemeente Overbetuwe zet graag in op een constructieve samenwerking, breder dan de formele procedure.</p>	<p>Met de voorbereiding van het inpassingsplan is een nieuwe fase in de planvorming aangebroken, waarin de samenwerking met de gemeente en de inbreng van de omgeving anders zijn vormgegeven dan via de voormalige klankbordgroep. Het ontwerp van de ontsluitingsweg, de nieuwe configuratie van de kruising Reethsestraat/Rijksweg Zuid en de groenzone met grondwal zijn nadrukkelijk tot stand gekomen in nauw overleg met de gemeente Overbetuwe. Dit overleg vloeit voort uit de samenwerking zoals vastgelegd in de Overeenkomst Knoop 38 van januari 2018. De inbreng van de omgeving is enerzijds geborgd in de concept-gebiedsvisie die als vertrekpunt voor verdere uitwerking is</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		<p>meegegeven, anderzijds in het organiseren van specifieke momenten waarin de omgeving wordt uitgenodigd om inbreng te leveren. Naast de brede informatieavonden op 14 en 26 maart 2018 is bijvoorbeeld een inloopbijeenkomst georganiseerd op 26 juni 2018. De uitwerking van de landschappelijke inpassing in een landschapsplan en het toevoegen van extra vrijliggende fietspaden ter hoogte van de nieuwe kruising zijn mede op de inbreng tijdens die avond gebaseerd. Wij ervaren deze samenwerking en inbreng als constructief, ondanks de soms uiteenlopende belangen. Het voorlopig ontwerp van de RTG en de landschappelijke en verkeerskundige inpassingverkeren in een fase waarin we in overleg met de gemeente de nadere detaillering van het ontwerp uitwerken. De omgeving zal na de vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan weer in gelegenheid worden gesteld om op het plan te reageren.</p> <p>Ten aanzien van de gebiedsmaatregelen bepaalt de gemeente zelf de wijze waarop omgevingsparticipatie wordt vormgegeven. Bij de startbijeenkomst op 17 december 2018 is aangegeven dat het geldende gemeentelijk beleidskader (“Adviseren vanaf het begin”) hier het uitgangspunt is. De voortgang van het project gebiedsmaatregelen wordt mede besproken in het periodieke afstemmingsoverleg tussen provincie en gemeente. Wat ons betreft zetten we ook deze aanpak gedurende het planproces voort.</p>
3.	<p>Het feit dat in het kader van het inpassingsplan alleen de grondwal wordt aangelegd die direct verband houdt met de realisatie van dit inpassingsplan, mag er niet toe leiden dat die andere delen in de praktijk een lagere status krijgen.</p>	<p>Het inpassingsplan zorgt voor de planologische en landschappelijke inpassing van de Railterminal Gelderland en de bijbehorende ontsluitingsweg. De wijze waarop dit gebeurt is in belangrijke mate ontleend aan de concept-gebiedsvisie. Dit betekent dat de provincie in ieder geval de zogenoemde waldelen 3 en 4 realiseert, geheel conform de</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		<p>afspraken in Overeenkomst Knoop 38. De realisatie van de overige waldelen is afhankelijk van de uitkomsten van het vervolproject Gebiedsmaatregelen, dat de gemeente Overbetuwe in december is gestart. Zoals bekend krijgt de omgeving daarbij de gelegenheid om bij te dragen aan de prioritering van maatregelen. Vooruitlopend daarop heeft de gemeente de provincie verzocht om waldeel 2 op te nemen in het inpassingsplan. Dit gebeurt in de vorm van een (inhoudelijk) onderbouwde wijzigingsbevoegdheid voor het college van B&amp;W. Ook andere gebiedsmaatregelen die het plangebied van de RTG betreffen worden in het inpassingsplan planologisch mogelijk gemaakt. Voorbeelden zijn de natuurvriendelijke inrichting van de Elsterveldsche Zeeg en een uitkijkpunt ter hoogte van de RTG. Er is dus geen aanleiding om te veronderstellen dat onder invloed van het inpassingsplan de overige (wal)delen een andere status krijgen.</p>
4	<p>Er is samenloop met een zonnepark, een plan voor windmolens en het doortrekken van de A15. Het is van toegevoegde waarde om de projecten in samenhang te bekijken en duidelijkheid te geven aan de bewoners wat de toekomst van het gebied is in relatie tot ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Dit betekent dat de gemeente en provincie bijvoorbeeld geluid en licht niet alleen per project moeten beoordelen, maar ook in samenhang. Gemeente verzoekt deze samenhang gelijktijdig met of als onderdeel van het inpassingsplan te beoordelen.</p>	<p>De beoordeling van de effecten van de ontwikkelingen die in het inpassingsplan mogelijk worden gemaakt, vindt plaats aan de hand van de daarvoor geldende objectieve maatstaven. Geconcludeerd wordt dat de verschillende aspecten afzonderlijk geen belemmering vormen voor de haalbaarheid van het plan. In de milieueffectstudie en bij het aspect geluid heeft ook een afweging van de gezamenlijke hinder van verschillende hinderbronnen plaatsgevonden. Zo is bij geluid de cumulatie met de Betuweroute, de A15 en de windmolens in beeld gebracht. De concept-gebiedsvisie is in dat verband geen concreet beoordelingskader, maar bevat een aantal spelregels om de leefbaarheid en inpassing zo goed mogelijk te borgen. Eén daarvan is dat de volledige inrichting van de RTG (terminal en ontsluitingsweg) achter een robuuste groen wal worden gerealiseerd. Deze wal is meegenomen in de beoordeling van de relevante milieu- en</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		omgevingsaspecten. In het kader van de nog aan te vragen omgevingsvergunning weegt de gemeente vervolgens af of de aanvraag aan het toetsingskader voldoet van wet- en regelgeving en kunnen mogelijk voorschriften aan de omgevingsvergunning worden verbonden met betrekking tot milieuaspecten.
5	Leefbaar Reeth heeft de wens uitgesproken om het verlies aan woningen in het buurtschap te compenseren door in het buurtschap de mogelijkheid te creëren voor nieuwe percelen. Hiervoor moet door de gemeente kaders worden gesteld. De gemeente gaat er vanuit dat de provincie een initiatief hiertoe welwillend zal benaderen. Graag ontvangt de gemeente hiervan een bevestiging.	Voor de realisatie van de RTG met toegangsweg en landschappelijke inpassing is sprake van het verlies van 2 woningen. Als initiatiefnemer voor de RTG zal de provincie eventuele compenserende maatregelen uiteraard welwillend tegemoet treden, met dien verstande dat deze verenigbaar zullen moeten zijn met de exploitatie van de RTG.
6.	De beoogd exploitant van de Railterminal heeft bereidheid uitgesproken een bijdrage te leveren aan een omgevingsfonds. De gemeente verzoekt de provincie de gemeente te steunen bij de inzet om beoogd exploitant een bijdrage aan een omgevingsfonds te laten leveren.	Zodra bekend is welke partij de railterminal gaat exploiteren zal de provincie een initiatief ondersteunen van de gemeente om deze partij te laten bijdragen aan een omgevingsfonds.
7.	De gemeente verzoekt de provincie bij te dragen aan en te participeren in een Omgevingstafel waarin met alle betrokkenen uit het gebied tussen Valburg, Elst, Slijk-Ewijk en Oosterhout samengewerkt wordt aan de verdere detaillering van de plannen.	Afhankelijk van het tijdstip waarop de omgevingsvergunning wordt aangevraagd, heeft de toekomstig exploitant een meer of minder uitdrukkelijke verplichting om participatie ten aanzien van de beoogde bedrijfsvoering te organiseren. Dit in verband met de komende Omgevingswet waarin participatie ook bij vergunningverlening een belangrijke plaats krijgt. In het kader van de verdere voorbereiding van het inpassingsplan is echter – net zomin als dat voor de gemeente bij bijvoorbeeld de zonnepanelen het geval is – niet voorzien in een omgevingstafel. Wel is en wordt op geschikte momenten de omgeving buiten de normale procedure benaderd voor concrete inbreng of extra informatie. Ook is een participatietraject voorzien bij de uitwerking van de zogenoemde

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		gebiedsmaatregelen. Deze werkwijze is in andere antwoorden al toegelicht.
8.	De gemeente Overbetuwe hecht eraan dat bij het ontwerp Inpassingsplan ook zoveel mogelijk duidelijk is over de gemeentelijke aankoopregeling, waarin mocht dit wenselijk zijn (gelet op cumulatie van projecten/plannen) meer mensen de mogelijkheid hebben om hun woning te koop aan te bieden. Hierover zijn juridische vragen aan de provincie gesteld. De gemeente verzoekt de provincie om uiterlijk begin februari de antwoorden aan de gemeente te overhandigen.	In de Overeenkomst Knoop 38 is opgenomen dat de provincie uiterlijk 3 maanden na vaststelling van het inpassingsplan een planschaderisicoanalyse laat uitvoeren. In verband met de binnen de gemeente uitgestippelde route in de richting van een aankoopregeling is dit proces naar voren getrokken. Daarbij moet wel geborgd zijn dat er voldoende zicht bestaat op de relevante contouren en inhoud van het inpassingsplan. De provincie heeft afgesproken zo spoedig mogelijk met de gemeente te delen welke uitgangspunten ten aanzien van met name voorzienbaarheid binnen de provinciale regeling gehanteerd zullen worden.
	Het voorontwerp inpassingsplan gaat uit van 22 parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Mocht het in de praktijk nodig blijken om de capaciteit uit te breiden, dan dient dit mogelijk te zijn. Hier dient ruimtelijke een reservering voor worden gemaakt. De gemeente verneemt graag of een dergelijke verplichting reeds voldoende is vastgelegd en of hier ruimte voor is gereserveerd. De gemeente verzoekt om dit op te nemen indien dit nog niet is gedaan.	In het inpassingsplan is geregeld dat binnen de bestemmingsgrens moet worden voorzien in minimaal 22 plaatsen voor het parkeren van vrachtwagens tijdens het laden en lossen. Deze dienen na realisatie in stand te worden gehouden. Daarnaast is in artikel 4.3.1. van de regels bepaald dat de gemeente nadere eisen kan stellen ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens en de situering daarvan. In artikel 4.3.2. zijn de toepassingscriteria weergegeven. Er mogen uitsluitend nadere eisen worden gesteld ten behoeve van bijvoorbeeld een goede parkeerbalans of de verkeerssituatie. Hiermee is een dergelijke verplichting voldoende vastgelegd. De verwachting is echter dat met 22 vrachtwagens voldoende capaciteit aanwezig is en dat er met voorliggend plan voldoende ruimte is gereserveerd om aan de parkeerbehoefte te voldoen.
10.	Het is te verwachten dat er buiten de openingstijden van de railterminal ook behoefte bestaat aan vrachtwagenparkeerplaatsen of dergelijke overnachtingsvoorzieningen. Mede gezien de ligging aan de A15, de beleidsvisie van de provincie op	In het BO-MIRT is ten aanzien van het realiseren van truckparkeerplaatsen tussen de corridorpartijen onder meer het volgende besproken. Partijen spannen zich in om te bewerkstelligen dat er binnen vijf jaar een samenhangend netwerk van

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	<p>logistiek en de sterke vertegenwoordiging van logistieke bedrijven in Overbetuwe vindt de gemeente dat in de nabijheid van het plan goede voorzieningen gerealiseerd moeten worden. Hier lijkt aansluiting mogelijk bij de bestuurlijke afspraken tussen de provincie en het Rijk tijdens 21 en 22 november (BO MIRT). De gemeente verneemt graag de status van de gemaakte bestuurlijke afspraken en hoe het beoogde doel wordt bereikt en binnen welke termijn.</p>	<p>truckparkeerplaatsen gerealiseerd is en daarmee het tekort aan truckparkeerplaatsen is opgeheven. Daarbij zijn onder meer de volgende activiteiten benoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Binnen 1 jaar te komen tot een gezamenlijke prioritering van gebieden om truckparkeerplaatsen te realiseren vanuit de samenhangende netwerkgedachte;</li> <li>• Binnen 1 jaar duidelijk te krijgen wat nodig is om het gebruik van bewaakte parkeerplaatsen op basis van regelgeving, handhaving en communicatie te te stimuleren, inclusief taken en rollen;</li> <li>• Binnen 1 jaar duidelijk te krijgen hoe in samenwerking met marktpartijen dynamische informatie over de bezetting van truckparkeerplaatsen beschikbaar gesteld kan worden;</li> <li>• Binnen 1 jaar vertalen van de resultaten van het Europese onderzoek "Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks" naar een gewenst minimum veiligheids- en serviceniveau van de truckparkeerplaatsen op de goederenvervoercorridors. Daarbij is monitoring van belang;</li> <li>• Doorlopend vanuit de samenhangende netwerkgedachte de realisatie van truckparkeerplaatsen te faciliteren en stimuleren in de regio;</li> <li>• Doorlopend in het netwerk van truckparkeerplaatsen grensoverschrijdende afstemming en oplossingen te zoeken. stimuleren, inclusief taken en rollen;</li> </ul> <p>Om bovenstaande activiteiten uit te kunnen voeren dragen de provincies Gelderland, Noord-Brabant, Limburg en Zuid Holland ieder € 25.000 bij en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 100.000. Deze afspraak is voor 1 jaar met intentie tot verlenging na 2019. Daarnaast zorgen alle partijen voor voldoende ambtelijke capaciteit.</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
11.	De gemeente vindt het van belang dat voor het ter visie van het inpassingsplan duidelijk is of het plan aanleiding geeft om de capaciteit en kwaliteit van de brandweer- en ambulancevoorziening aan te passen. De gemeente vraagt de regionale brandweer advies te vragen en dit gelijktijdig met het inpassingsplan te publiceren	Het voorontwerp inpassingsplan is tevens voorgelegd aan de Veiligheidsregio Gelderland-Midden. Conform de wet- en regelgeving adviseert Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden bij ruimtelijke ontwikkelingen over gezondheid, (externe) veiligheid en de mogelijkheden voor rampenbestrijding en zelfredzaamheid. De veiligheidsregio geeft in haar advies aan geen aanvullingen te hebben op het voorontwerp inpassingsplan met betrekking tot deze punten. Bij de verdere uitwerking van het inpassingsplan wordt het contact met de veiligheidsregio gecontinueerd.
12.	Omwonenden hebben gevraagd of er in de plannen rekening is gehouden met het risico dat mensen zich in de vracht verschuilen of dat drugshandelaars proberen drugs via het vrachtverkeer te transporteren. De gemeente vraagt hoe dit risico is ingeschat en in hoeverre dit risico in het plan wordt tegengegaan	In de plannen is geen rekening gehouden met het risico dat mensen zich in de vracht verschuilen of dat drugshandelaars proberen drugs via het vrachtverkeer te transporteren. Dit is een algemeen risico, dat zich niet specifiek toespitst op de RTG. De RTG is door middel van een poortgebouw/slagboom toegankelijk en bij het laden, lossen en overslaag van laadeenheden is personeel aanwezig van de RTG.
13.	De gemeente verzoekt om in het inpassingsplan naast de bestaande grens van 30000 laadeenheden de mogelijkheid op te nemen dat in afwijking van het genoemde aantal van 30.000 laadeenheden in overleg tussen beoogd exploitant en de gemeente gekozen wordt voor een ander moment waarop de elektrische kranen geïntroduceerd worden.	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). Dit sluit niet uit dat elektrische kranen ook bij minder dan 30.0000 laadeenheden (kunnen) worden ingezet.
14.	De gemeente constateert dat in het inpassingsplan de aanleg van de grondwal privaatrechtelijk voldoende is geborgd dat de railterminal niet eerder in gebruik mag worden genomen dan dat de voorzieningen voor landschappelijke inpassing zijn aangelegd. De gemeente verzoekt de hoogte van de grondwal van tenminste 5 meter in de regels als voorwaardelijke verplichting op te nemen, zodat deze hoogte ook voor de toekomst geborgd blijft.	Een instandhoudingsverplichting als hier bedoeld leent zich niet zozeer voor een voorwaardelijke verplichting in de planregels – deze richt zich immers tot de gebruiker van de terminal die zelf niet in deze voorwaarde kan voorzien – als wel voor een kwalitatieve verplichting in de vervolgafspraken tussen gemeente Overbetuwe en provincie Gelderland. Deze zullen als overheidspartijen in onderling overleg de waldelen aanleggen. Volgens de bestaande overeenkomst maken gemeente en provincie immers nadere afspraken

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		over aanleg en beheer van de groenzone met grondwal. Daarbij zal de provincie zonder meer instemmen met een instandhoudingsverplichting inhoudende dat de hoogte van de wal tijdens de beheerfase 5 meter zal moeten blijven. Deze sluit dan aan bij de verplichting in de planregels dat de walhoogte bij aanvang minimaal 5 meter zal moeten bedragen. Deze hoogte wordt onder meer vastgelegd in de regels voor de bestemming groen, en nader toegelicht in het Landschapsplan. Hiermee is de hoogte en de instandhouding van de wal in zowel het privaat- als het publiekrechtelijke spoor geborgd.
15.	Er bestaan twijfels of het mogelijk is boven op een grondwal met een hoogte van tussen de 5 en 5,5 meter bomen te laten groeien die een aanzienlijke hoogte bereiken. Om meer zicht te krijgen in de realisatie en het geschetste doel te kunnen bereiken verzoekt de gemeente om bij het inpassingsplan een inrichtings- of groenplan op te nemen waarin is uitgewerkt hoe bovenstaande gerealiseerd wordt.	Voor het ontwerp inpassingsplan is er inmiddels een landschapsplan opgesteld. Hierin is ook een inrichtings- of groenplan opgenomen. Het landschapsplan laat zien dat er boven op de grondwal bomen mogelijk zijn die een aanzienlijke hoogte bereiken.
16.	In de milieueffectenstudie is destijds voor ontsluitingsweg 1b gekozen omdat met deze variant het terrein met bodemverontreiniging gesaneerd kon worden. Inmiddels is dit deel van het terrein in de hoek van Rijksweg Zuid niet nodig. Daarmee is de noodzaak tot sanering van de bodemverontreiniging vervallen. De gemeente betreurt dat hiermee een positief punt van het plan komt te vervallen en vraagt derhalve of de in vooruitzicht gestelde sanering niet gelijk met de aanleg van de ontsluitingsweg gerealiseerd kan worden.	De voormalige stortplaats bevindt zich op een terrein met agrarische bestemming dat in eigendom is bij particulieren. Tussen de gemeente en de eigenaren heeft in het recente verleden een langere discussie gelopen over eventuele ontwikkelmogelijkheden, los van de RTG. Deze is nog niet volledig afgerond.  Het tracé van de ontsluitingsweg raakt de locatie van de voormalige stortplaats niet. De sanering van de nabijgelegen stortplaats is geen zelfstandige projectdoelstelling. Er is gezien het immobiele en beheerste karakter van de verontreiniging ook geen sprake van een saneringsverplichting. Wel is in de Milieueffectenstudie van augustus 2017 gesteld dat als het wegtracé over de verontreiniging loopt, deze geheel of gedeeltelijk moet worden gesaneerd. Dit is nu niet het geval. De provincie verwerft in beginsel alleen

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		<p>die gronden die noodzakelijk zijn voor realisatie en inpassing van het initiatief. De voormalige stortplaats, ontstaan in de jaren '60 van de vorige eeuw ligt buiten die contour.</p> <p>In de stukken bij het voorontwerp inpassingsplan zijn de stortplaats, de ligging ten opzichte van wegtracé en watergang, de omvang en de onderzoeken en maatregelen in de loop der jaren beschreven. Op basis hiervan is er voor de provincie geen reden om aan te nemen dat er raakvlakken tussen het plan en de voormalige stortplaats zijn, die in het kader van de planologische procedure voor de RTG aanleiding geven tot sanering.</p>
17.	<p>Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de ambitiewaarde in de Nota Bedrijven en Geluid van de gemeente wordt overschreden, maar er wel wordt voldaan aan de bovengrens. In het voorontwerp inpassingsplan is opgenomen dat ter plaatse van de opening van de grondwal bij de locatie waar de hoogspanningsverbinding ondergronds gaat, op kosten van de provincie een geluidsscherm wordt geplaatst. De gemeente wil graag zicht hebben op maatregelen, om het ambitieniveau dichter te benaderen. Deze vraag evenals het opnemen van controlemetingen komen wat betreft de gemeente aan bod bij de procedure voor de omgevingsvergunning milieu. Mocht de provincie hiervoor reeds over relevante informatie beschikken, dan ontvangt de gemeente die graag.</p>	<p>Ten behoeve van het ontwerp inpassingsplan is er akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het kader van dit onderzoek is berekend wat een optionele afscherming ter plaatse van de hoogspanningsverbinding bijdraagt aan verlaging van het geluidsniveau op de gevels van woningen. Hier is bij de berekening rekening gehouden met verschillende hoogtes van de afscherming. Uit de resultaten blijkt dat met een geluidsscherm van 4 meter hoogte sprake is van een relevante reductie van de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus. De reductie bedraagt op de woningen ten hoogste 4 dB(A). Hiermee voldoen alle woningen met toepassing van het geluidsscherm aan de ambitiewaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde. De provincie heeft ervoor gekozen om een afscherming ter plaatse van de opening van de grondwal te plaatsen met een hoogte van 5 meter, zodat landschappelijk wordt aangesloten op de grondwal. Hoe deze afscherming wordt gevormd is nog niet duidelijk. De verschillen tussen de effecten op de gevels bij een geluidsscherm van 4 of 5 meter hoogte zijn minimaal. De ambitiewaarde voor het maximale geluidsniveau (L<sub>Amax</sub>) 55 dB(A) etmaalwaarde (55/50/45 dB(A) in resp. de dag-, avond- en nachtperiode) wordt in veel gevallen</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		<p>overschreden, ook bij een geluidscherm van 5 meter hoogte. Er wordt wel voldaan aan de bovengrens van 70/65/60 dB(A) in resp. de dag-, avond- en nachtperiode.</p> <p>Jurisprudentie heeft aangetoond dat een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) etmaalwaarde toelaatbaar en vergunbaar is en waarbij ook nog sprake is van een goed woon- en leefklimaat/goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Het bevoegd gezag kan na het verlenen van de omgevingsvergunning milieu controlemetingen uitvoeren.</p>
18.	<p>In de regels is opgenomen dat hoogte van de lichtmasten maximaal 30 meter is, de verlichting naar beneden gericht dient te zijn en dat de gemeente als bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning nadere eisen kan stellen. De gemeente wil graag dat de verlichting niet rechtstreeks buiten de grenzen van de RTG mag schijnen. Als dit in een omgevingsvergunning kan worden bepaald, dan maakt de gemeente hiervan gebruik. Mocht de provincie in het inpassingsplan de bepaling kunnen aanscherpen, dan verzoeken ze dit te doen.</p>	<p>In de planvorming moet rekening worden gehouden met het aspect licht in relatie tot toegelaten functies. De toelichting van het inpassingsplan bevat een motivering over lichthinder. Hiervan vindt geen directe vertaling plaats in de juridische regelingen van het inpassingsplan, tenzij door lichthinder aantasting plaatsvindt van de landschappelijke waarde. Om deze reden hebben wij de hoogte van het lichtmasten vastgelegd in een juridische regeling. Uit onderzoek is verder gebreken dat de grenswaarde van 1 lux niet wordt overschreden met lichtmasten van 30 meter, waardoor verdere aanscherping van de bepaling in het inpassingsplan niet ruimtelijke relevant is. Aanvullende bepalingen kunnen indien nodig worden opgenomen in de nog te verlenen omgevingsvergunning.</p>
19.	<p>Voor de ingebruikname van de railterminal dient de fietsveiligheid gewaarborgd te zijn. De gemeenteraad heeft het college gevraagd om in samenwerking met alle andere betrokken partijen tot een betere en degelijkere uitwerking rondom knoop 38 te komen om voldoende capaciteit voor de auto met daarbij een fietsnetwerk dat daar niet mee conflicteert. De uitwerking in het inpassingsplan vindt de gemeente op dit punt onvoldoende.</p>	<p>Met het huidig ontwerp van de ontsluitingsweg en de kruising bij Rijksweg Zuid is de fietsveiligheid gewaarborgd voordat de railterminal in gebruik wordt genomen. Fietsers kunnen zonder autoverkeer te kruisen (en via een verkeersluwere Reethsestraat) van Valburg en Eimeren naar Elst v.v. en hebben vanuit die richtingen verschillende mogelijkheden om de richting Nijmegen te kiezen. Naast de oversteek met middengeleider is er voorzien in een oversteek met verkeerslichten. De kruising met</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		<p>middengeleider voorziet voor alle categorieën fietsers in een veilige oversteek. De verkeersregelininstallatie reguleert de mogelijke conflictsituaties en kan daarbij voor verschillende tijdvakken – bijvoorbeeld de spijstijden voor scholieren – verschillend worden geprogrammeerd. Hierbij is uitgangspunt in de programmering dat de verkeershoofdstroom Elst – Nijmegen, motorvoertuigen en fietsers , in de spits de meeste groentijden krijgen. Gezien de in de préverkenning Knoop 38 gehanteerde verkeersintensiteiten worden daarbij geen nadelige effecten op de doorstroming verwacht. Op termijn, en in lijn met de in de toekomst verwachte groei, wordt in het kader van Afslag 38 voorzien in ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers of daarmee gelijkwaardige oplossingen. De provincie zet zich samen met de gemeenten Overbetuwe en Nijmegen in om dergelijke toekomst vaste oplossingen zo spoedig mogelijk gerealiseerd te krijgen.</p>
20.	<p>In artikel 7 van de Overeenkomst Knoop 38 is opgenomen dat de Provincie uiterlijk drie maanden na vaststelling van het Inpassingsplan door een onafhankelijke planschadeadviseur en registertaxateur een planschaderisicoanalyse laat uitvoeren. Zoals vastgelegd in de toelichting op het voorontwerp inpassingsplan, is afgesproken dat de Provincie een bijzondere planschaderegeling ontwikkelt, waarin een proactieve benadering wordt gekoppeld aan een snellere afhandeling en het niet toepassen van het gebruikelijke eigen risico. De planschaderisicoanalyse heeft mogelijk invloed op haalbaarheid van het plan en is een belangrijke stap in het proces om te komen tot de benodigde helderheid richting inwoners. Deze analyse is ook van belang voor de nog door de gemeente te treffen aankoopregeling. De gemeente</p>	<p>De provincie zal zoals afgesproken in de overeenkomst uiterlijk drie maanden na vaststelling van het inpassingsplan door een onafhankelijk planschadeadviseur een planschaderisicoanalyse uitvoeren. De betreffende bewoners, die in aanmerkingen komen voor planschade, zullen hierover proactief worden benaderd. In de kostenraming van het inpassingsplan is mogelijke planschade meegenomen, waardoor op dit vlak de haalbaarheid van het inpassingsplan voldoende is aangetoond.</p> <p>Bij het ontwerp inpassingsplan zal de planschaderisicoanalyse echter geen onderdeel vormen van het ter visie leggen van de stukken. Gezien de afgesproken proactieve benadering worden de bewoners die in aanmerking komen voor planschade hierover te zijner tijd afzonderlijk en persoonlijk geïnformeerd. De voor de gemeente Overbetuwe relevante</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	verzoekt dat de planschaderisicoanalyse onderdeel uitmaakt van de stukken die ter visie worden gelegd bij het ontwerp inpassingsplan.	uitgangspunten worden zo spoedig mogelijk gedeeld.
21.	Aangezien in het voorontwerp inpassingsplan niets is bepaald over de duur waarvoor de planbevoegdheid voor het gebied van het inpassingsplan wordt overgedragen, is de wettelijke termijn van 10 jaar van toepassing. De gemeente meent dat het goed zou zijn om hier specifieke bepalingen over op te nemen. De gemeente wil de overdracht van de planbevoegdheid graag zo kort mogelijk zien, maar niet korter dan dat de juridische procedures in het kader van het inpassingsplan lopen. Die procedures dienen immers door en onder verantwoordelijkheid van de Provincie gevoerd te worden. Concreet denkt de gemeente aan het overdragen van de planbevoegdheid tot 2 jaar na het operationeel worden van de railterminal. De gemeente verzoekt de provincie om deze aanpassing te verwerken, dan wel gemotiveerd aan te geven waarom de voorkeur wordt gegeven aan de huidige formulering of een andere optie.	De provincie kan in de regels van het inpassingsplan regelen binnen welke termijn de gemeente de bevoegdheid krijgt tot herziening van het inpassingsplan. Hierbij gaan wij uit van een termijn waarbinnen het plan gerealiseerd kan worden. Dit om te voorkomen dat het inpassingsplan achterhaald is als de realisatie start. Omdat er een herziening heeft plaatsgevonden. Op dit moment is nog niet duidelijk wanneer de Railterminal operationeel wordt, gezien de te doorlopen procedures. Mocht na het ontwerp inpassingsplan blijken dat de realisatie binnen een bepaalde termijn kan plaatsvinden, dan kan de termijn worden verkort tot 2 jaar na het operationeel worden van de Railterminal, zoals gevraagd. Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning en/of een wijzigingsplan is conform de overeenkomst de gemeente bevoegd gezag.
22.	Zoals aangegeven nodigen wij u uit om samen met ons vast te stellen hoe wij naast de formele procedures vorm en inhoud geven aan het overleg voortkomend uit onze Overeenkomst Knoop 38. Wij zien uw suggesties op dit punt graag en uw reactie op dit schrijven met belangstelling tegemoet.	In reactie op eerdere punten gaven wij aan dat wij de samenwerking met de gemeente, op basis van de eerder gesloten Overeenkomst Knoop 38, als positief en constructief ervaren. Wij zetten deze dan ook graag voort, zowel op ambtelijk al op bestuurlijk niveau. In aansluiting op de rolverdeling binnen de gemeente vindt het bestuurlijk afstemmingsoverleg met de gemeentelijk portefeuillehouder plaats.

## 2.2 Veiligheidsregio Midden Nederland

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
1.	Over de realisatie van de RTG en de daarmee samenhangende inpassingsmaatregelen wordt met de veiligheidsregio overleg gevoerd. Enerzijds zijn er	De betrokkenheid van de Veiligheidsregio zal bij de verdere uitwerking en uitvoering worden gecontinueerd.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	<p>gesprekken gevoerd vanwege de ligging van het RTG met haar aansluiting op het spoorangeerterrein Container Uitwisseling Punt (CUP) en de Betuweroute. Het CUP en de Betuweroute kennen namelijk specifieke voorzieningen en afspraken in het kader van de rampbestrijding die om afstemming met het project vragen. Anderzijds is er overleg gevoerd ter voorbereiding van het inpassingsplan in kader van de wet- en regelgeving externe veiligheid. Gezien het doorlopen voortraject en de verwerking daarvan in het inpassingsplan ziet de Veiligheidsregio geen aanleiding om aanvullend advies uit te brengen over de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid. Wel gaat de Veiligheidsregio er vanuit dat de betrokkenheid gecontinueerd wordt bij de verdere (technische) uitwerking en (voorbereidingen op) de uitvoering om de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van eventuele incidenten ten tijde en na afloop van de realisatie mogelijk te maken.</p>	
2.	<p>Ten aanzien van het inpassingsplan geeft de politie aan dat er geen nadere zaken zijn om op de adviseren. Voor de uitvoering, wijziging of intrekking van verkeersmaatregelen zijn mogelijk verkeersbesluiten vereist. Bij het nemen van een verkeersbesluit is overleg met de korpschef van politie wettelijk voorgeschreven.</p>	<p>Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.</p>

### 2.3 TenneT

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
1.	<p>In het inpassingsplan is zowel het nieuwe tracé als de vigerende bestemmingen uit het bestemmingsplan overgenomen. Tennet merkt hier op dat voor de bestaande verbinding Nijmegen –</p>	<p>Gezien het feit dat de verlegging van het nieuwe tracé plaatsvindt binnen de planperiode en ten behoeve de realisatie van het RTG hoeft het oude tracé niet te worden opgenomen. Op verzoek van de leidingbeheerder is</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	<p>Dodewaard in het vigerende plan wel een dubbelbestemming is opgenomen, echter nog voor een bovengrondse verbinding. Vanwege de aanleg van de Betuwelijn is in 2003 de verbinding gedeeltelijk ondergronds gebracht, maar dit is op de verbeelding van het vigerende plan niet meegenomen. Aangezien de verlegging van de bestaande kabels, mits dit doorgang gaat vinden, pas in 2020 wordt gerealiseerd, wenst TenneT een borging van zowel de bestaande verbinding met de daarbij behorende belemmerde strook als van het eventuele nieuwe tracé. Het gedeelte van het bestaande tracé kan dan als 'te vervallen' aangegeven worden op de verbeelding. Op deze manier zijn onze assets geborgd voor nu en in de toekomst.</p>	<p>een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om het huidige bestemde tracé (inclusief belemmeringsstrook) weer her te bestemmen. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn als bij verdere (technische) uitwerking van de plannen een verlegging van het tracé niet noodzakelijk blijkt te zijn.</p>
2.	<p>In het nog op te stellen landschapsplan zal voor de beoogde begroeiing van de grondwal en groenstrook rekening worden gehouden met de hoogspanningsverbinding. Hierover vindt nog afstemming plaats met de leidingbeheerder. In een latere fase van de procedure wordt hierop in deze paragraaf nader ingegaan. TenneT wacht de aanvraag voor het landschapsplan af.</p>	<p>Bij het opstellen van het landschapsplan is rekening gehouden met de hoogspanningsverbinding en de mogelijkheden met betrekking tot beplanting. Het landschapsplan is als bijlage bij de toelichting van het ontwerp inpassingsplan gevoegd.</p>
3.	<p>TenneT heeft aangegeven dat het mogelijk is om de hoogspanningskabels van het te wijzigen kabeltracé te verleggen zonder deze te onderbreken. Er gelden nadere voorwaarden en afspraken die bij de uitvoering in acht worden genomen. Ten aanzien van een te verleggen gasunietransportleiding loopt er nog een onderzoek door Prorail en Gasunie om te kunnen aansluiten zonder verlegging. TenneT wacht deze uitvoeringsvoorwaarden van de provincie af.</p>	<p>Het onderzoek van Prorail is reeds gereed. De mantelbuis van Gasunie heeft voldoende lengte voor de werkzaamheden van ProRail. De aansluiting kan zonder verlegging plaatsvinden.</p>
4.	<p>In paragraaf 5.13.3 wordt aangegeven dat er aanvullend solderingsonderzoek wordt uitgevoerd om inzicht te geven in de lokale bodemomstandigheden en</p>	<p>Het aanvullend solderingsonderzoek kan pas bij betredingstoestemming worden uitgevoerd. Op dit moment wordt in het inpassingsplan uitgegaan van de "worstcase" situatie. Zodra</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	kunnen zettingen definitief worden bepaald. Dit wordt ter instemming voorgelegd aan de betrokken beheerders. Tennet wacht dit onderzoek af.	betredingstoestemming is verkregen wordt dit onderzoek met de definitief bepaalde zettingen gedeeld met de nutsbedrijven.
5.	In de bestemming agrarisch is ter plaatse van het nieuwe trace een ondergrondse hoogspanningsverbinding opgenomen. Omdat het nieuwe tracé een ondergrondse verbinding betreft, zou de dubbelbestemming Leiding – hoogspanningsverbinding de dubbelbestemming leiding – hoogspanning moeten krijgen. Tennet verzoekt om dit te wijzigen.	Het gehele nieuwe trace, de ondergrondse verbinding, heeft de dubbelbestemming Leiding – hoogspanning. Voor een deel valt het nieuwe ondergrondse tracé samen met een bestaand bovengronds tracé. Op de verbeelding heeft het tracé dan zowel de dubbelbestemming leiding – hoogspanning als de bestemming leiding – hoogspanningsverbinding.
6.	Een deel van het tracé van een ondergrondse hoogspanningsverbinding wordt verlegd. Het nieuwe trace krijgt een dubbelstemming Leiding – Hoogspanningsverbinding. De onderliggende enkelbestemmingen uit het buitengebied zijn hier overgenomen. Ook hier het verzoek om de dubbelbestemming te wijzigen in Leiding – Hoogspanning	Het gehele nieuwe trace, de ondergrondse verbinding, heeft de dubbelbestemming Leiding – hoogspanning. Voor een deel valt het nieuwe ondergrondse tracé samen met een bestaand bovengronds tracé. Op de verbeelding heeft het tracé dan zowel de dubbelbestemming leiding – hoogspanning als de bestemming leiding – hoogspanningsverbinding.

## 2.4 Gasunie

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
1.	De Gasunie verzoekt de provincie in artikel 9.1.1 sub a Leiding-Gas voor de leiding opgenomen specifieke gegevens omtrent de druk en diameter niet op te nemen binnen de planregels. Door het niet opnemen van de druk en/of diameter hoeft bij een eventuele wijziging (vergroten diameter of wijzigen druk) geen nieuwe bestemmingsplanprocedure gevolgd te worden. Verder is de kans dat er fouten in de bestemmingsomschrijving staan kleiner. Wij zijn ons overigens bewust dat voorafgaand aan een eventuele wijziging een groepsrisicoberekening gemaakt moet worden.	Bij het opstellen van de planregels is zo veel als mogelijk aangesloten bij de regels van het bestemmingsplan Buitengebied Overbetuwe, zodat de regels overeenkomen met de leidingen buiten het plangebied van het inpassingsplan Railterminal Gelderland. Dit voorkomt dat eventuele wijzigingen verschillende regelingen moeten worden toegepast door leidingbeheerders,
2.	Bij artikel 9.3 Afwijking van de Bouwregels ontbreekt de opmerking dat een omgevingsvergunning slechts verleend kan worden indien geen kwetsbare objecten worden	Bij het opstellen van de planregels is zo veel als mogelijk aangesloten bij de regels van het bestemmingsplan Buitengebied Overbetuwe, zodat de regels overeenkomen met de

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	toegelaten.	leidingen buiten het plangebied van het inpassingsplan Railterminal Gelderland. Dit voorkomt dat bij een eventuele aanvraag voor een omgevingsvergunning verschillende regelingen moeten worden toegepast door leidingbeheerders,
3.	In artikelen 9.3 Afwijking bouwregels en 9.4.3 Advies leidingbeheerder wil de Gasunie graag dat het woord 'schriftelijk' toegevoegd wordt aan het woord 'advies'.	Het woord schriftelijk is toegevoegd aan het woord 'advies'.

## 2.5 Waterschap Rivierenland

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
1	Waterschap Rivierenland geeft aan dat er regelmatig afstemming is geweest over het plan. Het Waterschap heeft verder geen opmerkingen hebben op het plan.	Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen

## 2.6 Prorail

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
1	Prorail geeft aan dat in de projectleiderssamenvatting over conventionele explosieven de naoorlogse bodemingrepen niet inhoudelijk zijn beschreven. In het geval deze wel worden beschreven kan dit leiden tot een vermindering van de conventionele explosieve opsporingen.	In het inpassingsplan gaan we uit van het "worstcase" scenario. Na-oorlogse bodemingrepen zullen in de planvoorbereidingsfase nader inzichtelijk worden gemaakt.
2	In het inpassingsplan is opgenomen dat de grondwal voornamelijk dient ter landschappelijke inpassing van het plan. Hierbij verwijst Prorail naar het tracébesluit Betuweroute - Tracédeel Echteld – Elst. Hierin staan de daadwerkelijke afmetingen benoemd als vereist (20m breed, over de lengte van Tielsestraat en de Rijksweg Zuid, hoogte circa 3 meter t.o.v. bovenkantspoorstaaf). De verlegde grondwal dient aan dezelfde eisen te voldoen (voldoet). Overigens wordt in het tracébesluit de definitie aarden wal gehanteerd. Ter verheldering graag deze term in alle stukken hanteren.	De verlegde grondwal zal voldoen aan de eisen zoals opgenomen in het Tracébesluit Betuweroute – Tracédeel Echteld – Elst. Ter verduidelijking wordt een verwijzing van het Tracébesluit worden opgenomen in de toelichting van het inpassingsplan. De term aarden wal wordt in de stukken niet overgenomen, gezien de term grondwal voortvloeit uit de concept 'Gebiedsvisie Knoop 38'. De concept 'Gebiedsvisie Knoop 38' is het vertrekpunt voor de landschappelijke inpassing van de RTG
3	In de toelichting is opgenomen dat	De zin is aangepast paragraaf

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	ten aanzien van een te verleggen gasunietransportleiding nog een onderzoek loopt door Prorail en Gasunie om te kunnen aansluiten zonder verlegging. Dit betreft een andere gasleiding dan het raakvlak van de RTG met een Gasunie. Hiervan is onderzoek reeds gereed: De mantelbuis van Gasunie heeft voldoende lengte voor de werkzaamheden van ProRail. Er is dus geen raakvlak	5.13.2.2. onder overlegresultaten.
4	ProRail geeft aan dat een laadeenheid een eenheid is, bijvoorbeeld een container, wagenlading, trailers of wissellaadbakken. Dat staat los van de lengte (1 TEU of 2 TEU). Bijvoorbeeld één 'dubbele' container van 2 TEU is dus één laadeenheid en 2 losse containers van elk 1 TEU zijn samen 2 TEU maar ook 2 laadeenheden. TEU is dus een rekeneenheid. De verhouding tussen grootte van de containers en het aantal (zgn. TEU-factor) is niet 2, maar ergens tussen 1 en 2 (in Rotterdamse haven ca. 1.6). Dus 30.000 laadeenheden is dus maximaal 60.000 TEU en 2. het gewenste doel voor 90.000 TEU kan wel meer dan 45.000 laadeenheden betekenen.	Om de verwarring tussen laadeenheden en TEU te voorkomen is in het inpassingsplan aan de hand van deze reactie de tekst in het inpassingsplan aangepast naar laadeenheden. Voor de worstcase benadering wordt gesproken over een startfase van 30.000 laadeenheden met een eindfase tot 90.000 laadeenheden. Voor de bepaling en toetsing van de milieueffecten is het type materieel (laad- en los-voertuigen, vrachtwagens, treinen op het terrein) relevant. In de haalbaarheidsonderzoeken waar het type materiaal van belang is voor de milieueffecten, zijn de effecten dan ook afgeleid van het aantal vervoersbewegingen, het aantal treinen en de inzet van materieel en niet van het aantal laadeenheden. Hierdoor behoeft er geen aanpassing aan de conditionerende onderzoeken
5	ProRail geeft aan dat de terminal niet alleen geschikt is voor containers, maar ook voor andere laadeenheden.	Het klopt dat de terminal ook geschikt is voor andere laadeenheden dan containers. Dit is verduidelijkt in de toelichting van het inpassingsplan.
6	Prorail vraagt de term rangeerterrein te vervangen door 'emplacement' ten behoeve van het container uitwissel punt. Hoewel de oorspronkelijke functie wel als rangeren zou kunnen worden aangeduid, is het huidige en nieuwe gebruik dat niet.	De term rangeren wordt aangepast in de toelichting naar emplacement, waar de tekst betrekking heeft op het container uitwisselpunt (CUP).
7	ProRail geeft aan dat ook ter plekke van de grond-inlaatconstructie voor de hoogspanningsmast de aardenwal verlaagd zal zijn.	Het klopt dat ter plekke van de grond-inlaatconstructie de grondwal verlaagd zal zijn. In het ontwerp is dit opgenomen door middel van een coupure. Ter hoogte van de coupure wordt een zichtscherm gerealiseerd van circa 5 meter.

## 2.7 Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
1	Op de verbeelding wordt door het ministerie de 'dubbelbestemming' gemist voor het voorkeurstracé buisleidingen.	Bij het opstellen van het inpassingsplan is getoetst aan de regels uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) voor het voorkeurstracé buisleidingen. In de regels van het Barro is opgenomen dat bij aanpassing van een bestemmingsplan of inpassingsplan stroken vrij gehouden moeten worden voor toekomstige buisleidingen. Het gaat hierbij om vrijwaren en niet om bestemmen. In artikel 2.9.3. van het Barro is opgenomen dat de gemeente het voorkeurstracé nader kan uitwerken binnen het zoekgebied. In de memorie van toelichting van het Barro is opgenomen dat het uitwerken van het voorkeurstracé in een inpassingsplan derhalve niet verplicht tot het opnemen van een (dubbel)bestemming leiding in het bestemmingsplan. In het inpassingsplan is dan ook deze dubbelbestemming niet opgenomen, maar is wel rekening gehouden van het vrijwaren van het tracé.
2	Het ministerie geeft aan dat er een overlap is tussen een grondstrook en de buisleidingen strook. In de regels is derhalve niets opgenomen over dat het diep wortelen van beplanting niet mogelijk is.	In de regels is naar aanleiding van deze reactie een regeling opgenomen dat ter hoogte van de aanduiding 'specifieke vorm van groen – niet diepwortelend' het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen, het bebossen en aanplanten van gronden verboden is. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden kan pas worden verleend nadat schriftelijk advies is verkregen van toekomstig leidingbeheerder.
3	Het lijkt dat er in de lengterichting een weg over het voorkeurstracé buisleidingen heen gelegd wordt. Het ministerie verwacht dat daar een hinderende werking van uitgaat, en dat zo'n weg niet in lengterichting over het voorkeurstracé kan (wel er dwars op). Het ministerie vraagt of dit	Het klopt dat de weg over het voorkeurstracé buisleidingen wordt heen gelegd. In het kader hiervan is onderzocht of het voorkeurstracé van de buisleiding kan worden verplaatst in de reserveringsstrook. Dit is mogelijk. Dit is ter verduidelijking opgenomen in de

<b>Onderdeel</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>Antwoord</b>
	klopt met de regels uit het Barro?	toelichting van het inpassingplan (zie paragraaf 3.2.2. van de toelichting).
4	Daarnaast is het ministerie niet duidelijk of de bestemming van de railterminal goed 'langs' het voorkeurstracé buisleidingen gaat en of daarmee geen gevoelige bestemming en hinder wordt toegevoegd aan de buisleidingstrook voor eventueel nog nieuw aan te leggen buizen. Dat laatste punt kan Gasunie inbrengen. Het ministerie vraagt of hierover contact is met de Gasunie?	<p>Er is binnen het onderzoeksgebied voldoende ruimte om het voorkeurstracé te verplaatsen binnen de regels van het Barro. Daarnaast kan gesteld worden dat het bouwvlak voor de railterminal ruim buiten het voorkeurtracé ligt en derhalve geen beperkende invloed heeft op de toekomstige ligging van een buisleiding in dat tracé (dus geen invloed op plaatsgebonden risico). Het in het bouwvlak beoogde gebouw is bedoeld voor circa 10 personen en is daarmee niet van toepassing voor het groepsrisico.</p> <p>Met de Gasunie is meermaals contact over het ontwerp van de railterminal. Op dit onderwerp zijn geen opmerkingen binnengekomen.</p>