

Gedeputeerde Staten
van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Datum: 2 mei 2019
Nummer: 19059-jr
Onderwerp: Zienswijze Railterminal Gelderland, zaaknummer 2019-003101;
Behandeld door: J. Reijnen

Geacht College,

De Gelderse Natuur en Milieufederatie heeft kennis genomen van het ontwerp inpassingsplan Rail Terminal Gelderland. Op de Railterminal Gelderland (RTG) kunnen containers en andere laadeenheden worden overgeladen van vrachtwagen naar trein v.v. Voor de ontsluiting van de railterminal wordt parallel aan noordzijde van de Betuweroute een nieuwe toegangsweg aangelegd. Voor een goede inpassing van weg en terminal worden over de gehele lengte robuuste groenzones met een vijf meter hoge grondwal gerealiseerd.

Naar aanleiding van dit ontwerp inpassingsplan dienen wij onderstaande zienswijze in.

Houtskoolschets

Nadat in 2002 het Multimodaal Transport Centrum definitief was afgeblazen hebben milieuorganisaties, waaronder de GNMf, en twee regionale marktpartijen een aanzet gemaakt over een mogelijke herontwikkeling van dit gebied. Deze aanzet is destijds vastgelegd in de notitie 'Tussenstand' en 'houtskoolschets' (mei 2004). Een onderdeel hiervan is de realisatie van een Rail Opstap Punt (ROP). Dit ROP biedt de mogelijkheid lading met herkomst of bestemming uit de directe omgeving over te slaan van/naar het spoor voor verder (continentaal) transport. Het ROP zou dan ook een kleinschalig karakter krijgen.

Geen noodzaak van doorgroei naar 90.000 laadeenheden

Het onderhavig ontwerp provinciaal inpassingsplan (ontwerp-PIP) voorziet in een gefaseerde ontwikkeling van de RTG. In de eerste fase heeft de terminal een capaciteit tot 30.000 laadeenheden per jaar, met een mogelijke doorgroei naar een overslag van 90.000 laadeenheden per jaar in de eindfase.

Wij vinden dat het voor- en natransport van en naar het RTG zo kort mogelijk dient te zijn. Immers wegtransport is per tonkilometer meer milieubelastend en het extra transport leidt in deze toch al drukke regio tot verdere congestie. Vandaar dat het bedieningsgebied van het RTG beperkt dient te blijven tot de directe regio. Het rapport "Review Rail Terminal Gelderland", opgesteld in opdracht van Provincie Gelderland, is kritisch over de te verwachten maximale volumestromen. Het rapport ondersteunt de gedachte om de exploitatie van het RTG primair te richten op internationale continentale lading via het opstapmodel (bijladen van treinen) om te

kunnen groeien naar een overslagcapaciteit van jaarlijks 30.000 laadeenheden. De verdere doorgroei naar maximaal 90.000 laadeenheden is echter onzeker (zie ook tabel 1: 'specificatie volumeprognose' en figuur 2: 'verwachtte bedieningsgebied van RTG' uit deze notitie).

De exploitant Dutch European Railterminal (DERT) geeft aan pas binnen 5 jaar na openstelling te kunnen doorgroeien naar 30.000 laadeenheden. Een doorgroei naar 90.000 laadeenheden getuigt naar onze mening dan ook van weinig realisme. Immers dit betekent dat lading van ver buiten de regio op het RTG moet worden overgeslagen.

Wij concluderen dat mede gezien bovengenoemd rapport en de verwachting van de exploitant DERT een maximum overslag van jaarlijks 90.000 laadeenheden niet realistisch en ook ongewenst is. Een maximum van 45.000 laadeenheden is meer realistisch. Wij verzoeken u artikel 4.4.1 zodanig aan te passen.

Passende beoordeling ontbreekt

Artikel 4.2.2 (ontwerp-PIP) geeft aan dat bij het verhandelen tot 30.000 laadeenheden per jaar gebruik mag worden gemaakt van met fossiele brandstof aangedreven laad- en losvoorzieningen. De verwachting is dat deze worden aangedreven met dieselmotoren. Bij meer dan 30.000 laadeenheden per jaar mogen geen fossiele brandstoffen worden gebruikt en zal overslag moeten plaatsvinden via bijvoorbeeld elektrische portalen. Het gebruik van fossiele brandstoffen leidt tot extra emissie van stikstofoxiden. In de notitie "Stikstofdepositie Railterminal Gelderland" d.d. 1 februari 2019 wordt op pagina 4 geconcludeerd dat voor Variant 1 (Best Case) er geen Natura 2000-gebieden zijn met een N-depositie hoger dan de drempelwaarde (0,05 mol N/ha/jr); er geldt voor deze variant geen meldingsplicht of vergunningplicht. Voor Variant 2 (Midden variant) blijkt dat de maximale bijdrage binnen het Natura 2000-gebied Rijntakken 0,09 mol N/ha/jr bedraagt en daarmee boven de drempelwaarde (0,05 mol N/ha/jr) ligt; daarmee is het RTG in variant 2 vergunningplichtig in het kader van de PAS (Programma Aanpak Stikstof) en dient er een vergunning Wet Natuurbescherming te worden aangevraagd.

Wij constateren dat in artikel 4.4.2 (ontwerp-PIP) is voorgeschreven dat tot 30.000 laadeenheden gebruik mag worden gemaakt van fossiele brandstoffen. In lijn met Variant 2 kan dit dan al leiden tot een depositie van 0,03 mol/ha/jr op Natura 2000-gebied Rijntakken. Uit recente jurisprudentie van de Raad van State blijkt dat in overbelaste situaties, waarin de kritische depositiewaarden (KDW) wordt overschreden, ook toenames van 0,01 mol/ha/jr als significant effect moeten worden beoordeeld. De KDW van diverse habitattypen in Natura 2000-gebied Rijntakken wordt al overschreden. Dit betekent dat alle depositietoenames vanaf 0,01 mol/ha/jr dienen te worden meegenomen. Dit geldt niet alleen voor Natura 2000-gebied Rijntakken, maar voor de andere omliggende Natura 2000-gebieden zoals de Veluwe.

Daarnaast merken wij op dat in de notitie "Stikstofdepositie Railterminal Gelderland" is aangegeven dat per etmaal 346 vrachtwagens tussen de terminal en rijksweg A15. Dit is ongeveer 7% van het totaal aantal vrachtwagens dat op de rijksweg 15 rijdt. Volgens de notitie zijn deze verkeersbewegingen in aantal, rijgedrag en snelheid opgenomen in het heersende verkeersbeeld en daarom is in het AERIUS-model de N-emissie slechts meegenomen tot aan de aansluiting op rijksweg A15. Naar onze mening dient de N-emissie en N-depositie van het vrachtverkeer van en naar het RTG over een groter gebied in het AERIUS-model te worden meegenomen. Immers 7% extra vrachtverkeer veroorzaakt een relatief grote N- emissie.

Wij concluderen dat voor het RTG onafhankelijk van de gekozen variant een passende beoordeling en vergunning in kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is.

Lichthinder en lichtvervuiling

Uit de toelichting bij het ontwerp-PIP blijkt dat ter voorkoming van lichthinder en lichtvervuiling de richtlijn van de Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde (NSVV) is gehanteerd. Uit onderzoek blijkt dat de grenswaarde van 1 lux niet wordt overschreden.

In de toelichting op het ontwerp-PIP is alleen aandacht voor de verlichtingssterkte (lichtimmissie ter plaatse van een vensteropening in een gevel van een omwonende), terwijl in de richtlijn ook eisen worden gesteld aan de lichtsterkte van elke armatuur, welke betrekking heeft op de lichtemissie ter voorkoming van lichthinder. Graag zien wij nader toegelicht op welke wordt voldaan aan de grenswaarde van 500 cd uit de richtlijn in de nacht. Verder missen wij een nadere toelichting op cumulatie van lichthinder en lichtvervuiling als gevolg van nabij gelegen bronnen. Wij denken bijvoorbeeld aan de verlichting van het Container Uitwissel Punt. Tenslotte missen wij een nadere onderbouwing over mogelijk effecten van de verlichting op het nabijgelegen Gelders Natuur Netwerk (te realiseren N14.03 haagbeuken- en essenbos).

Concept-gebiedsvisie/gebiedsprogramma Knoop 38

Pagina 23 van de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan geeft aan dat er een concept-gebiedsvisie is opgesteld. Deze visie is niet bestuurlijke vastgesteld, maar vormt wel het vertrekpunt voor de landschappelijke inpassing van de RTG. De provincie Gelderland en de gemeente Overbetuwe hebben in januari 2018 een "adequate landschappelijke inpassing" vastgelegd in de Overeenkomst Knoop 38. Ook heeft de provincie om een breder vervolg te geven aan het gebiedsproces in de overeenkomst een bijdrage van € 4,5 miljoen aan de gemeente toegezegd voor het realiseren van aanvullende gebiedsmaatregelen uit de concept-gebiedsvisie. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan de realisatie van aansluitende groenzones, tussen Eimerensestraat en Tielsestraat ('waldeel 2') en ten zuiden van de Wolfhoeksestraat ('waldeel 5').

Wij betreuren het dat er bestuurlijk geen (integraal) gebiedsprogramma Knoop 38 is vastgesteld. Knoop 38 betreft een visie die de verschillende ontwikkelingen tot een samenhangend landschappelijk geheel bijeen brengt met als doel het borgen van de ruimtelijke kwaliteit en verbeteren van de leefbaarheid. Nu geen integrale visie en gebiedsprogramma is vastgesteld, vindt slechts een landschappelijke inpassing plaats vanuit de afzonderlijke ontwikkelingen in het gebied. Voor het RTG betekent dit dat vooral aandacht is voor een 'groene wal', waardoor alleen de negatieve effecten van het RTG naar de omgeving zoveel mogelijk worden gemitigeerd. Maar onduidelijk blijft in welke mate deze bijdraagt aan een borging van de ruimtelijke kwaliteit en een verbetering van de leefbaarheid. Graag zien wij dit nader onderbouwd.

Met vriendelijke groet,

J. Reijnen,
Adjunct-directeur Gelderse Natuur en Milieufederatie