

TEVENS PER E-MAIL: post@gelderland.nl; wabo@odrn.nl

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

Omgevingsdienst Regio Nijmegen
Postbus 1603 / Tweede Walstraat 14
6501 BP NIJMEGEN

Bergeijk, 1 mei 2019

Ons kenmerk:

Uw kenmerk: 2019-003101 / W.Z18.109748.01

**Inzake: Zienswijze ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland en
Zienswijze ontwerp besluit hogere waarde Wet geluidhinder.**

Geachte College en geachte heer, mevrouw,

Tot mij wendde zich de navolgende genoemde persoon om namens hem deze zienswijzen in te dienen. De zienswijzen richten zich tegen het ontwerp Inpassingsplan Railterminal Gelderland alsmede tegen het ontwerpbesluit hogere waarde Wet geluidhinder.

Naam

Adres

Postcode, Woonplaats

Deze hiervoor genoemde persoon wordt aangeduid met de term: "indiener". De Railterminal Gelderland wordt hierna mede aangeduid als: "RTG".

Inleiding

Op 20 maart 2019 is in de Staatscourant 2019, 16085 gepubliceerd de Kennisgeving ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland en het ontwerp besluit hogere waarde Wet geluidhinder.

■
Bergeijk
Eijkereind 75
5571 EB
Tel. 040-2076076
Fax 040-2014490

■
Bladel
Sniederslaan 55
5531 EH
Tel. 0497-383868
Fax 0497-384749

■
Knegtmans Advocaten & Mediators is de handelsnaam van de besloten vennootschap Knegtmans Advocaten & Mediators

■
Mr. R.S. Knegtmans
*vFAS Echtscheidings-advocaat en bemiddelaar
MfN-registermediator*

Mr. B.J. Bloemendal
*advocaat en mediator
lid VAAN en VMR*

Mr. M.P.J. Gruijters
advocaat

Mw. mr. H.G. Sijtsma
senior jurist

■
Samenwerkingsverbanden
Verachtert en Haex B.V.b.a.
Advocatenkantoor
Meeuwen-Gruitrode, België

Iedere aansprakelijkheid is beperkt tot het bedrag dat in het desbetreffende geval onder onze beroepsaansprakelijkheidsverzekering wordt uitbetaald, vermeerderd met het eigen risico..



Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben bekend gemaakt dat met ingang van donderdag 21 maart 2019 tot en met donderdag 2 mei 2019 het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland ter inzage ligt. De omgevingsdienst Regio Nijmegen (ODRN) maakt bekend dat gedurende dezelfde periode het ontwerp besluit hogere waarde Wet geluidhinder, met de bijbehorende stukken, ter inzage ligt.

Waar in de zienswijze wordt verwezen naar onderdelen, dan wordt hiermee bedoeld op onderdelen opgenomen in de toelichting op het ontwerp inpassingsplan van 7 maart 2019. De zienswijzen zien toe op de regels, toelichting en verbeelding. Hoewel de zienswijze is onderverdeeld in onderwerpen dienen deze tevens te worden beschouwd als gericht tegen alle onderwerpen van het inpassingsplan. Waar wordt gesproken over inpassingsplan wordt bedoeld het ontwerp inpassingsplan.

Provinciaal belang

Krachtens artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening kunnen provinciale staten indien sprake is van provinciale belangen, de betrokken gemeenteraad gehoord, een inpassingsplan vaststellen.

De railterminal beoogt de transportassen Betuweroute en A15 te stimuleren en te faciliteren. Deze transportassen zijn volgens de provincie van Europees belang, als onderdeel van de corridors 'Rhine-Alpine' en de 'North Sea Baltic'. Deze corridors verbinden de Rotterdamse en Amsterdamse havens, via Duitsland en Zwitserland met Noord-Italië en via Duitsland en Polen met de Baltische Staten. Daarnaast is er een derde transportroute via de rivier de Waal. De provincie Gelderland wil van deze Gelderse corridor (A-15, Betuweroute en Waal) gebruik maken door ruimte te bieden voor vestiging van bedrijven langs deze corridor en een van de mogelijkheden om deze Gelderse corridor nog beter te benutten is, volgens de provincie, de vestiging van een railterminal waarmee een overslagpunt voor alle "trimodale" vervoerscombinaties wordt aangeboden (uitwisseling van vervoersstroom over weg, water en spoor). Het provinciaal belang is volgens de provincie erin gelegen het bevorderen van de economische structuurversterking in de regio door het aanbieden van "trimodaliteit" in de vervoersvormen waardoor de provincie aantrekkelijk wordt als vestigingsplaats voor nieuwe bedrijvigheid, de bestaande bedrijvigheid wil de keuze hebben uit verschillende vervoersmogelijkheden. Dit leidt volgens de provincie tot een belangrijke economische structuurversterking en daaraan gekoppeld een potentiële toename aan werkgelegenheid met een belangrijk aandeel voor laagopgeleiden. Logistieke bedrijvigheid is volgens de provincie niet alleen het ompakken van dozen, maar ook assemblage van producten, waardoor er een duidelijke economische toegevoegde waarde ontstaat. Als tweede provinciaal belang wordt genoemd het behalen van de klimaatdoelen, doordat



spoorgoederenvervoer milieuvriendelijker is dan wegvervoer. Dit wordt onderbouwd middels een maatschappelijke kosten-batenanalyse van Royal HaskoningDHV. (onderdeel 4.1.).

De indiener betwist dat sprake is van provinciale belangen en betwist hiermee de bevoegdheid van provinciale staten om het onderhavige inpassingsplan vast te stellen.

Het inpassingsplan beoogt een railterminal te realiseren. Hier worden containers overgeladen van (spoor) vrachttreinen naar (weg) vrachtwagens en vice versa. Niet duidelijk is wat het verband is tussen de RTG Gelderland en de Waal, nu aan de Waal een containerterminal (BCTN Nijmegen) is gevestigd en het hierdoor niet voor de hand ligt dat tussen de RTG Gelderland (spoor) en BCTN (scheepsvaart) goederenuitwisseling zal plaatsvinden. Dat dit wel zou gaan plaatsvinden is door de provincie niet voldoende onderbouwd en onderzocht.

De railterminal zelf zal niet of nauwelijks rechtstreeks werkgelegenheid genereren op enkele kraanmachinisten en ander bedienend personeel na. Het gaat om circa acht personen. De railterminal wordt op het grondgebied van de gemeente Overbetuwe gebouwd en zal zoals in de toelichting meerdere malen staat vermeld leiden tot forse overlast voor de directe omgeving, in het bijzonder voor een deel van de gemeente Overbetuwe (milieu, lichtvervuiling, geluid, verkeersoverlast, toename wegverkeer, verkeersonveiligheid, zwerfafval enzovoort). Uit de hiervoor genoemde toelichting blijkt dat met de komst van de RTG wordt beoogd logistieke en assemblagebedrijven zich te laten vestigen in de directe omgeving van de RTG, hetgeen dan volgens de provincie zou moeten leiden tot met name werkgelegenheid voor lager opgeleiden. Werkgelegenheid is een echter een nationaal belang en geen specifiek provinciaal belang. Dit geldt ook voor het belang om wegvervoer middels de A-15 deels te vervangen door spoorvervoer met een extra terminal. Bovendien heeft de provincie geen onderzoek gedaan of er in de regio met name veel werkzoekende laagopgeleid zijn. De regio Nijmegen bestaat juist bekend om het grotere aantal hoger opgeleiden. Bovendien zal veelal sprake zijn van verhuizing van bedrijven van de ene plaats naar de andere plaats, zodat dan niet sprake zal zijn van een toename van de werkgelegenheid maar van een verplaatsing. Dit vaak ten koste van werknemers die te maken krijgen met langere reistijden, met alle gevolgen van dien voor het wegverkeer en het milieu, zoals ook het geval is geweest bij de verplaatsing van het magazijn van Lidl van Tiel naar Park 15. Hiernaar heeft de provincie geen althans onvoldoende onderzoek gedaan.



Het behalen van klimaatdoelen is een nationaal belang van Nederland en niet een provinciaal belang.

Dat een provinciaal inpassingsplan middels de Crisis en Herstelwet sneller kan worden gerealiseerd dan een bestemmingsplan maakt niet dat hierdoor sprake is van een provinciaal belang. Dat de provincie de lasten (gemeente Overbetuwe) en de baten (met name nationaal en Europees belang) van de RTG beter kan vaststellen dan de gemeente Overbetuwe maakt ook niet dat sprake is van een provinciaal belang. De lasten komen met name te liggen bij de inwoners van de gemeente Overbetuwe, waardoor sprake is van een gemeentelijk belang.

Vooroverleg met gemeente Overbetuwe

Krachtens artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening kunnen provinciale staten indien sprake is van provinciale belangen, de betrokken gemeenteraad gehoord, een inpassingsplan vaststellen. Op 15 januari 2019 heeft de gemeente Overbetuwe besloten in het kader van het wettelijk vooroverleg een reactie te geven op het voor ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland. In de Nota beantwoording 3.1.1 overleg zoals door Gedeputeerde Staten is vastgesteld op 12 maart 2019 antwoordt de provincie op de reactie van de gemeente Overbetuwe. De indiener merkt op dat aan de inhoudelijke aspecten van de gemeente Overbetuwe niet of nauwelijks door de provincie gehoor is gegeven. Daarnaast is sprake van een overeenkomst tussen gemeente Overbetuwe en provincie. Graag ontvangt de indiener een opgave aan welke inhoudelijke aspecten de provincie niet is tegemoetgekomen met een ruimtelijke onderbouwing hiervan en welke afspraken wel en welke niet zijn nagekomen in het kader van voornoemde overeenkomst. De indiener heeft begrepen dat de gemeente Overbetuwe tevens een zienswijze zal indienen, welke door de gehele gemeenteraad wordt onderschreven. De gemeenteraad en burgemeester en wethouders vinden op meerdere aspecten het inpassingsplan in strijd met de hiervoor genoemde gemaakte afspraken en de gewenste goede ruimtelijke ordening. Hiermee komt tevens de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan en de realisatie van de beoogde bedrijvigheid op de tocht te staan. Voor de door de provincie beoogde bedrijvigheid is medewerking vereist van de gemeente Overbetuwe met betrekking tot de aanpassing van de bestaande bestemmingsplannen.

Inspraak

Door verschillende organisaties, inwoners en partijen zijn in het kader van de inspraakgelegenheden vragen gesteld over de economische haalbaarheid, over de exploitant en over de vraag of de gemeente Overbetuwe inderdaad de beste locatie is. Indiener constateert dat deze vragen tot dusverre niet zijn beantwoord en hierdoor niet zijn weggenomen en dat er onder de inwoners, gelet op de negatieve effecten van de RTG op



het woon- en leefklimaat van deze inwoners, waarbij niet of nauwelijks geprofiteerd wordt van de voordelen, geen draagkracht aanwezig is. De provincie geeft in de toelichting ook aan dat de lasten bij de bewoners komen te liggen en de lusten met name elders zijn gelegen buiten de gemeente Overbetuwe waardoor het project geen althans onvoldoende draagvlak heeft. Er is een petitie ingediend tegen de komst van de RTG, die door 1000 inwoners van de gemeente Overbetuwe is ondertekend. De provincie heeft niets of nauwelijks iets gedaan met deze inspraak. Bovendien heeft de provincie de gemeente niet gestimuleerd om ook haar aandeel te leveren voor het creëren van voldoende draagvlak, ondanks een verzoek hiertoe van Provinciale Staten.

Plangebied en goede ruimtelijke ordening

Uit de toelichting volgt dat verwacht en beoogd wordt om met de RTG assemblage en logistieke bedrijven zich in de directe omgeving van de RTG te laten vestigen. Het inpassingsplan en de ruimtelijke onderbouwing hiervan beperken zich echter tot de realisatie van de RTG, terwijl de ruimtelijke uitstraling van deze RTG het plangebied van het inpassingsplan aanmerkelijk zal overstijgen. Deze ruimtelijke uitstraling, waaronder de vraag of sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon en leefklimaat, de uitvoerbaarheid van hetgeen wordt beoogd is niet of althans onvoldoende onderzocht. Het plangebied is derhalve volgens indiener niet juist vastgesteld en dient zich te strekken tot de vestigingsmogelijkheden van bedrijven op bestaande nieuwe bedrijfsterreinen en de ruimtelijke en milieurechtelijke gevolgen hiervan, nu de RTG alsmede de beoogde bedrijvigheid door de provincie met elkaar zijn verbonden en allebei ieder op zich alsmede in onderlinge samenhang beschouwd aanzienlijke ruimtelijke effecten zullen hebben (verkeer en infrastructuur; veiligheid verkeersdeelnemers, geluid en maximale geluidsbelasting, licht en maximale lichtbelasting milieu en maximale wettelijke milieunormen) etc.

De provincie heeft in het Inpassingsplan niet gewaarborgd dat het gebied ten noorden van het plan, tussen de Betuweroute en de spoorlijn naar Tiel, niet op termijn alsnog in gebruik zal worden genomen door logistieke bedrijven. Het ligt in de lijn der verwachting dat deze logistieke en assemblage bedrijven pal tegen de RTG aan worden gevestigd, nu dit bij alle overige RTG's in Nederland ook het geval is.

Locatiekeuze voor RTG

Volgens de provincie zijn er drie varianten in Valburg bekeken, vijf locaties in het rivierengebied rondom Tiel, de locatie bij Arnhem Goederen-oost en Kleefse waard. Te snel en zonder de alternatieven op zorgvuldige wijze te onderzoeken heeft de provincie gekozen voor de locatie Valburg. De provincie heeft niet gekeken naar de effecten van de al geplande en mogelijk nog verder te realiseren uitbreidingsmogelijkheden van de RTG in Venlo en



Emmerich. Het was logischer geweest deze RTG's verder uit te breiden in plaats van te kiezen voor een nieuwe RTG. De RTG in Venlo kan de vervoerscorridor tussen Nederland en Zuid-Europa bedienen en de RTG in Emmerich de vervoerscorridor naar Oost-Europa. Niet of onvoldoende onderzocht is de toegevoegde waarde van een extra RTG erbij in Nederland. Het ligt niet voor de hand dat een RTG in Valburg substantieel zal bijdragen aan deze twee vervoerscorridors.

De locatie Valburg heeft de voorkeur voor de provincie omdat de mogelijkheid bestaat om bij te laden op doorgaande treinen, er op de Betuweroute geen passagierstreinen rijden en de RTG is gelegen aan de A15. Als aanvullend argument wordt genoemd dat met het CUP (emplacement voor containertreinen) al een groot deel van de infrastructuur er ligt. Verder wordt verwezen naar de marktvraag van logistieke bedrijven naar nieuwe grote (>5 ha) bedrijfskavels voor onder andere de logistieke knooppunten Nijmegen/Overbetuwe (Park 15), Tiel (Meel) en Montferland / Zevenaar (Docks). Bedrijven op Park 15 onderstrepen expliciet het belang van een railterminal Valburg en de behoefte volgt ook uit een recent behoefteonderzoek. Tot op heden is bij de indiener niet bekend of en zo ja, met welke bedrijven daadwerkelijk afspraken zijn gemaakt en of deze behoefte inderdaad aanwezig is. Hiernaar is onvoldoende onderzoek gedaan waardoor een en ander onvoldoende is geborgd.

Indiener wijst er op dat de hoofdargumenten die worden aangevoerd ook wijzen in de richting van de onderzochte locaties in Tiel. Niet onderzocht is of de dichtere nabijheid van de haven Rotterdam wegvervoer en binnenvaart voor deze regio leidend zouden zijn, zoals wordt gesteld. Indiener wijst erop dat bij het kiezen van een locatie niet of onvoldoende rekening is gehouden met de mogelijkheden voor logistieke en assemblagebedrijven om zich te vestigen in de nabijheid van de geplande railterminal (zo is Park 15 al redelijk ingevuld met vooral logistieke bedrijven), de ruimtelijke belasting (belasting knooppunt 38, Knooppunt Valburg) en met het woon- en leefklimaat. De bedrijven op Park 15 zijn logistieke bedrijven, deze zijn er niet mee gebaat als goederen direct worden omgeslagen van trein naar vrachtwagen door transporteurs zonder dat dit leidt tot opslag en overslag van goederen in hun magazijnen. De provincie geeft in de toelichting aan dat slechts maximaal 15% van de containers zijn weg zal vinden naar Park15, dit kan geen doorslaggevend argument zijn voor de keuze van de locatie van de RTG.

De provincie noemt Valburg de beste locatie omdat A15, Betuweroute en Waal dicht bij elkaar liggen, dit is echter over de gehele breedte van Nederland het geval. De RTG's in Venlo en in Emmerich liggen ook aan rivieren, vanuit waar geheel Nederland en Europa bereikbaar is.



Voor de invulling RTG in Valburg is gekeken naar drie varianten, waarbij vanuit kosten oogpunt gekozen is voor de noordvariant. Deze sluit aan op de “middenbundel” van het CUP (het gebied tussen Valburg en Buurtschap Reeth). Voor de aanleg worden de huidige geluidswal en de Reethsestraat over een lengte van 800 meter naar het Noorden verlegd. De milieueffecten onderscheiden zich volgens de Provincie slechts in geringe mate. Indiener is van mening dat relevant is of vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening gekozen is voor de optimale locatie. Hierbij zijn niet alleen de milieueffecten en kosten oogpunt relevant maar zijn ook andere ruimtelijk relevante onderwerpen relevant, zoals een aanvaard woon- en leefklimaat, veiligheidsaspecten, verkeersaspecten, geluidsaspecten en dergelijke. Ten onrechte zijn deze onderwerpen niet betrokken in de besluitvorming. Wanneer deze onderwerpen wel zouden zijn betrokken in de besluitvorming dan zou volgens de klankgroep Knoop 38 en de gemeente Overbetuwe de keuze voor de zuidvariant meer voor de hand hebben gelegen vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, zoals een bundeling van logistieke functies in plaats van een ruimtelijke uitbreiding daarvan, het meer verwijderd zijn van de meest gevoelige objecten en juist meer dichterbij liggen van de infrastructuur. Indiener plaatst verder vraagtekens bij de haalbaarheid, nu ook de gemeente Overbetuwe tegenstander is van deze bedrijfsfuncties aan de noordzijde en de voorkeur hebben uitgesproken voor de hiervoor genoemde zuidvariant. Dat deze wellicht iets duurder is dan de gekozen noordvariant weegt volgens het Knooppunt 38 en de gemeente Overbetuwe niet op tegen de hiervoor genoemde voordelen. Op deze wijze kan de ontsluitingsweg ook veiliger en toekomstbestendiger worden aangelegd.

De klankbordgroep Knoop38 waarin ook de lokale ondernemersvereniging was opgenomen, heeft unaniem gekozen voor de zuidelijke variant van de RTG.

Hiermee wil de indiener niet pleiten voor een RTG aan de zuidkant, nu ook in dat geval veel bewoners extra overlast zullen ervaren. De provincie is van deze variant niet uitgegaan en heeft geen geluidsonderzoeken gedaan en geen enkele geluidsvoorzieningen getroffen. Ook zijn de gecumuleerde effecten niet onderzocht. Maar ook is geen milieuonderzoek of onderzoek naar zicht- en lichtvervuiling gedaan of afscherpende maatregelen voorbereid voor de zuidkant.

De provincie gaat ervan uit dat toekomstige bedrijven (logistiek en assemblage) zich gaan vestigen in de nabijheid van de RTG. Of dit mogelijk is zal afhangen van de bereidheid van de gemeente Overbetuwe om bestaande bestemmingsplannen te wijzigen. Tot op heden is dit niet geborgd in bestuurlijke bindende afspraken tussen provincie en gemeente. Op veel ruimtelijke onderdelen van het inpassingsplan wordt tussen gemeente en provincie nog van mening verschillend.



Ontsluitingsweg

Voor de ontsluitingsweg zijn ook verschillende alternatieven onderzocht. Deze ontsluitingsweg komt in alle varianten uit op Knoop 38 en leidt daar tot een onveilige situatie voor personen die per fiets langs en vanuit het buurtschap Reeth naar Nijmegen willen fietsen en een overbelasting van dit knooppunt door het aanbod van de extra vrachtwagens. Ten onrechte heeft de provincie niet de mogelijkheid onderzocht van een afzonderlijke af- en oprit tussen de RTG en de A-15. Dit had wel voor de hand gelegen nu uit onderdeel 4.2 van de toelichting volgt dat er verschillende initiatieven en plannen zijn uitgevoerd en nog in ontwikkeling zijn voor Knoop 38. Behalve de extra woningbouw in Nijmegen Noord, dat zal leiden tot een toenemende verkeersdruk vanuit de nieuwe wijken via de Griftdijk op Knoop 38, betreft het de verdere ontwikkeling van Bedrijvenpark 15 (logistieke bedrijven zoals Lidl, Kruidvat, Nabuurs). Bij de ontsluiting van RTG is onvoldoende rekening gehouden met de verkeersdruk vanuit de Griftdijk. Er heeft hierover geen overleg plaatsgevonden met buurgemeente Nijmegen. Ook is onvoldoende in kaart gebracht de te verwachten verkeersdruk van alle toekomstige werknemers die werkzaam zullen zijn bij de geplande assemblage en logistieke bedrijven, nu aantal en omvang van deze bedrijven op dit moment niet vaststaat.

Door al deze plannen zijn de verkeerseffecten van de komst van de RTG op Knooppunt 38 voor de diverse overheden momenteel niet bekend. Er is geen gebiedsvisie bestuurlijk vastgesteld die hiervoor een oplossing kan bieden en er zijn geen bindende afspraken over de uitbreiding van de infrastructuur of over andere verkeersvoorzieningen. Hiermee komt het vereiste van een goede ruimtelijke onderbouwing en de uitvoerbaarheid van het plan op de tocht te staan.

De provincie heeft aanvankelijk gekozen voor de ontsluitingsweg rechtstreeks lopende vanuit de RTG naar de Rijksweg tussen Knooppunt 38 en de gemeente Elst. Deze ontsluitingswet zou over een stortplaats (chemisch afval) lopen en deze zou worden gesaneerd. De provincie heeft echter louter uit financiële redenen gekozen voor een ontsluitingsweg die een vreemde onlogische kronkel vertoont om zo deze voormalige stortplaats te ontlopen en hiermee de sanering en hiermee gemoeid zijnde saneringskosten te vermijden. Dit voldoet niet aan het vereiste van een goede ruimtelijke onderbouwing.

Door het niet uitvoeren van de bodemsanering vervalt een positief aspect uit de verschillende alternatieven voor de ontsluitingswet zoals opgenomen is op pagina 125 van de milieueffectenstudie, ten onrechte staat dit nog wel met een (+) hierin vermeld. Voor het aanleggen van een weg is het noodzakelijk dat de bodemkwaliteit ter plaatse van een nieuwe bestemming voldoende moet zijn voor de te realiseren functie. De bodemkwaliteit mag door de aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico opleveren voor



de gebruikers van de bodem en bovendien mag wettelijk de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet door bijvoorbeeld graafwerkzaamheden (stand still beginsel). De provincie heeft de omvang van de bodemverontreiniging door de voormalige stortplaats van chemisch afval niet dan wel onvoldoende onderzocht waardoor in strijd is gehandeld met de Wet Bodembescherming nu niet uitgesloten kan worden dat de bodemkwaliteit door het aanleggen van de ontsluitingsweg zal worden verslechterd. Het is niet gewaarborgd dat de stort niet geraakt wordt door de aanleg van de ontsluitingsweg, in een bijlage die aanvankelijk bij het Voorontwerp Inpassingsplan was opgenomen, is aangegeven dat de omvang van de stort en hiermee van de vervuiling richting het noorden en het westen van de chemische stortplaats niet duidelijk is.

Het louter kiezen voor een alternatief voor een ontsluitingsweg vanwege het voorkomen van saneringskosten is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Met het wegvallen van dit wegingsaspect voor de locatie (+) voor het effect op de bodemkwaliteit zal een nieuwe afweging moeten worden gemaakt en de aangepaste afweging correct moeten worden opgenomen in het inpassingsplan.

Door de ontsluitingsweg te laten uitkomen op Knooppunt 38 in plaats van op de A-15 rechtstreeks, is er een reële kans dat vrachtwagens links afslaan op de Rijksweg Zuid en via Elst en de A-325 naar Arnhem en Duitsland gaan rijden, zeker voor de duur dat de A-15 nog niet doorgetrokken is tot Zevenaar.

Geluids(hinder)

Geluid is een ruimtelijk relevant aspect voor het inpassingsplan.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft nieuwe geluidsrichtlijnen voor Europa vastgesteld. Uit onderzoek van de WHO blijkt dat geluid een van de invloedrijkste omgevingsfactoren is bij de gezondheid van mensen. Overmatig geluid kan leiden tot fysieke en mentale problemen, zoals stress, verhoogde bloeddruk, hart- en vaatziekten en een verstoorde stofwisseling. Het lawaai van wegverkeer zou volgens deze richtlijnen onder de 53 dB moeten blijven en 's-nachts zelfs onder de 45 dB. De normen in de Wet Geluidhinder (Wgh) en de gemeten waarden voldoen hier niet aan, zodat volgens deze richtlijnen geen sprake is van een aanvaardbaar woon en leefklimaat. In deze richtlijnen is aangegeven dat in het bijzonder spoorweglawaai en wegverkeer leidt tot gezondheidsklachten.



Er wordt landelijk erkend dat geluidsoverlast als gevolg van weg- en spoorvervoer extra aandacht verdient en in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering starten Rijkswaterstaat en Prorail vanaf 2020 met het uitvoeren van geluidmaatregelen en in een amendement van 24 oktober 2017 van de gemeente Overbetuwe is vermeld dat er gezorgd dient te worden dat er geen in redelijkheid vermijdbare overlast voor de omgeving optreedt.

Zowel aan de nieuwe richtlijnen van de WHO als aan het Meerjarenprogramma wordt niet voldaan. De geluidsmetingen leiden tot hogere waarden.

In het akoestisch onderzoek behorende bij het Inpassingsplan zijn slechts drie woonclusters beschouwd, te weten 1) Eimerensestraat; 2) Reethsestraat en 3) Rijksweg-Zuid. Ten onrechte zijn geluidgevoelige bestemmingen in Valburg en ten zuiden van het plangebied in onder meer Oosterhout en Slijk-Ewijk en Herveld niet beschouwd. Er kan niet worden volstaan met de constatering dat deze verder weg zijn gelegen van het plangebied, onderdeel van de beoordeling is immers de cumulatie van geluid en deze is anders op genoemde plaatsen dan op de plaatsen die wel zijn beschouwd. Nu niet alle relevante (geluids) gevoelige locaties zijn beschouwd, is sprake van een onderzoekgebrek en motiveringsgebrek. Bovendien zijn er ten aanzien van deze dorpen geen geluidswerende maatregelen getroffen.

Piekgeluiden:

Naar verwacht zullen met name de piekgeluiden van het stapelen van containers ver dragen. Dit is niet onderzocht. Er ontbreekt een rapportage die (afdoende) ingaat op de piekgeluiden. Voor containerafhandeling wordt algemeen op basis van meetresultaten een piekbronsterkte van 120 a 125 dB(A) gehanteerd. Dat resulteert (hoge stapelhoogte, geen afscherming) pas op een afstand van ca. 400 meter in een piekgeluidniveau van 60 dB(A), hetgeen de grenswaarde is voor nog toelaatbare piekgeluiden in de nachtperiode van 23.00 uur tot 07.00 uur. Binnen deze afstanden zijn er diverse woningen, geluidgevoelige objecten, gelegen. Dit aspect verzet zich volgens indiener tegen de uitvoerbaarheid van het Inpassingsplan.

Industrielawaai:

De railterminal wordt geschikt gemaakt voor overslag tot maximaal 90.000 laadeenheden per jaar. Bij het stapelen van de containers is uitgegaan van een hoogte van 9,5 meter. Deze hoogte komt volgens onderdeel 5.11 van de toelichting overeen met de hoogte waarop een vierde container op een derde container wordt gestapeld (maximale toegestane stapelhoogte is vier containers, maximaal 10,5 meter. In artikel 4.4 van de regels zijn specifieke gebruiksregels opgesteld. Krachtens artikel 4.4.3 opslag is de tijdelijke opslag en stalling van laadeenheden, als bedoeld in artikel 4.1, sub a onder 2 uitsluitend toegestaan



mits de stapelhoogte maximaal 10,5 meter bedraagt. Niet juist is dat de hoogte is beperkt tot maximaal 4 laadeenheden. Laadeenheid is krachtens artikel 1.48 van de regels gedefinieerd als container, wissellaadbakken, (hijzbare) trailers en andersoortige eenheden.

Derhalve, zo wijst de indiener erop, biedt het inpassingsplan de mogelijkheid om meer eenheden te stapelen dan maximaal vier, hetgeen van invloed kan zijn op het (piek)geluid.

De ambitiewaarde in de Nota Bedrijven en Geluid van de gemeente Overbetuwe wordt door de RTG overschreden maar er wordt wel voldaan aan de bovengrens. Niettemin wordt een afscherming gerealiseerd van 100 meter lang en vijf meter hoog ter plaatse van de opening van de grondwal bij de locatie waar de hoogspanningsmast ondergrond gaat. Dit levert een relevante reductie op van de geluidsbelasting op de betreffende woningen zoals bedoeld wordt op pagina 67 van de toelichting en hiermee zou volgens de berekeningen worden voldaan aan de ambitiewaarde. Deze afscherming is echter niet opgenomen in het inpassingsplan zodat het bereiken van het beoogde ambitiewaarde door de provincie niet is gewaarborgd.

Uit de overeenkomst tussen provincie en gemeente Overbetuwe volgt dat burgemeester en wethouders het bevoegde gezag is ten aanzien van het verlenen van de omgevingsvergunning. Het maximale geluidsniveau L_{Amax} (RTG + rangeren diesellocaieven) bedraagt ten hoogste 60 dB(A) in de dag-, avond en nachtperiode. Dit komt overeen met de bovengrens van 70 dB(A) etmaalwaarde is ligt daarmee 15 dB(A) boven het ambitieniveau van de gemeente. Deze zeer forse overschrijding wordt niet beperkt door de optionele en niet gewaarborgde afscherming. In het akoestisch rapport zijn geen verdere maatregelen opgenomen om de maximale geluidswaarden te reduceren. Volgens de provincie is maximaal geluidniveau van 70dB(A) etmaalwaarde toelaatbaar en vergunbaar en is ondanks deze forse overschrijving nog sprake van een goed woon- en leefklimaat. De provincie heeft dit echter niet onderzocht en onderbouwd waardoor sprake is van een onderzoek- en motiveringsgebrek. De indiener betwist dat sprake is van een goed woon en leefklimaat en verwijzen naar de WHO richtlijnen hiervoor. Er is bij een dergelijke forse overschrijding geen sprake van een goede ruimtelijke ordening, mede ook omdat nagelaten is onderzoek te doen naar maatregelen om deze maximale waarden te reduceren. Verder tast de provincie hiermee de autonomie van de gemeente aan bij de besluitvorming over de omgevingsvergunning en verhindert zij de gemeente om aanvullende maatregelen te verlangen van de aanvrager van de omgevingsvergunning. Ook handelt de provincie in strijd met de overeenkomst met de gemeente waarin is opgenomen dat er geen in redelijkheid vermijdbare overlast voor de omgeving optreedt.



In het geluidsonderzoek is geen, dan wel onvoldoende rekening gehouden met geluidsreflectie die zal ontstaan tegen de langs het gehele spoor opgestapelde containers en de effecten hiervan, waaronder de gevolgen hiervan voor het noorden en/of zuiden. Het gaat hierbij onder andere om de geluidsversterkende werking van de A15 en het zonnepanelenpark.

Er zit momenteel een opening in de geluidswal van circa 20 meter ter hoogte van de nieuw te realiseren rotonde bij de ingang van de RTG. Na realisatie van deze rotonde zal de opening 140 meter bedragen. Niet is onderzocht wat hiervan de geluidseffecten (A-15 en RTG) zullen zijn.

In het onderzoek is uitgegaan van brandstof aangedreven laad en losvoertuigen tot 30.000 laadeenheden per jaar. Bij een situatie met een hoger aantal laadeenheden wordt uitgegaan van elektrische kranen. In artikel 4.4.2 van de regels is hiervoor een norm aangenomen. Er ontbreekt echter in de regels een norm op basis waarvan de naleving van artikel 4.4.2 wordt gewaarborgd en gehandhaafd. Een dergelijke norm zal in de praktijk niet te controleren zijn en om die reden niet bestuurlijk te handhaven. Bovendien verhindert deze norm de exploitant om al eerder dan bij 30.000 laadeenheden per jaar over te gaan op elektrische kranen en stimuleert dit ook niet. De provincie heeft verder nagelaten de visuele impact op de omgeving van (hogere) elektrische kranen mee te wegen in de beslissing om te komen tot deze norm.

Ten onrechte is railverkeer binnen de inrichting van de RTG beoordeeld als onderdeel van het industrielawaai. Onvoldoende rekening is gehouden met het feit dat het rangeren zal leiden tot piekgeluiden door optrekkende en remmende treinen, dat alleen wordt gereden met zware dieseltreinen en dat de geluidsbelasting tevens afhankelijk zal zijn van het aantal en type wagons en type dieseltrein.

Ten onrechte is bij het geluidsonderzoek geen rekening gehouden met het feit dat het stapelen van containers zal leiden tot wisselende en niet regelmatige piekgeluiden, die bij mensen een schrikeffect teweeg zullen brengen.

In de milieueffectenstudie RTG is geen rekening gehouden met de overslag en opslag van gekoelde containers (reefers), die uitgerust zijn met een dieselmotor. De totale geluidsbelasting van deze reefers is niet berekend.



Het geluidsniveau van de A15 zat in 2012 boven de destijds vastgesteld plafondwaarde, verbreding en doortrekking van de A15 zal leiden tot een hogere geluidsbelasting. In de berekeningen is hiermee onvoldoende rekening gehouden nu de (gecumuleerde) effecten hiervan in combinatie met de geluidsveroorzakers op dit moment niet goed valt vast te stellen. Ten onrechte is de lichte toets gehanteerd.

Niet onderzocht is het geluidseffect van stationair draaiende vrachtwagens voor en na de openingstijden buiten en op het terrein van de RTG, onder andere tijdens het inchecken of in geval van filevorming.

Wegverkeerslawaai:

In het onderzoek is aangenomen dat de ontsluitingsweg een snelheidsregime van 60 kilometer per uur heeft. Dit is echter niet in het inpassingsplan of anderszins gewaarborgd. Verder is het verkeerslawaai afhankelijk van de hoeveelheid vrachtwagens, type vrachtwagen en wijze van rijden, welke aspecten niet of onvoldoende zijn onderzocht.

In het inpassingsplan wordt gemeld dat de Reethsestraat verkeersluw zal worden, dit is echter niet (met maatregelen) in het Inpassingsplan geborgd.

De geluids- en andere milieueffecten (zoals stikstof) van het toenemende verkeerslawaai door stilstaande, optrekkende, remmende vrachtwagen voor omwonenden van de RTG, de ontsluitingsweg en de Rijksweg-Zuid zijn in onvoldoende mate onderzocht en onderkend.

Cumulatie:

In wooncluster 3 (rondom Rijksweg Zuid) bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting in de huidige situatie 65dB en neemt deze ten aanzien van een woning toe met 1dB tot 66 dB. Er wordt gewezen naar de uitspraak 2017066371/1/R6. Gelet op de nieuwe richtlijnen van de WHO kan niet worden uitgesloten dat de Afdeling bestuursrechtspraak tot een andere afweging zal komen bij de vraag of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat indien deze met 1 dB toeneemt tot 66 dB, van tamelijk slecht naar slecht. Deze uitspraak had bovendien betrekking op de geluidsnormen zoals deze zijn vastgelegd in het Activiteitenbesluit. De uitspraak ging om windturbines. In deze zaak was sprake van een goed naar redelijk respectievelijk redelijk naar matig geluidsniveau. De feiten en omstandigheden in deze zaak zijn volstrekt anders. Inmiddels is door het bevoegd gezag een vergunning verstrekt voor de aanleg van het Zonnepark Overbetuwe. De geluidseffecten van dit zonnepark zijn niet onderzocht, terwijl dit park zal leiden tot een hogere geluidsbelasting door reflectie van geluid door de zonnepanelen, waar eerder absorptie door gewassen optrad.



Eimerensestraat 12 en Eimerensestraat 15 tot en met 25 te Elst:

Het huidige geluidsniveau is 59 dB(A). Dit is al op de bovengrens. Met de komst van de RTG komt dit boven het maximale toegestane wettelijke geluidsniveau te liggen.

Zuidzijde:

Aan de Zuidzijde is geen geluidsonderzoek geweest, onder andere niet naar cumulatieve geluidseffecten van de A-15, de RTG, de windmolens, de vrachtwagens en de effecten die de grote bouwwerken van Nabuurs en Lidl op het geluid zal hebben en zijn geen geluidwerende voorzieningen getroffen. Er is sprake van een gebrekkig onderzoek en motiveringsgebrek bij de voorbereiding van het inpassingsplan.

Gezondheidsrisico's (effecten geluidshinder) op aanvaardbaar woon- en leefklimaat

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft nieuwe geluidsrichtlijnen voor Europa vastgesteld. Uit onderzoek van de WHO blijkt dat geluid een van de invloedrijkste omgevingsfactoren is bij de gezondheid van mensen. Overmatig geluid kan leiden tot fysieke en mentale problemen, zoals stress, verhoogde bloeddruk, hart- en vaatziekten en een verstoorde stofwisseling. Het lawaai van wegverkeer zou volgens deze richtlijnen onder de 53 dB moeten blijven en 's-nachts zelfs onder de 45 dB. De normen in de Wet Geluidhinder (Wgh) en de gemeten waarden voldoen hier niet aan, zodat volgens deze richtlijnen geen sprake is van een aanvaardbaar woon en leefklimaat. In deze richtlijnen is aangegeven dat in het bijzonder spoorweglawaai en wegverkeer leidt tot gezondheidsklachten. Hoewel niet wettelijk dwingend nog zal de Afdeling rechtspraak van de Raad van State wellicht al aansluiting kan zoeken bij deze normen van de WHO. Hiermee staat de haalbaarheid van het inpassingsplan op de tocht.

Werk- en openingstijden

Het inpassingsplan waarborgt niet dat de RTG niet in bedrijf is in de avonden, in de nacht en in het weekend en op feestdagen, waardoor er geen redelijke afweging heeft plaatsgevonden tussen de bedrijfsbelangen en het belang van omwonenden. Het ligt voor de hand dat het vrachtwagenverkeer zich met name zal concentreren op de openingstijden van de lokale bedrijven in de regio, waardoor veelal aan de randen van de dag een enorme toename zal zijn van het vrachtverkeer en hiermee juist tijdens de spijtstijden en rustmomenten. Hiermee is bij de beantwoording van de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening en hiermee verband houdend woon- en leefklimaat geen althans in onvoldoende mate rekening gehouden.



Maximale capaciteit

Omdat de capaciteit beperkt is tot laadeenheden en niet tot vrachtwagens kan in het slechtste geval jaarlijks sprake zijn van 90.000 vrachtwagens met 90.000 laadeenheden, hetgeen neerkomt op 350 vrachtwagens per 24 uur. In het Inpassingsplan wordt echter zowel gesproken over het begrip laadeenheid als TEU. Vast staat volgens Prorail dat 30.000 laadeenheden maximaal overeenkomen met 60.000 TEU. TEU en laadeenheden zijn achteraf gecorrigeerd. Het plan voorzag eerder in maximaal 90.000 TEU. Nu in 90.000 laadeenheden, terwijl een laadeenheid gemiddeld 1,6 TEU is. Daarmee is de capaciteit plotseling met 60% toegenomen.

Voor de bepaling en toetsing van milieueffecten is naast het type laad-, los- en vervoersmiddel ook het aantal bewegingen relevant. Met name het lossen, maar ook het aan- en afvoeren van twee laadeenheden van een TEU vergt meer bewegingen dan die van een laadeenheid van twee Teu. Nu er in de diverse onderzoeken en rapportages naar de milieu- en ruimtelijke effecten niet is uitgegaan van een eindsituatie van maximaal 180.000 TEU is sprake van een onvolledige en onjuiste beoordeling van de milieu en ruimtelijke ordeningsaspecten (o.a. geluid, verkeer, parkeren) en daarmee sprake van een onvoldoende onderbouwing van het plan en is niet komen vast te staan dat sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing.

Externe veiligheid

Nu treinen op de RTG ook gevaarlijke stoffen zullen laden en oplossen en bij het rangeren een vergroot risico bestaat op calamiteiten dient onder andere te worden gewaarborgd de wettelijke opkomsttijd van de brandweer, voldoende (beroeps) capaciteit, de deskundigheid en geoefendheid met betrekking tot gevaarlijke stoffen, de bevelvoering, het voorhanden hebben van de juiste (blus) middelen, bluswater en koelwater, de bereikbaarheid van het RTG terrein, een veiligheids- en risico- analyse en een plan van aanpak. Uit het inpassingsplan en bijbehorende stukken volgt niet dat dit gewaarborgd is. De dichtstbijzijnde brandweerkorpsen hebben deze deskundigheid niet en zijn werkzaam als vrijwilliger en niet als beroepsbrandweer. Ten onrechte wordt ten aanzien van verplichtingen van de exploitant van de RTG in het inpassingsplan hier niets over geregeld. Niet uitgesloten is dat er militaire transporten gaan plaatsvinden en munitie wordt ingeladen en overgeladen waardoor ook kennis aanwezig zal moeten zijn met betrekking tot munitie en explosieve stoffen.

Ten aanzien van het Besluit externe veiligheid inrichtingen zal tevens moeten worden betrokken het laden en lossen van munitie en andere explosieve stoffen.

De bijlage over externe veiligheid is beoordeeld door de veiligheidsregio die formeel niet bestaat na de herindeling.



Niet duidelijk is wat de veiligheidscirkel is van het RTG en hoe deze zich verhoudt tot de veiligheidscirkel van het CUP.

De geluidschermen aan de noordzijde van de terminal verhinderen niet dat bij ongevallen met gevaarlijke stoffen (zware) giftige gassen vrijkomen buiten de RTG, waardoor zowel ten noorden als ten zuiden van de RTG bewoners van woningen gevaar lopen. Er zijn geen enkele beschermende maatregelen hiertegen genomen.

Er zijn geen onvoldoende toegangsmogelijkheden voor de hulpdiensten in geval van calamiteiten op het terrein van de RTG en er zijn onvoldoende ontsnappingsmogelijkheden voor het personeel bij calamiteiten. De huidige ontsnappingsmogelijkheden verhinderden niet dat personeel wordt ingesloten tussen ontsnappingsroute en locatie calamiteit.

Het aftanken van de verschillende dieselveertuigen en opslag van diesel is niet omschreven en de risico's hiervan zijn niet onderzocht waardoor de milieuveiligheid niet is gewaarborgd.

Verkeersveiligheid

Er is bij het zoeken naar alternatieve locaties en alternatieve wijze van inrichting van de RTG inclusief ontsluitingswet naar Knoop 38 geen verkeersveiligheidsdeskundige betrokken. Er is sprake van een onderzoekgebrek naar hetgeen als een goede ruimtelijke ordening heeft te gelden. Wanneer bij het RTG twee vrachtwagens moeten wachten totdat de openingspoort wordt geopend, zal dit al leiden tot het vaststaan van het verkeer op de nieuwe rotonde bij het RTG, welke oplossing niet robuust is voor de doorstroming en verkeersveiligheid. Bovendien kan bij een gering aantal vrachtwagens voor het verkeerslicht Rijksweg Zuid het kruispunt Hogebrugstraat / Reethsestraat geblokkeerd worden door wachtende vrachtwagens.

De fietsers dienen de ontsluitingsweg en de hierop rijdende vrachtwagens te passeren zonder dat voorzien is in verkeerslichten of andere maatregelen. Hierbij is sprake van ongelijkwaardige verkeersdeelnemers die elkaar zullen kruisen. Relevant is voorts dat er een hoofdfietsroute is gelegen tussen Nijmegen en Lent en Overbetuwe en vice versa bestaande uit een dagelijkse grote stroom middelbare scholieren (> 1000 fietsers per werkdag) en dat de verkeersveiligheid van deze fietsende kinderen in gevaar komt door de toename van verkeersbewegingen en het kruisen van wegen waarop talloze vrachtwagens per uur rijden. Niet uitgesloten is dat juist in de schoolspits sprake zal zijn van een hoge frequentie aan vrachtwagens die aankomen of willen vertrekken van de RTG waardoor kinderen veiligheidsvoorzieningen voor zover aanwezig zullen negeren met het gevolg dat kinderen met een leeftijd tussen de 12 jaar en 16 jaar zullen overlijden ten gevolge van het



onder een vrachtwagen geraken, al dan niet door onvoorzichtig gedrag of opzettelijk negeren van veiligheidsvoorzieningen. Dit is zelfs te verwachten als vrachtverkeer bij het begin van de ochtend containers komt halen en brengen voor verwerking op die dag. Slechts op termijn zal de provincie voorzien in ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers of daarmee gelijkwaardige oplossingen. Daarmee erkent de provincie de noodzaak hiertoe en de onveilige verkeerssituatie die ontstaat door de komst van de RTG. Nu deze ongelijkvloerse kruising niet is voorzien en niet vaststaat of en wanneer welke ongelijkvloerse kruising zal worden gerealiseerd, is sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening en voldoet het Inpassingsplan op dit onderdeel qua onderbouwing niet. De hiervoor genoemde verbetering infrastructuur komt later dan de inwerkingtreding van de RTG en is in het inpassingsplan dan wel elders ook niet geborgd.

De Klankbordgroep Knoop38 heeft een voorkeur uitgesproken voor een tunnel onder de Betuweroute waardoor de ontsluitingsweg buiten zowel het buurtschap Reeth als de zuidkant van Valburg gehouden kan worden, hetgeen niet alleen ten goede komt aan de verkeersveiligheid maar ook de overlast voor veel inwoners aanmerkelijk zal verminderen.

Financiële haalbaarheid

Met de beoogde exploitant is nog geen overeenkomst gesloten zodat vraagtekens kunnen worden gezet bij de (financiële) haalbaarheid van het inpassingsplan. De haalbaarheid moet gezien worden vanuit twee gezichtspunten: 1) het rendement voor de provincie zelf welk zeer negatief is en 2) de business case voor de exploitant. Hierover is geen dan wel onvoldoende informatie verstrekt, de MKB is inmiddels sterk achterhaald door stijgende bouwkosten. De uitvoerbaarheid is verder niet gewaarborgd nu er nog geen sprake is van een bindende overeenkomst met de beoogde exploitant.

Verder is relevant dat de haalbaarheid van de exploitatie van de RTG afhankelijk is van de aansluiting van de spoorlijn op het Duitse spoornet. Dat dit zal gebeuren is niet geborgd. Bekend is dat België en Duitsland meer aansturen op een spoornet vanuit Duitsland en Limburg naar Antwerpen, waardoor het nog maar zeer de vraag is of de RTG op termijn winstgevend zal worden.

Planschaderisicoanalyse

Bij het inpassingsplan ontbreekt de verplichte planschaderisicoanalyse, welke mogelijk van invloed is op de haalbaarheid van het plan. De haalbaarheid van het plan staat hiermee op losse schroeven.



Verkeersoverlast

Knooppunt 38 staat momenteel al onder grote verkeersdruk, met name aan de zuidzijde van de A-15 vanuit Noord-Nijmegen en Oosterhout. Er is al sprake van een zeer intensief verkeer van vrachtwagens en (nieuwe) bewoners van Nijmegen Noord, waardoor er op de Griftdijk dagelijks al in de spits sprake is van files en oponthoud. Provincie Gelderland heeft bij haar onderzoek niet of onvoldoende rekening gehouden met de cumulatie van het verkeer door de nieuwe wijken aan de zuidzijde van de A-15 in Nijmegen Noord, waarvan de Griftdijk de enige ontsluitingsweg is naar de A-15, de toename van het vrachtverkeer door logistieke bedrijven op Park 15 als Kruidvat, Lidl en Nabuurs. In het kader van een goede ruimtelijke ordening van de RTG is de aansluiting op de infrastructuur en een goede verkeersafhandeling en logistieke afhandeling voor burger in het kader van een goed woon- en leefklimaat en het bedrijfsleven in het kader van een goede continuïteit van de bedrijfsvoering van cruciaal belang. Deze is in het huidige Inpassingsplan niet gewaarborgd en er is geen enkele garantie binnen het Inpassingsplan noch elders dat de infrastructuur op een toereikende wijze zal worden aangepast. De provincie erkent de problematiek en haar rol hierin wel, echter tot op heden ontbreekt een bindende aanpak, waardoor de verkeersafwikkeling en impact van de komst van de RTG niet overeenkomt met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. De ruimtelijke ordening en onderbouwing van het plan schieten hierdoor te kort.

Verder zal het containervervoer tussen magazijnen op park 15 en RTG plaatsvinden, niet met vrachtwagens, maar met grotere aantallen terminaltrekkers. Niet onderzocht is de verkeerseffecten hiervan op Knoop 38. De omvang van dit verkeer is niet geborgd in het inpassingsplan.

Parkeren en parkeeroverlast

Artikel 4.4.7 onder b van de regels stelt het gebruik van gronden ten behoeve van een overnachting (in een vrachtwagen) als strijdig met het Inpassingsplan. Het is te verwachten dat door de komst van de RTG een toenemende behoefte bestaat aan vrachtwagenparkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen in de directe omgeving van de RTG (naast de beperkte voorziene parkeerplaatsen op de RTG zelf). Hoe deze toegenomen behoefte wordt gewaarborgd is onduidelijk. De vrachtwagens zullen vaak voor en na de openingstijden van de RTV arriveren en zullen voor parkeeroverlast zorgdragen in de omgeving van de RTG. Zelfs als zij tijdens openingstijden arriveren kan de wachttijd en rijtijd ervoor zorgdragen dat chauffeurs wettelijke dienen te rusten waardoor zij zullen kiezen voor locaties buiten de RTG omdat het bestemmingsplan slapen in de vrachtwagen ziet als gebruik in strijd met het Inpassingsplan. De vraag is of het inpassingsplan het gebruik van een vrachtwagen juridisch bindend kan regelen nu een inpassingsplan toeziet op het bouwen en het gebruik van gronden en hierop bevindende bouwwerken en een vrachtwagen



niet kan worden aangemerkt als bouwwerk, zodat deze bepaling niet geldig is en hierdoor niet gehandhaafd kan worden. Op dit onderdeel is het inpassingsplan in strijd met de wet en kan deze niet worden gehandhaafd.

Op dit moment is er al overlast van vrachtwagenchauffeurs die op Park15 hun ontlasting doen in de buitenlucht, dit zal ook geschieden door vrachtwagenchauffeurs die arriveren buiten de openingstijden van de RTG of vanwege de arbeidstijdenwetgeving genoodzaakt zijn in de buurt van de RTG te overnachten.

Nu realisatie van de benodigde parkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen niet vaststaat en is geborgd in het inpassingsplan, is sprake van strijdigheid met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening en schiet de motivering van het plan daarmee tekort.

Bodemdaling

De provincie heeft niet onderzocht welke effecten de RTG heeft op de bodemdaling die momenteel al plaatsvindt bij de Betuwelijn en volgens de Bodemdalingskaart een negatieve piek vertoont op de plek van de voorgenomen realisatie van de RTG.

Trillingshinder

Toename van het zware verkeer op de Betuweroute en wegen rondom de bebouwing zal leiden tot meer trilling in de bodem, waardoor naast bodemdaling schade kan ontstaan aan woningen en overige gebouwen. Dit aspect is niet althans onvoldoende onderzocht. Niet geborgd is dat het wegdek zal bestaan uit ZOAB.

Wet bodembescherming

Er ontbreken voorzieningen in het inpassingsplan, zoals compartimentering, om bodemvervuiling tegen te gaan dan wel te beperken in het geval van calamiteiten met containers waarin stoffen zitten die schadelijk kunnen zijn voor de bodem.

Milieuaspecten

De provincie spreekt over milieuwinst die zij denkt te kunnen behalen met de RTG. Deze zullen wegvallen door de effecten die de provincie beoogd met het plan Gelderse Corridor voor een verdere uitbreiding in het gebied met de vestiging van logistieke en assemblagebedrijven.

De lokale luchtkwaliteit zal achteruitgaan vanwege 30% meer verkeer op de A15 en door middel van uitstoot door rangerende en in aantal toenemende dieseltreinen. De effecten van de toename van CO2 en stikstof van de RTG en de hieraan gekoppelde toename van de bedrijvigheid zijn conform PAS niet of onvoldoende onderzocht en zijn hiermee strijdig.



Door de concentratie van bedrijvigheid rond de RTG zal de luchtkwaliteit in en rond onder andere Elst, Valburg, Reeth, Slijk Ewijk en Oosterhout verslechteren. Het longfonds heeft de luchtkwaliteit in de appelbuurt van Elst als matig beoordeeld.

De provincie heeft geen rekening gehouden met deze milieuaspecten in haar verschillende toetsen, welke milieueffecten onverbrekkelijk verbonden zijn aan de komst van de RTG.

Ontwerpbesluit hogere waarde Wet geluidhinder

Vanwege de wijziging van Rijksweg Zuid bij drie woningen (Rijksweg Zuid 45, Wolfhoeksestraat 1 en 2) is volgens de provincie sprake van een reconstructie volgens de Wet Geluidhinder. Het is volgens de provincie niet mogelijk een geluidsreducerende wegdekverharding op het te wijzigen wegvak van de Rijksweg Zuid toe te passen of een doelmatig geluidscherm aan te leggen. Voor de drie woningen worden hogere waarde vastgesteld vanwege de Rijksweg Zuid. Bij het vaststellen van hogere waarden moet ook de aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidsbelastingen worden beoordeeld. De gecumuleerde buitenwaardengeluidbelasting (inclusief Rijksweg Zuid, Betuweroute, Rijksweg A15, nieuwe ontsluitingsweg en Windpark Nijmegen Noord) is niet hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 68 dB, zoals opgenomen in artikel 100a, lid 2 Wgh. Volgens de provincie kan niet gesteld worden dat er geen sprake is van strijdigheid met de eisen van een goed leefklimaat. De grenswaarden voor de binnenwaarden van de woningen dienen hierbij geborgd te worden krachtens artikel 112 Wgh. Dit is 33dB indien voor de eerste maal een hogere waarde wordt vastgesteld (artikel 112a Wgh). Voor Wolfhoeksestraat 1 is eerder een hogere waarde vastgesteld en geldt de waarde die voor deze situatie eerder is bepaald (artikel 112b Wgh).

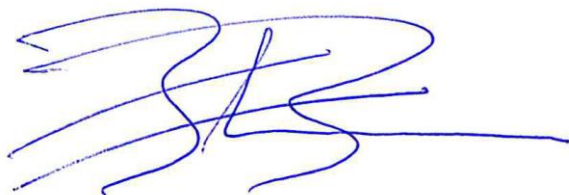
De indiener is van mening dat onvoldoende is onderzocht en gemotiveerd waarom er geen geluid reducerend wegdek en/of een doelmatig geluidscherm mogelijk is. Te snel is overgegaan tot het verhogen van de geluidswaarde. Bovendien zijn de gecumuleerde geluidswaarden op dit moment niet goed vast te stellen, nu er zonnepanelen worden gebouwd, waarvan het geluidseffect niet is meegenomen, extra windmolens zijn voorzien, en momenteel niet vaststaat wat de geluidseffecten zijn van de geplande toename van de bedrijvigheid door logistieke en assemblagebedrijven is. Er is onvoldoende onderzoek hiernaar gedaan. Ook is geen of onvoldoende rekening gehouden met piekgeluiden van de RTG ten gevolge van het stapelen van containers, remmende en optrekkende dieseltreinen en de weerkaatsing van geluiden door opgestapelde containers. De indiener betwist dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Verwezen wordt naar de hierboven genoemde richtlijnen van de WHO, welke worden overschreven en het overschrijden van de ambitiewaarde in de Nota Bedrijven en Geluid van de gemeente Overbetuwe. Artikel 100a is in strijd met genoemde richtlijnen van de WHO. Hierbij ook aantekend dat de wetgever

in artikel 100 lid 1 Wgh in geval van een te reconstrueren weg een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting noemt van 48 dB. Deze wordt ten aanzien van alle drie woningen fors overschreden.

Verder is niet voldaan aan de uitzonderingen genoemd in artikel 100a lid 1 onder a Wgh doordat geen sprake is van de hier genoemde vermindering van de geluidsbelasting en tevens geen sprake is van de hier genoemde verklaring van de wegbeheerder.

Ik verzoek u bij uw verdere besluitvorming de zienswijze ter zake van het ontwerp inpassingsplan alsmede de zienswijze ter zake van het ontwerpbesluit hoge waarde Wet geluidhinder te betrekken en mij namens de indiener op de hoogte te houden van alle relevante ontwikkelingen. Uiteraard ben ik altijd bereid deze beide zienswijzen nader schriftelijk dan wel mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping loops and lines, likely representing the initials of the signatory.

mr. B.J. Bloemendal

Advocaat