

PER E-MAIL: post@gelderland.nl

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

Bergeijk, 21 oktober 2020

Ons kenmerk: D20180222

Uw kenmerk: Zaaknummer: 2020-010445

Inzake: Zienswijze Railterminal Gelderland

Geachte College,

Tot mij wendde zich de navolgende genoemde personen om namens hen deze zienswijze in te dienen.

Naam indiener

Adres indiener

Postcode en woonplaats indiener

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

De zienswijze ziet toe op de navolgende ontwerpbesluiten die van 10 september tot en met woensdag 21 oktober 2020 ter inzage liggen.

- Ontwerpbesluit inpassingsplan van Provincie Gelderland (inclusief bijbehorende milieueffectrapportage)
- Ontwerpbesluit Natuurbeschermingswetvergunning van Provincie Gelderland
- Ontwerpbesluit ontheffing soorten Wet natuurbescherming van Provincie Gelderland
- Ontwerpbesluit Watervergunning van Waterschap Rivierenland
- Ontwerpbesluit hogere waarde Wet Geluidhinder van de Omgevingsdienst Regio Nijmegen.

■
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. Knegtman
*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



Voorgeschiedenis

Het ontwerp inpassingsplan maakt de bouw mogelijk van een Railterminal voor het laden en lossen van treinen en vrachtwagens op de aangewezen locatie met een totaal aantal laadeenheden per jaar van 90.000 laadeenheden.

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. Het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft 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.

Tegen deze besluiten zijn door verschillende personen, organisaties en instanties zienswijzen ingediend, waaronder de gemeente Overbetuwe. Vanwege het vervallen van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) naar aanleiding van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 is door de Provincie aan deze procedure geen verder gevolg gegeven en diende er een milieueffectprocedure te worden gestart om te komen tot een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet. Tegen de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ca. 47 zienswijzen ingediend, waaronder ook weer door de gemeente Overbetuwe, maar ook door veel particulieren, de Veiligheids- en gezondheidsregio Gelderland midden, Stichting Overbetuwe Groen Natuurlijk, de Gelderse Natuur- en Milieufederatie en veel andere instanties.

De diverse zienswijzen in ogenschouw nemen is indiener van mening dat er geen maatschappelijk draagvlak aanwezig is voor de komst van de Railterminal met alle toebehoren en gevolgen van dien. Het nut en de noodzaak van een railterminal op deze locatie wordt betwist en breed leeft bij indiener, particulieren, instanties en organisaties de zorg dat de komst van de Railterminal met bijbehorende toename van het spoorverkeer, wegverkeer en bedrijvigheid op de in de vijf ontwerpbesluiten voorgestelde wijze zal leiden tot het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid, de veiligheid in het algemeen en zal leiden diverse vormen van ernstige overlast en schade ten gevolge van geluid, lichtvervuiling, verkeer en parkeren, trilling en overlast en schade zal toebrengen aan natuur, flora en fauna en aan het milieu. De ontwerpbesluiten komen niet dan wel onvoldoende tegemoet aan de bezwaren en belangen van indiener en overige door anderen ingediende zienswijzen, er is sprake van een onzorgvuldig voorbereid besluit alsmede heeft de belangenafweging onevenredig plaatsgevonden.



De hierna te noemen onderdelen van de zienswijze moeten ieder op zich en in onderling verband worden beschouwd. Zij strekken zich over alle onderdelen van het inpassingsplan, de bestemming, de planregels en de planologische aanduiding op de plankaart en strekken zich uit over alle hiervoor genoemde ontwerpbesluiten. De zienswijze heeft niet alleen betrekking op de ruimtelijke en andere gevolgen van de railterminal zelf maar ook op de toename het trein- en wegverkeer en andere ruimtelijke en milieugevolgen verbonden aan de railterminal.

Nut en noodzaak (ADC-toets)

Indiener betwist de nut en noodzaak van een railterminal op de voorgestelde locatie. Er zijn genoeg alternatieve en beter te exploiteren en minder overlast en schade veroorzakende locaties voor handen die op korte afstand liggen van de geplande railterminal, zoals de terminal in Venlo en Emmerich. Een terminal bij Medel-Tiel zou vanwege de ligging beter te exploiteren zijn. Dat er een dwingende behoefte is aan een railterminal in de gemeente Overbetuwe overtuigt niet.

De railterminal zal niet of nauwelijks werkgelegenheid generen omdat 1) de logistieke bedrijven die de Provincie hoopt aan te trekken in de omgeving van de railterminal vrijwel geheel geautomatiseerd (zullen) zijn en niet (zullen) zorgen voor een substantiële toename van de werkgelegenheid in de regio en 2) de railterminal zelf genereert hooguit voor 8 werknemers, met name kraanmachinisten werkgelegenheid. De werkgelegenheid zal ook niet toenemen nu er door de komst van een nieuwe railterminal niet per definitie meer vervoersbewegingen gaan plaatsvinden. Het aantal vervoersbewegingen is afhankelijk van de economie. Er zal eerder sprake zijn van verschuiving van werkgelegenheid van de ene terminal naar de andere terminal en de verkeersstromen zullen zich wijzigen. De provincie heeft vrijblijvend bedrijven benaderd om aan te geven of zij interesse hebben zonder dat hieruit kan worden afgeleid dat de toename van de bedrijvigheid die noodzakelijk zal zijn om de railterminal exploitabel te laten zijn daadwerkelijk ook zal plaatsvinden. De gegevens waarop de Provincie zich baseert zijn inmiddels verouderd en alleen al vanwege de Corona-crisis niet meer actueel.

De Provincie voert milieuwinst als dwingende reden aan. De Provincie heeft als beleid de zogenaamde Gelderse Corridor waarin de Provincie de komst van logistieke en andere bedrijven wil stimuleren met de railterminal. Enige milieuwinst, als hiervan al sprake zou zijn door verschuiving van weg naar spoor, wordt hiermee teniet gedaan en zal leiden tot verdere aantasting van milieu (stikstof) en natuur.



De Provincie is er niet in geslaagd om een maatschappelijk evenwicht te creëren tussen baten en lasten. De omgeving zal geen baten ervaren, de economie ook niet of nauwelijks, terwijl de omgeving wel tot in de verre omtrek de lasten zal ervaren ten gevolge van onder andere (piek) geluidsoverlast, lichtvervuiling, verkeersoverlast en parkeerproblemen.

De omgeving zal zelfs beperkt worden in bedrijvigheid en woningbouw door de toename van de stikstofdepositie als gevolg van de ADC-toets. De railterminal zal lokaal leiden tot een forse toename door toenemende dieseluitstoot door en rembewegingen van treinen en vrachtwagens.

Nu de Provincie nut en noodzaak onvoldoende aannemelijk heeft gemaakt, ook in het kader van de ADC-toets de dwingende reden onvoldoende is aangetoond, schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.

Locatiekeuze

Ten onrechte is in de MER procedure uitgegaan van drie locaties gelegen in de gemeente Overbetuwe en zijn andere locaties dan deze drie niet onderzocht op milieueffecten. Ook in het kader van de ADC-toets hadden alternatieve locaties moeten worden onderzocht. Zo is niet duidelijk wat de voordelen zijn om specifiek te kiezen voor een extra locatie in de gemeente Overbetuwe in plaats van het gebruiken van alternatieve (bestaande) locaties. In de voorstudie zijn ook vijf locaties in het rivierengebied rondom Tiel, de locatie bij Arnhem Goederen-oost en Kleefse waard onderzocht. Zonder goede motivering en zonder de alternatieven op zorgvuldige wijze te onderzoeken op onder meer milieueffecten heeft de Provincie gekozen voor de locatie Valburg. In het kader van de ADC-toets staat de dwingende reden van de railterminal op de beoogde locatie niet vast. Er is geen sprake van een onmisbaar maatschappelijk belang om de railterminal op de beoogde locatie te bouwen tegen het maatschappelijk verzet in.

Niet overtuigend is waarom de Provincie bij een railterminal in de gemeente Overbetuwe niet gekozen heeft voor de zuid-variant gelegen tussen de A-15 en de Betuweroute. Er kan dan eenvoudig een afslag gemaakt worden naar de A-15 waardoor een ontsluitingsweg zoals nu gepland richting rijksweg niet nodig is. Onder andere is deze variant verkeersveiliger en er is minder overlast voor de omgeving. Een en ander mits adequate geluids- en licht- en zicht werende maatregelen worden getroffen voor de bewoners in de omgeving. Deze variant is echter nu bemoeilijkt door de afgifte door de gemeente van een omgevingsvergunning voor een zonnepark op deze locatie.



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 uit met name Slijk Ewijk en Oosterhout extra overlast zullen ervaren. De provincie is van deze variant niet uitgegaan en heeft geen geluidsonderzoeken gedaan en geen enkele geluidsvoorzieningen getroffen. Ook zijn aan de zuidkant van de railterminal de gecumuleerde effecten niet onderzocht. Maar ook is geen milieuonderzoek of onderzoek naar zicht- en lichtvervuiling gedaan of afscherpende maatregelen voorbereid voor de zuidkant.

Voor de invulling van de railterminal is louter en hierdoor te beperkt gekeken naar drie varianten, waarbij louter vanuit kostenogpunt gekozen is voor de noordvariant. Hierdoor is sprake van een onzorgvuldige en onvolledige afweging van relevante belangen en schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing te kort.

De gekozen noordvariant sluit aan op de zogenaamde “middenbundel” van het CUP (het gebied tussen Valburg en Buurtschap Reeth). Voor de aanleg worden de huidige geluidswal en de Reehtsestraat over een lengte van 800 meter naar het Noorden verlegd. De milieueffecten onderscheiden zich volgens de Provincie slechts in geringe mate. De mate waarin deze milieueffecten zijn onderzocht en gemotiveerd voldoen niet en zijn bovendien gebaseerd op verouderde gegevens.

Indiener is van mening dat relevant is of vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening gekozen is voor de meest optimale locatie. Hierbij zijn niet alleen de milieueffecten en de kosten 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 indiener en 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 heeft uitgesproken voor de hiervoor genoemde zuidvariant. Dat deze wellicht iets duurder is dan de gekozen noordvariant weegt volgens indiener en 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 provincie heeft niet gekeken naar de effecten van de al geplande en mogelijk nog verder te realiseren uitbreidingsmogelijkheden van de bestaande railterminals in Venlo en Emmerich. Het had – vanwege onder andere de haalbaarheid en de ADC-toets meer voor de hand gelegen deze railterminals verder uit te breiden in plaats van te kiezen voor een nieuwe railterminal. De railterminal in Venlo kan de vervoerscorridor tussen Nederland en Zuid-Europa bedienen en de railterminal in Emmerich de vervoerscorridor naar Oost-Europa. Hiervoor is de capaciteit van deze terminals voldoende gebleken.

Niet of onvoldoende onderzocht is de toegevoegde waarde van een extra railterminal erbij in Nederland. Het ligt niet voor de hand dat een railterminal in Valburg substantieel zal bijdragen aan de al bestaande 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 railterminal 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 onderzocht en 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 railterminals in Venlo en in Emmerich liggen ook aan rivieren, vanuit waar geheel Nederland en Europa bereikbaar is.

Economische / financiële haalbaarheid plan

Indiener betwist dat het plan financieel en anderszins haalbaar is.

Er is nog geen exploitant gevonden die de railterminal wil exploiteren laat staan dat op dit moment duidelijk is of de railterminal voldoende rendabel is. Hierdoor kunnen grote vraagtekens kunnen worden gezet bij de (financiële) haalbaarheid van het inpassingsplan. De haalbaarheid moet immers bezien worden vanuit twee gezichtspunten: 1) het rendement voor de provincie zelf dat 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 en andere gewijzigde marktomstandigheden. De uitvoerbaarheid is verder niet gewaarborgd nu er zelfs nog geen exploitant is, laat staan dat sprake is van een overeenkomst.

Het is nog maar de vraag of zich voldoende bedrijven in de buurt van de Railterminal willen vestigen en gebruik hiervan zullen maken in die mate dat sprake is van een rendabele exploitatie. De Provincie onderbouwt dit niet met overtuigende argumenten en cijfers. De haalbaarheid is afhankelijk van de toename van bedrijvigheid in de omgeving. Gelet op het ontbreken van enig maatschappelijk draagvlak en het te verwachten verzet door gemeente, burgers en organisaties zullen de noodzakelijke bestemmingsplanwijzingen en afgifte van omgevingsvergunningen vertraagd worden zo niet definitief worden belemmerd.

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 verschild. Zo wil de gemeente en hiermee ook indiener dat eerst de benodigde infrastructuur, waaronder de aanpassing van afslag 38 (knoop 38) is gerealiseerd alsmede de benodigde parkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen zijn gerealiseerd, alvorens de railterminal in gebruik wordt genomen. Het Inpassingsplan dan wel wet- en regelgeving borgen dit niet.

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 geplande railterminal op termijn rendabel zal worden.

Ruimtelijke onderbouwing en woon- en leefklimaat

Met de huidige locatie is niet gekozen voor de locatie waarmee een goede ruimtelijke inpassing kan worden gerealiseerd en een gezond woon- en leefklimaat. De huidige locatie zorgt voor onveilige situaties bij de ontsluitingsweg doordat fietsverkeer deze weg gelijkvloers moet kruisen, wachtende vrachtwagens deze oversteeklocaties zullen blokkeren dan wel het zicht zullen belemmeren van overstekende fietsers en wandelaars, vrachtwagens in de omgeving voor verkeers- en overlast zullen zorgdragen en Knoop 38 te zwaar zal worden belast, gelet ook op de toename van de vervoersbewegingen, onder andere door kleinere zogenaamde al dan niet elektrisch aangedreven lorries tussen railterminal en logistieke bedrijven in de omgeving. Daarnaast zal geluid, waaronder piekgeluid, en lichtvervuiling zorgdragen voor overlast tot ver in de omgeving. Deze gevolgen zijn door de MER-beoordeling niet mee- en weggenomen.

Verkeer en Rijksweg en A-15

Erkend wordt door de Provincie dat de komst van de railterminal en de toenemende bedrijvigheid zal leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Niet alleen een toename maar ook een verandering van de samenstelling en aard van het verkeer. Een forse toename van het aantal vrachtwagens en lorries in verhouding tot het aantal personenwagens. Dit zal gevolgen met zich meebrengen voor de afwikkeling met name van dit verkeer via Knoop 38 en zal gevolgen met zich meebrengen voor de mogelijkheid van het verkeer uit de richting van Elst en Nijmegen Noord om op een adequate en snelle wijze de snelwegen te bereiken in de omgeving. De effecten van de toename het verkeer zijn niet onderzocht door de Provincie en niet betrokken in de MER.

Niet geborgd is dat de A-15 kan en zal worden verbreed zoals gepland, gelet op de stikstofproblematiek. Ook niet is geborgd dat Knoop 38 kan worden aangepast zoals beoogd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is aansluiting op de bestaande infrastructuur en een goede afwikkeling van het verkeer een essentieel punt. Dit is op geen enkele wijze geborgd in wet- en regelgeving, noch is medewerking van de diverse gemeenten geborgd en zijn hierover al financiële afspraken gemaakt.

Plangebied

Nu de economische haalbaarheid van de railterminal afhankelijk is gesteld van de te realiseren toename van de bedrijvigheid en deze toename van de bedrijvigheid weer zal leiden tot toenemend verkeer en overlast en nadelige milieueffecten, zoals toename van



stikstof, is het niet opportuun om het plangebied en de MER te beperken tot de railterminal. De railterminal is onlosmakelijk verbonden met de hiervoor genoemde andere bedrijvigheid en noodzaak om ten gevolge van de toename van het verkeer de infrastructuur aan te passen. De ruimtelijke en milieueffecten dienen hierdoor in zijn geheel in één MER en inpassingsplan te worden beoordeeld.

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 railterminals in Nederland ook het geval is.

Ontsluitingsweg

Voor de locatie van de ontsluitingsweg zijn 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 leidt een overbelasting van dit knooppunt.

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, wat 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. Deze ontsluitingsweg zou over een voormalige niet gesaneerde 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 op deze wijze de sanering en hiermee gemoeid zijnde saneringskosten te vermijden. Door deze keuze om de stortplaats te ontlopen moet bovendien meer grond worden onteigend van de bewoner van de Reethsestraat 3. Er ontbreekt een adequate belangenafweging op dit onderdeel. Dit alles voldoet niet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening.

Werkzaamheden in het plangebied kunnen een ongewenst effect hebben op de verspreiding van bodemverontreiniging. Nu de provincie deze effecten niet heeft onderzocht ontbreekt een belangrijk aspect van de onderbouwing van de vereiste goede ruimtelijke onderbouwing.

Door het niet uitvoeren van de bodemsanering vervalt een positief aspect uit de verschillende alternatieven voor de ontsluitingsweg 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.

Geluid(hinder)

Geluid is een ruimtelijk relevant aspect voor het inpassingsplan. Indien er verwacht wordt dat geluiden, waaronder piekgeluiden van een container die op een container worden geplaatst, zullen zorgdragen voor ernstige overlast, overschrijding van de maximumwaarden en het woon- en leefklimaat in ernstige mate zullen aantasten.

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.

Er zijn onvoldoende geluidswerende maatregelen getroffen. Zo is de geluidswal niet steeds voorzien van bomen, op sommige gedeelten alleen struiken, en is niet langer sprake van vier rijen bomen maar van twee rijen bomen. Bovendien verschilt de hoogte van de geluidswal ter hoogte van de hoogspanningslijnen, zonder dat daar andere mitigerende maatregelen worden getroffen.

De verminderde voorziening bij de geluidswal zal ook gevolgen hebben voor het voorkomen van zicht op en licht van de railterminal voor de omwonenden.



Naar verwachting zullen met name de piekgeluiden van het stapelen van containers verdragen. Dit is niet dan wel in onvoldoende mate 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, geluidsgevoelige objecten, gelegen. Dit aspect verzet zich volgens indiener tegen de uitvoerbaarheid van het Inpassingsplan.

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 de waarden van 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. Onvoldoende is voorkomen dat grenswaarden door geluid worden overschreden.

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



diesellocatieven) bedraagt ten hoogste 61 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode. Dit komt overeen met de bovengrens van 70 dB(A) etmaalwaarde en 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 onderzocht dan wel 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 overschrijding nog sprake van een goed woon- en leefklimaat. De indiener betwist dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat en verwijzen onder andere 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.

De Provincie handelt in strijd met de overeenkomst met de gemeente waarin is opgenomen dat er geen in redelijkheid vermijdbare overlast voor de omgeving optreedt door de geluidshinder niet te minimaliseren.

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 het kruispunt bij de ingang van de RTG. Na realisatie van dit kruispunt 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. Ook is geen sprake van BBT nu het mogelijk is om met zogenaamde elektrische reachstackers (containerliften en kranen) te werken, ongeacht het aantal



laadeenheden. Nu dit niet is geborgd in het Inpassingsplan ontbreekt een goede ruimtelijke ordening.

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 schrik-effect teweeg zullen brengen.

Er is verder geen rekening gehouden met de overslag en opslag van gekoelde containers (reefers), die uitgerust zijn met een dieselmotor. De totale geluidsbelasting van deze reefer 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. Ook is niet onderzocht (de toename van) het geluid van de treinverkeer op en naar de railterminal toe, onder andere zal er meer geremd en gestart en opgetrokken worden door de treinen ten gevolge van de terminal. Ook is niet onderzocht het effect van de toename van het verkeer en vrachtverkeer voor de omwonenden.

Het inpassingsplan en de verbeelding staat tevens toe dat treinen en vrachtwagens en containers worden gerepareerd, waarvan de geluidseffecten die dergelijke werkzaamheden veroorzaken niet zijn onderzocht.

Uit de regelgeving volgt dat het toegestaan is om nevenwerkzaamheden te verrichten zoals onderhouds- en reparatiewerkzaamheden. De geluidseffecten hiervan zijn niet onderzocht en meegenomen in het geluidsonderzoek.



Wegverkeerlawaaï

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 verkeerslawaaï afhankelijk van de hoeveelheid vrachtwagens, type vrachtwagen en wijze van rijden, welke aspecten niet of onvoldoende zijn onderzocht.

In de MER wordt als optie genoemd dat er geluidsreducerend asfalt wordt toegepast. Dit is niet geborgd in het inpassingsplan dan wel wet- en regelgeving.

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 verkeerslawaaï 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 geluidbelasting 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 nu wel geluidsonderzoek geweest, echter nog steeds 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 er zijn geen geluidwerende voorzieningen getroffen. Er is sprake van een gebrekkig onderzoek en motiveringsgebrek bij de voorbereiding van het inpassingsplan, waardoor de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort schiet.

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 Geluidshinder (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.

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.

Licht- en geluidshinder verkeer en RTG

De railterminal zal veel licht uitstoten door de terminal zelf en door trein- en vrachtverkeer. De lichthinder is onvoldoende onderzocht en er zijn onvoldoende maatregelen getroffen. Met name het verkeer over de ontsluitingsweg zal lichthinder en lawaai ervaren. De Provincie geeft zelf aan dat dit niet voorkomen kan worden door een geluid reducerende wegdekverharding aan te brengen of een doelmatig geluidscherm. Het inpassingsplan biedt geen enkele waarborg hiervoor. Indiener is van mening dat het geluid en licht dat afkomstig is van de railterminal zelf of van verkeer zoveel mogelijk moet worden beperkt.

Werk- en openingstijden

Het inpassingsplan waarborgt niet dat de RTG niet hoofdzakelijk in bedrijf is in de avonden, in de nacht dan wel in het weekend en op feestdagen, waardoor er geen redelijke afweging heeft plaatsgevonden tussen de diverse economische belangen 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 spijstijden en rustmomenten. Door de werk- en openingstijden niet te waarborgen ontbeert het Inpassingsplan een goede ruimtelijke ordening en onderbouwing.

Vervoersbewegingen

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.

In het plan wordt ervan uit gegaan dat die 90.000 TEU overgeslagen wordt van vrachtwagen naar trein andersom. Er staat echter niets in over overslag van de ene trein naar de andere trein. Wanneer (overslag en andere) bedrijven gevestigd in Rotterdam snel containers uit de Maasvlakte wil hebben bestaat de mogelijkheid dat de RTG te Valburg wordt gebruikt voor distributie over diverse treinen. Dit herverdelen van containers, inclusief stapelen, zal volop geluid maken. Dit is niet onderzocht en in het Inpassingsplan wordt hieraan geen maximum opgelegd.

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.

Het bestemmingsplan kent geen procedure dan wel verplichtingen voor de gebruiker van de Railterminal om de handhaver te informeren dan wel op een andere wijze administratie bij te houden van het aantal laadeenheden, zodat op dit onderdeel het bestemmingsplan niet gehandhaafd kan worden. Verder is onduidelijk welke laadeenheden meetellen, ook de verplaatsingen binnen de Railterminal zelf zorgt voor overlast.

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 ontsluitingsweg 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 buiten het terrein van de 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, hetgeen kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties voor fietser en verkeer. De wachtende vrachtwagens belemmeren bovendien het zicht op verkeer voor de overstekende voetgangers en fietsers.

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.



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 en lorries. 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, deze zijn teruggebracht van 22 naar 17). 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 inpassingsplan slapen in de vrachtwagen ziet als gebruik in strijd met het Inpassingsplan. Overigens wordt het voorkomen dat in de vrachtwagens wordt overnacht in of buiten het terrein niet geborgd door het inpassingsplan of door wet- en regelgeving. 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. Er is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening en onderbouwing.

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.

Trillinghinder

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.



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 hoogste 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.

Ontwerpbesluit Natuurbeschermingswetvergunning van Provincie Gelderland

De Railterminal zal niet alleen milieueffecten hebben op de Veluwe maar ook op de andere in de nabijheid gelegen Natura 2000 gebieden, zoals Rijntakken. Ten onrechte is hiermee geen rekening gehouden. Uit de passende beoordeling volgt niet of en in hoeverre de eventuele extra emissie bij groei binnen het Inpassingsplan van het aantal laadeenheden is meegenomen, waardoor er ook een toename kan ontstaan van N-emissie en N-depositie, waardoor er een groter negatief effect ontstaat op de Natura 2000 gebieden Rijntakken en Veluwe dan nu is meegenomen. Verder is indiener er niet van overtuigd dat de compensatie in het kader van het ADC-spoor goed is geborgd, zoals locatie, financiën, beheer, tijdpad en de huidige stikstofbelasting op betreffende locaties. Indiener is van mening dat deze borging ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan er had moeten zijn, hetgeen niet het geval is.

Ontheffing soorten Wet natuurbescherming van Provincie Gelderland

Ten onrechte is er ontheffing verleend ten koste van de bescherming van dier-plant soorten en is voorrang verleend aan een maatschappelijk ongewenste railterminal.

Mitigerende maatregelen

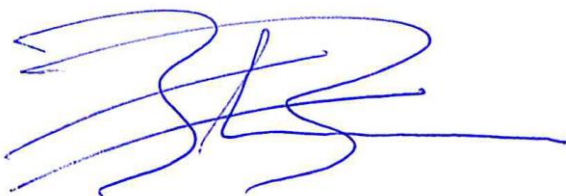
Als mitigerende maatregel wordt voorgesteld ZOAB te hanteren voor de ontsluitingsweg. In een bijlage bij de MER staat vermeld dat ZOAB niet kan nu vrachtwagens dit type beton kapot zullen rijden, met name in bochten.

Monitoring:

Indiener wenst dat geluid, licht en zicht en andere ruimtelijke relevante effecten niet alleen worden gemonitord op de RTG zelf maar ook op de locaties in de omgeving zoals in het buurtschap Reeth, Valburg, Eimeren, Oosterhout en Slijk Ewijk.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en verzoek mij op de hoogte houden van alle vervolgbesluiten en andere relevante ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,



mr. B.J. Bloemendal
Advocaat