

RAPPORT

Me.r.-beoordeling Railterminal Gelderland

Klant: Provincie Gelderland

Referentie: T&PBF1363R004F1.0

Versie: 1.0/Finale versie

Datum: 13 april 2018

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Koggelaan 21
8017 JN ZWOLLE
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 65 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Me.r.-beoordeling Railterminal Gelderland

Ondertitel: Me.r.-beoordeling RTG
Referentie: T&PBF1363R004F1.0
Versie: 1.0/Finale versie
Datum: 13 april 2018
Projectnaam: Me.r.-beoordeling RTG
Projectnummer: BF1363
Auteur(s): Anja Boekenooogen

Opgesteld door: Anja Boekenooogen, Mark Groen

Gecontroleerd door: Mark Groen

Datum/Initialen: 13-04-2018 / MG

Goedgekeurd door: Gerard Kuiper

Datum/Initialen: 13-04-2018 / GK

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel van deze notitie	1
1.2	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	1
1.3	Opbouw van deze notitie	2
2	M.e.r.-(beoordelings)plicht	3
2.1	Wanneer is een activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig	3
2.2	Zijn de beoogde wijzigingen aan en in de omgeving van de RTG m.e.r.-plichtig?	4
2.2.1	Onderdeel C Besluit m.e.r.	4
2.2.2	Onderdeel D Besluit m.e.r.	4
2.2.3	Natura 2000-gebieden	5
2.2.4	Conclusie	6
2.3	Procedure en inhoudelijke criteria m.e.r.-beoordeling	6
3	De kenmerken en plaats van het project	8
3.1	De kenmerken van het project	8
3.2	De plaats van het project	10
4	Kenmerken van de potentiële effecten	11
4.1	Verkeer	11
4.2	Natuur	11
4.3	Water en bodem	11
4.4	Landschap en cultuurhistorie	12
4.5	Archeologie	14
4.6	Luchtkwaliteit	15
4.7	Geluid	17
4.8	Externe veiligheid	18
5	Conclusie	19

Bijlage A1: Voortoets Railterminal Gelderland

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van deze notitie

De provincie Gelderland is voornemens om met een nieuwe railterminal aan de Betuweroute bij Valburg containeroverslag mogelijk te maken: de railterminal Gelderland (RTG). De beoogde locatie ligt enkele kilometers ten zuidoosten van Valburg in de gemeente Overbetuwe. Het betreft een terminal nabij het huidige container-uitwisselingspunt (CUP) Valburg en de aanleg van de ontsluiting voor het wegverkeer. Er zijn vier alternatieven voor de ontsluiting van de railterminal in een eerdere fase onderzocht. Onder andere op basis van een milieueffectenstudie is door de Provincie Gelderland besloten om de Noordvariant met een wegontsluiting bestaande uit een openbare weg die parallel loopt aan de noordkant van de Betuweroute en aansluit bij de kruising Reethsestraat/Rijksweg-Zuid, uit te werken in een provinciaal inpassingsplan. De beoogde locatie van de RTG en de overige ruimtelijke ingrepen is weergegeven in afbeelding 1-1.

Afbeelding 1-1 Globale ligging RTG en bijbehorende ruimtelijke aanpassingen



Dit rapport vormt de m.e.r.-beoordeling voor de RTG en onderzoekt of de aard en omvang van de ingreep en de milieueffecten zodanig zijn dat een m.e.r.-procedure nodig is. Op basis hiervan kan het bevoegd gezag beoordelen of zij voor het benodigde inpassingsplan (en de daarop volgende omgevingsvergunning) een m.e.r.-procedure nodig acht.

1.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De provincie Gelderland is zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag. Gedeputeerde Staten bereiden de besluitvorming voor en beoordelen hierbij of er sprake is van een m.e.r.-plicht aan de hand van deze notitie. Provinciale Staten zijn het bevoegde gezag en stellen het inpassingsplan vast.

1.3 Opbouw van deze notitie

In dit rapport komen achtereenvolgens aan de orde:

- de m.e.r.-(beoordelings)plicht en de inhoudelijke en procedurele vereisten (hoofdstuk 2);
- beoordeling aan de hand van de kenmerken en de plaats van de activiteit (hoofdstuk 3);
- beoordeling aan de hand van de kenmerken van de milieugevolgen (hoofdstuk 4);
- conclusies (hoofdstuk 5).

2 M.e.r.-(beoordelings)plicht

In dit hoofdstuk wordt eerst verkend of er een aanleiding is tot het uitvoeren van een m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordeling. Aan de hand van de uitkomsten wordt beschreven welke vervolgstappen er gezet moeten worden en welke vereisten er gelden voor een m.e.r.(-beoordeling).

2.1 Wanneer is een activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig

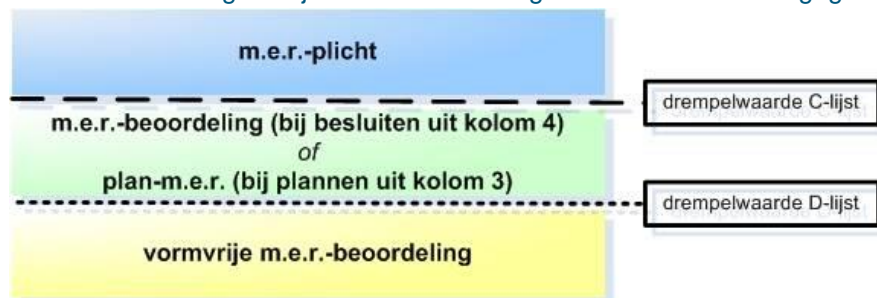
Het is niet nodig om voor alle nieuwe activiteiten een m.e.r.-procedure te volgen. De verplichting voor een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit m.e.r., de activiteit daarbij in omvang minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden of belangrijke milieueffecten heeft en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in één van de in het Besluit m.e.r. aangewezen wettelijke plannen of besluiten.

Daarnaast kan een activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn op basis van het Besluit m.e.r. Dit is het geval wanneer de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage D van het Besluit m.e.r., de activiteit minimaal gelijk is aan de vermelde drempelwaarden of belangrijke milieueffecten heeft, en de activiteit rechtstreeks mogelijk wordt gemaakt in de aangewezen besluiten (kolom 4, bijlage D). Daarbij concludeert het (voorbereidende) bevoegd gezag (op basis van een aanmeldingsnotitie) of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een m.e.r.-procedure nodig.

Voor plannen (kolom 3, bijlage D) geldt overigens een directe planm.e.r.-plicht wanneer het plan een kader vormt voor activiteiten uit bijlage D van het Besluit m.e.r. die de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden.

Voor activiteiten onder de drempelwaarde van bijlage D bestaat sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. van 1 april 2011 de vergewisplicht ten aanzien van mogelijke nadelige milieueffecten (ook wel 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' genoemd). Ook hierbij dient het bevoegd gezag (bijvoorbeeld op basis van een aanmeldingsnotitie) aan te geven of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een m.e.r.-procedure nodig.

In onderstaande figuur zijn bovenstaande regels schematisch weergegeven:



Figuur 2-1: schematische weergave m.e.r.-plicht (bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, via: <http://www.infomil.nl>)

In aanvulling op het voorgaande is er nog een zijspoor waardoor een planm.e.r.-plicht kan gelden, ook indien het voornemen een besluit betreft in plaats van een plan. Dit is het geval wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Dan geldt de verplichting tot uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) en daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een planm.e.r.

2.2 Zijn de beoogde wijzigingen aan en in de omgeving van de RTG m.e.r.-plichtig?

Het voornemen is om een railterminal parallel aan de Betuweroute te leggen, nabij het huidige container-uitwisselingspunt (CUP) Valburg. Daarnaast wordt een ontsluiting voor het wegverkeer aangelegd. Voor de ontwikkeling wordt een inpassingsplan opgesteld. Een inpassingsplan is een plan zoals opgenomen in de C- en D-bijlage van het Besluit m.e.r. waarop een m.e.r.-(beoordelings)plicht van toepassing kan zijn.

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

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

2.2.1 Onderdeel C Besluit m.e.r.

In de C-lijst staat onder 1.3 de volgende activiteit vermeld:

“De aanleg, wijziging of uitbreiding van een spoorweg voor spoorverkeer over lange afstand.”

Dit is de enige activiteit in de C-lijst die in de buurt komt van de voorgenomen activiteit. Deze activiteit heeft geen drempelwaarde. De voorgenomen activiteit betreft geen aanleg van een spoorweg voor spoorverkeer over lange afstand. De voorgenomen activiteit is daarmee niet direct MER-plichtig op basis van de C-lijst.

2.2.2 Onderdeel D Besluit m.e.r.

Op de D-lijst staan twee relevante activiteiten voor de aanleg van de railterminal en het spoor vermeld, deze worden hieronder toegelicht. De aanleg van de ontsluitingsweg is niet m.e.r.-plichtig. Alleen auto(snel)wegen of wegen met meer dan vier rijstroken staan op de D-lijst van het Besluit m.e.r.

Onder 2.1: “De aanleg, wijziging of uitbreiding van overladingsstations of faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijzen.”

De bijbehorende drempelwaarde is een oppervlakte van 25 hectare voor de activiteit. Deze drempelwaarde wordt niet overschreden voor de voorgenomen activiteit, zie tabel 2-1.

Tabel 2-1: totaal oppervlakte activiteiten RTG inclusief ontsluitingsweg in hectare

	ha
Voorgenomen activiteit	19,9

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

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

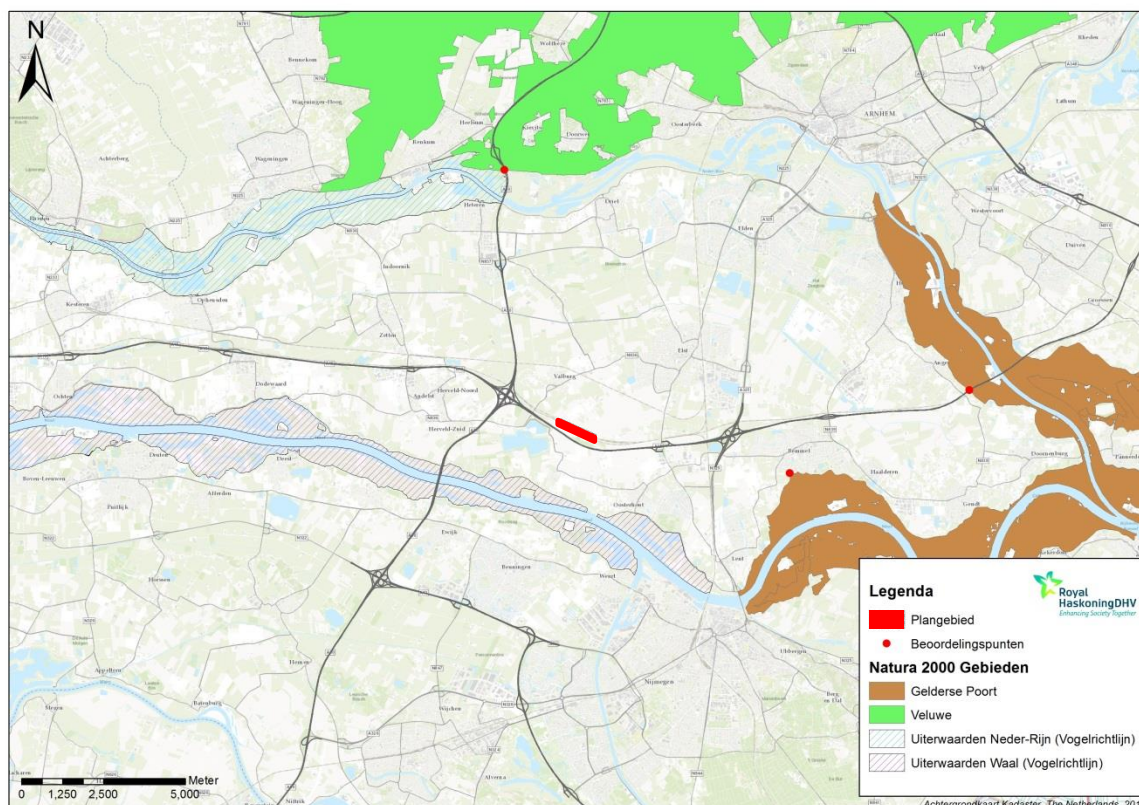
2.2.3 Natura 2000-gebieden

Zoals aangegeven is een planm.e.r. verplicht wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand niet zijn uit te sluiten. Deze gebieden zijn in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) aangewezen. De Wnb bundelt sinds 1 januari 2017 de Natuurbeschermingswet 1998, de flora- en faunawet en de Boswet. De wet beschermt natuurgebieden, planten- en diersoorten. De wet is gericht op het behoud van habitattypen en leefgebieden (gebiedsbescherming) door de Natura 2000-gebieden in een gunstige staat van instandhouding te brengen of te houden.

In de omgeving van het plangebied liggen de volgende Natura 2000-gebieden:

- Gelderse Poort (op ca. 6 km);
- Veluwe 9 (op ca. 7,5 km);
- Uiterwaarden Waal (op ca. 2,5 km);
- Uiterwaarden Neder-Rijn (op ca. 7 km).

In figuur 2-2 zijn deze gebieden weergegeven.



Figuur 2-2: Ligging plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)

De PAS (in werking sinds 1 juli 2015) beoogt een gebiedsgerichte aanpak van de gevolgen van stikstofdepositie, waarbij (beperkte) ruimte wordt geboden voor nieuwe economische activiteiten met stikstofuitstoot in de buurt van Natura 2000. Sinds 17 maart 2017 is een partiële herziening in werking. Deze herziening heeft betrekking op de onderbouwing van de PAS, een verandering van het rekenprogramma en wijzigingen in de projectenlijst.

Volgens de PAS dient voor elk project berekend te worden hoeveel dit project bijdraagt aan de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Indien dit een significante bijdrage is, zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet uit te sluiten en dient een passende beoordeling gemaakt te worden. De noodzaak tot een passende beoordeling, maakt het project/plan m.e.r.-plichtig.

Voortoets

Voor de RTG is een voortoets opgesteld en een stikstofdepositie-berekening uitgevoerd om te bepalen of een passende beoordeling nodig is, de voortoets is opgenomen in bijlage A1. In dit stuk is geconcludeerd dat het niet nodig is een passende beoordeling uit te voeren, omdat (significant) negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand zijn uit te sluiten. Derhalve is dit project niet m.e.r.-plichtig naar aanleiding van Natura 2000.

2.2.4 Conclusie

De drempelwaarden van de D-lijst worden niet overschreden met de voorgenomen activiteit. Zoals aangegeven in paragraaf 2.1 bestaat voor activiteiten die in de D-lijst van Besluit m.e.r. staan en onder de drempelwaarde blijven nog wel een vergewisplicht met een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor deze activiteit is dus een vormvrije m.e.r.-beoordeling benodigd.

De inhoudelijke beoordeling van het voornemen op milieueffecten wordt gegeven in hoofdstuk 3 en 4 van deze aanmeldingsnotitie. De beoordeling geeft antwoord op de vraag of voor de voorgenomen activiteit wel of geen (volledige) m.e.r.-procedure nodig is.

2.3 Procedure en inhoudelijke criteria m.e.r.-beoordeling

De m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden in een zo vroeg mogelijk stadium van de voorbereiding van het besluit dat genomen dient te worden. In dit geval betreft het besluit de vaststelling van het inpassingsplan. De m.e.r.-beoordeling vindt plaats voor de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan.

Op basis van voorliggende aanmeldingsnotitie kan het bevoegd gezag beoordelen of er sprake is van een m.e.r.-plicht. De beslissing om al dan niet een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen wordt verwerkt in het ontwerp inpassingsplan en wordt daardoor ook meteen ter inzage gelegd.

Voor een m.e.r.-beoordeling geldt dat deze inhoudelijk in moet gaan op de criteria zoals genoemd in bijlage III van de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling (85/337/EEG zoals gewijzigd door de richtlijnen 97/11/EG en 2003/35/EG):

- de kenmerken van het project: omvang, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, risico van ongevallen (met name door gebruikte stoffen of technologieën);
- de plaats van het project (kwetsbaarheid van het omliggende milieu): bestaande grondgebruik, rijkdom, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen, opnamevermogen van het natuurlijke milieu (met name aandacht voor gebieden als wetlands, reservaten en natuurparken, speciale beschermingszones, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang);

- de kenmerken van de potentiële effecten in samenhang met de kenmerken en plaats van het project: het bereik/grootte van het effect (afstand en getroffen bevolking), grensoverschrijdende effecten, complexiteit, waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

De kenmerken van het project en de plaats van het project (criteria 1 en 2) worden in hoofdstuk 3 beschreven. De (kenmerken van de) potentiële effecten worden in hoofdstuk 4 beschreven. Op basis daarvan wordt vervolgens bepaald of belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uit te sluiten.

3 De kenmerken en plaats van het project

Dit hoofdstuk is opgesteld aan de hand van de Europese richtlijn voor milieueffectbeoordeling.

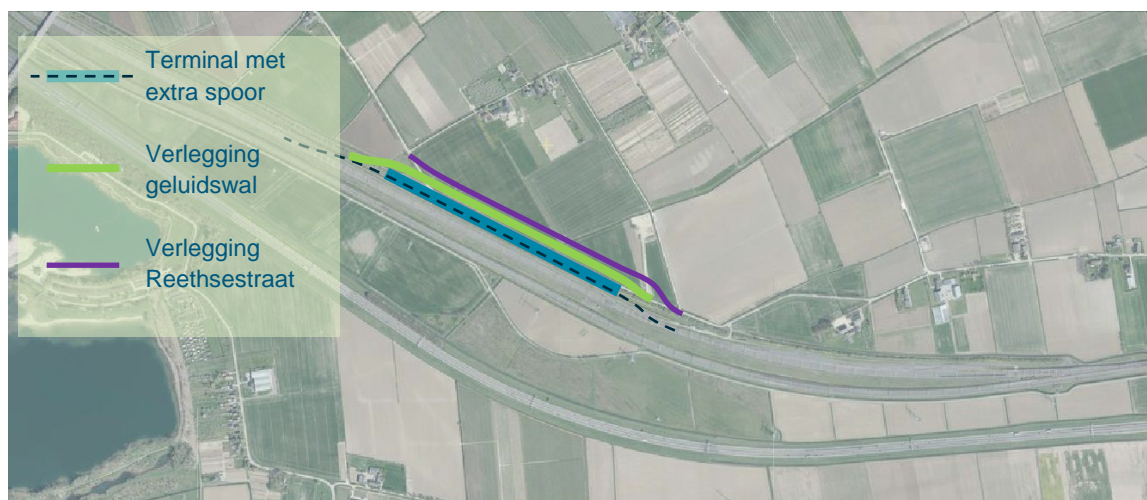
3.1 De kenmerken van het project

Het project betreft een nieuwe railterminal langs de Betuweroute met een omvang van circa 30.000 tot 90.000 TUE¹. Het is een overslagpunt dat een belangrijke schakel kan vormen in het internationale goederenvervoer.

Op de RTG worden containers van spoor naar weg en vice versa overgeslagen. De RTG zet containers, wissellaadbakken en kraanbare trailers van en op shuttle treinen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van portaalkranen of reachstackers. Alle soorten lading kunnen in principe behandeld worden (zowel verpakt als onverpakt), afhankelijk van de definitieve opzet van de terminal. Ook wordt er op het terrein van de terminal plaatsgemaakt voor opslag van goederen of containers. De goederentreinen worden de terminal op- en afgesleept door een diesellocomotief.

In 2030 wordt naar verwachting de maximale capaciteit bereikt. In de maximale situatie zullen per dag maximaal 340 vrachtwagenbewegingen (170 vrachtwagens) van en naar de terminal plaatsvinden.

Fysiek gaat het om extra sporen nabij het huidige container-uitwisselingspunt (CUP) Valburg, parallel aan de Betuweroute. Zie figuur 3-1 voor de ligging van de beoogde ingreep.



Figuur 3-1: Globale aanduiding beoogde ingreep railterminal

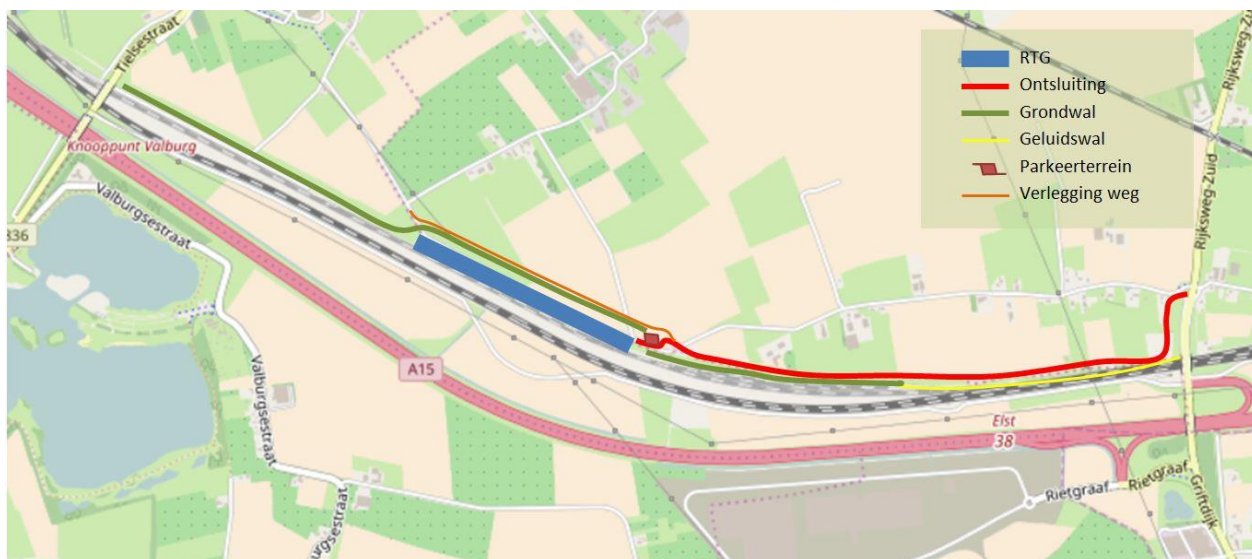
Het nieuwe spoor takt aan op het huidige spoor richting het CUP Valburg. Om de terminal aan te kunnen leggen moet de Reethsestraat in ieder geval omgelegd worden richting het noorden (zie ook figuur 3-1).

Voor de ontsluiting richting de A15 wordt een nieuwe verbinding aangelegd noordelijk parallel aan de dienstweg en geluidswal. De nieuwe verbinding is een openbare weg zodat de Reethsestraat niet meer nodig is voor doorgaand verkeer. De ontsluitingsweg wordt niet toegankelijk voor fietsverkeer, hiervoor blijft de (ontlaste) Reethsestraat beschikbaar. Op de nieuwe weg wordt een maximum snelheid van 60 km per uur gehanteerd². Dit tracé heeft een lengte van ongeveer 2 km.

In de volgende afbeelding is de ontsluiting weergegeven.

¹ Twenty foot Equivalent Unit (standaard afmeting van containers van 6,10 x 2,44 x 2,59 m.)

² In eerdere milieuonderzoeken is uitgegaan van 80 km per uur



Figuur 3-2: Ontsluiting RTG

Cumulatie

Wat betreft geluid zijn cumulatieve effecten te verwachten, deze zijn meegenomen in het geluidsonderzoek. Dit onderzoek wordt in hoofdstuk 4.7 toegelicht. Landschappelijk gezien kan er ook cumulatie met de windturbines en de Betuweroute voorkomen, dit is in hoofdstuk 4.4 toegelicht. Op overige aspecten is geen cumulatie te verwachten.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Er is sprake van een beperkt ruimtebeslag direct naast de Betuweroute en nabij het huidige CUP Valburg. De huidige productiewaarde van deze oppervlakte (het is vooral landbouwgrond) zal verdwijnen. Voor de aanleg is grondverzet nodig.

Productie van afvalstoffen

Tijdens de aanlegfase en gebruiksfase vindt er naar huidig inzicht geen productie van stoffen plaats die leiden tot gevaarlijke of milieubelastende (afval)stoffen.

Verontreiniging en hinder

Bij zowel de aanleg als bij de ingebruikname van de terminal, zijn ten aanzien van verontreiniging/hinder voornamelijk de aspecten verkeer, geluid en luchtkwaliteit van belang. Deze aspecten worden nader beschreven in hoofdstuk 4 (kenmerken van de potentiële effecten).

Risico van ongevallen en veiligheid

De beoogde ingreep zorgt mogelijk voor beperkte toename van risico's voor de omgeving. Er worden naar huidig inzicht geen extra gevaarlijke stoffen geproduceerd. Er wordt wel een kleine hoeveelheid gevaarlijke stoffen vervoerd, de risico's hiervan zijn meegenomen in hoofdstuk 4.8. De verkeersveiligheid wordt beïnvloed door de beoogde aanpassingen. Deze aspecten worden nader beschreven in hoofdstuk 4 (kenmerken van de potentiële effecten).

3.2 De plaats van het project

Het plangebied van de railterminal is, exclusief ontsluiting, circa 1 km lang. De beoogde ingreep is voorzien in gemeente Overbetuwe (Gelderland). Het plangebied bestaat met name uit landbouwgrond en deels uit verharding, spoor en kleine watergangen. De ingreep vindt niet plaats in of nabij een bebouwde kom of een Natura 2000-gebied. Ten zuiden van het plangebied ligt een onderdeel van het Gelders Natuurnetwerk. Er vindt geen ruimtebeslag plaats in dit gebied door de voorgenomen activiteit



Figuur 3-3: Gelders Natuurnetwerk nabij RTG

4 Kenmerken van de potentiële effecten

4.1 Verkeer

Verkeersveiligheid

De railterminal wordt ontsloten zoals aangegeven in het vorige hoofdstuk. Deze ontsluiting wordt zo vormgegeven dat deze voldoet aan alle veiligheidseisen. De ontsluiting heeft een positief effect op de verkeersveiligheid door het ontlasten van de Reethsestraat en het aanpassen van het kruispunt op de Rijksweg Zuid. Het scheiden van fiets- en autoverkeer draagt ook bij aan de verkeersveiligheid. Doorgaand verkeer kan van de ontsluitingsweg gebruik maken en gaat daardoor niet meer over de Reethsestraat, waardoor de verkeersveiligheid op deze weg verbeterd.

Bereikbaarheid

De realisatie van de railterminal heeft naar huidig inzicht geen gevolgen voor de doorstroming op wegen in de omgeving van de terminal.

4.2 Natuur

Zoals eerder vermeld is er voor het plan van de RTG een voortoets uitgevoerd. In deze voortoets zijn de effecten van de RTG op Natura 2000, beschermde flora- en faunasoorten, houtopstanden en het Gelders Natuurnetwerk onderzocht. Hieronder worden de conclusies kort toegelicht. Voor een uitgebreidere beschrijving kan de voortoets geraadpleegd worden.

Gebiedsbescherming onder Wet natuurbescherming

Er is geen sprake van negatieve effecten op beschermde natuurwaarden van Natura 2000 als gevolg van licht, geluid, optische aanwezigheid, mechanische verstoring of verdroging, vernatting en stikstofdepositie.

Beschermde flora- en faunasoorten

Ten aanzien van de soortbescherming is er sprake van een licht negatief effect. Dit licht negatieve effect is het resultaat van (mogelijk) verlies van standplaatsen van beschermde vaatplanten en het (tijdelijke) verlies van vliegroutes van vleermuizen.

Overtreding van verbodsbepalingen in het kader van de Wet natuurbescherming kan eventueel uitgesloten worden wanneer er tijdig mitigerende maatregelen genomen worden voor vaatplanten, vleermuizen en broedvogels. Het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Wnb is mogelijk wel nodig voor het verplaatsen van vaatplanten en mogelijk voor het tijdelijk verlies van een vleermuizen vliegroute.

Houtopstanden

Langs de Reethsestraat staan enkele monumentale bomen. Het voornemen heeft geen effect op deze houtopstanden.

Gelders Natuurnetwerk

Negatieve effecten op de kernkwaliteiten van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) zijn op voorhand uit te sluiten. Er vindt geen ruimtebeslag plaats binnen het GNN als gevolg van het voornemen.

4.3 Water en bodem

Waterkwantiteit

De voorgenomen maatregelen zorgen voor een toename van verharding en leiden daarmee tot een afname van infiltratiemogelijkheden van hemelwater naar het grondwater. Het plangebied ligt in landelijk gebied. Er is genoeg ruimte om te borgen dat er genoeg infiltratie van hemelwater plaats kan vinden. Dit kan bijvoorbeeld met berm passages of een infiltratiesloot. De effecten op grond- en oppervlaktewaterkwantiteit zijn dan te verwaarlozen. In het kader van het inpassingsplan wordt een watertoets uitgevoerd, zodat het 'waterbelang' wordt geborgd bij de beoogde ingrepen.

Bodem- en grondwaterkwaliteit

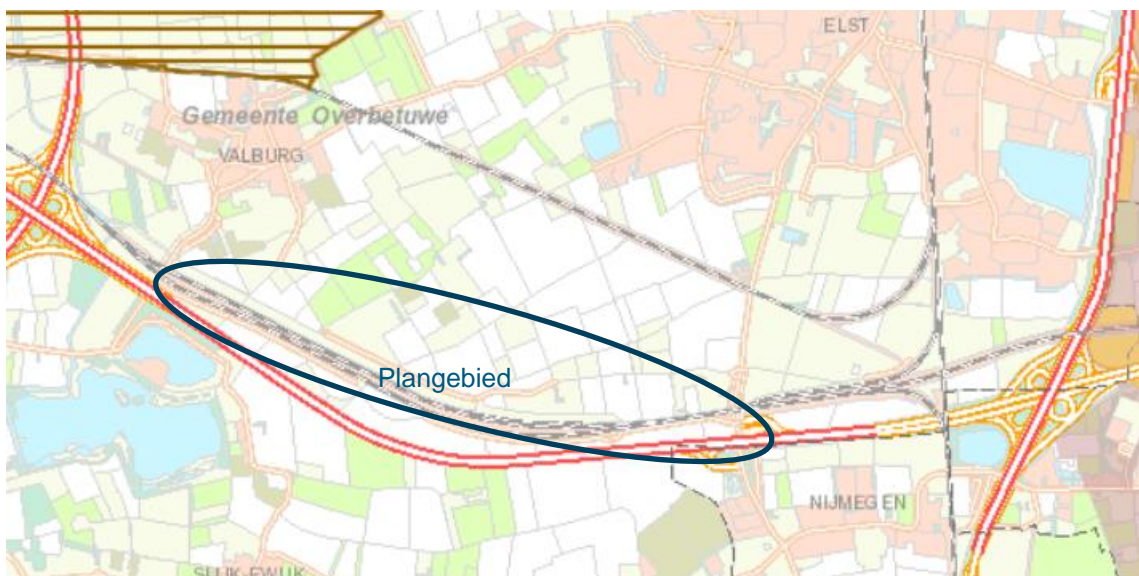
Voor de beoogde maatregelen vindt grondverzet plaats. In het kader van de milieueffectenstudie is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit is één bodemverontreiniging naar voren gekomen. Deze verontreiniging moet worden gesaneerd.

Tijdens (graaf)werkzaamheden dient men te allen tijde alert te zijn op mogelijke aanwezige verontreinigingen en dient bij het vermoeden van bodemverontreiniging het bevoegd gezag Wet bodembescherming (provincie) geïnformeerd te worden alvorens de werkzaamheden voortgezet kunnen worden. Indien tijdens de ontgraving van de grond bijmenging van bodemvreemde materialen of aanwijzingen voor de aanwezigheid van bodemverontreiniging worden waargenomen kan deze grond niet zonder aanvullend onderzoek worden ontgraven of toegepast.

4.4 Landschap en cultuurhistorie

Situatie

Het plangebied ligt niet in of nabij een Nationaal landschap of een beschermd stadsgezicht. Een waardevol open gebied ligt op ongeveer 1,5 kilometer ten noorden van het plangebied (zie afbeelding 4-1). Het plan heeft geen effecten op deze gebieden.



Figuur 4-1: Waardevol open gebied in het bruin gearceerd (volgens Omgevingsvisie Gelderland 2016)

Het plangebied ligt in een oeverwallenlandschap, dat onderdeel is van het rivierengebied. Dit landschapstype kenmerkt zich door een onregelmatige blokverkaveling. Percelen en wegen volgen veelal de rivieren en hebben een slingerend karakter. Er komt overwegend landbouw voor en bebouwing is geconcentreerd in ronde of gestrekte dorpen. Beplanting bestaat vooral uit erfbeplantingen, houtsingels, lanen en hagen.

In het landschapsontwikkelingsplan (LOP) van de gemeente Overbetuwe zijn opgaven geformuleerd voor het behoud en de versterking van het landschap. In het oeverwallenlandschap ligt het accent op het behouden van de ruimtelijke afwisseling en versterking van de kleinschaligheid van de oeverwallen. Een opgave die hier deel van uit maakt is het (beter) herkenbaar maken van de landschappelijke en cultuurhistorische elementen en structuren. De Reethsestraat en Eimerensestraat vormen samen met de erven, erfbeplantingen en monumentaal groen herkenbare kleinschalige cultuurhistorisch waardevolle structuren in het gebied. Het openhouden van het landschap hier omheen maakt dat de beleving van de kleinschaligheid van deze linten wordt vergroot.

De Betuweroute en de A15 vormen een stevige bundel bovenregionale infrastructuur die het oeverwallenlandschap doorsnijdt. Deze infrastructuur heeft geen relatie met het onderliggende landschap. Vanwege veiligheid en hinder zijn grote delen afgeschermd met betonnen wanden of grondwallen. Daar bovenuit steken masten en bovenleidingen voor treinen. De nabijgelegen hoogspanningsleidingen versterken het technische karakter. Daarnaast staan er aan de zuidzijde van de A15 vier windturbines van windpark Nijmegen. Deze volgen de lijn van de A15 en de Betuweroute en zijn prominent aanwezig in het landschap.

Ter plekke van het plangebied ligt een beplante grondwal aan de noordzijde van de Betuweroute. Ten zuiden van de Betuweroute bepaalt de A15 het beeld. Ten zuiden van de A15 is een bedrijventpark voorzien, waar een landschapsvisie voor is opgesteld.

Effecten

In het algemeen geldt dat alle aan te leggen infrastructuur en ophogingen kunnen leiden tot aantasting van landschappelijke waarden, waar deze ook plaatsvinden. In dit geval kunnen waarden van het oeverwallenlandschap worden aangetast. Deze aantasting is echter relatief klein wanneer de reeds aanwezige 'verstoring' door de infrastructuurbundel A15/Betuweroute mee wordt genomen in de beschouwing.

Om de effectbeoordeling van de railterminal en de ontsluiting te ondersteunen zijn enkele inpassingsschetsen gemaakt vanuit hoeken waaruit de terminal het meest zichtbaar is (alleen ten noorden van de Betuweroute). Deze zijn weergegeven in figuur 4-2 en **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..**

Het realiseren van de railterminal betekent dat de grondwal aan de noordzijde van de Betuweroute in noordelijke richting verplaatst moet worden. Vanuit het noorden ontleemt het verplaatste grondlichaam het zicht op de treinen en containers (zie figuur 4-2). Een kraan van maximaal circa 25 meter hoog blijft zichtbaar. Deze versterkt het technische karakter van de bundel bovenregionale infrastructuur. Daarnaast kunnen er containers op de terminal tot maximaal vier hoog opgestapeld worden. Vier opgestapelde containers zijn 10 meter hoog, deze kunnen boven de grondwal uitkomen. Deze zullen voornamelijk zichtbaar zijn in de winter, wanneer de begroeiing op de grondwal geen blad heeft en in de situatie direct na aanleg, als de nieuwe beplanting nog geen hoogte heeft. Het effect van de railterminal zelf op landschappelijke waarden is klein.

De nieuwe ontsluiting ligt direct ten noorden van de Betuweroute en deze sluit aan op de kruising Reethsestraat – Rijksweg Zuid. De bundel bovenregionale infrastructuur wordt dus wel uitgebreid richting het landelijke gebied. Door de aanleg van de noordelijke grondwal wordt de ontsluiting wel aan het zicht onttrokken waardoor het effect op het cultuurhistorisch waardevolle lint van Reeth beperkt is.



Figuur 4-2: Eimerensestraat richting zuidoost



Figuur 4-3: Reethsestraat richting westen

Conclusie

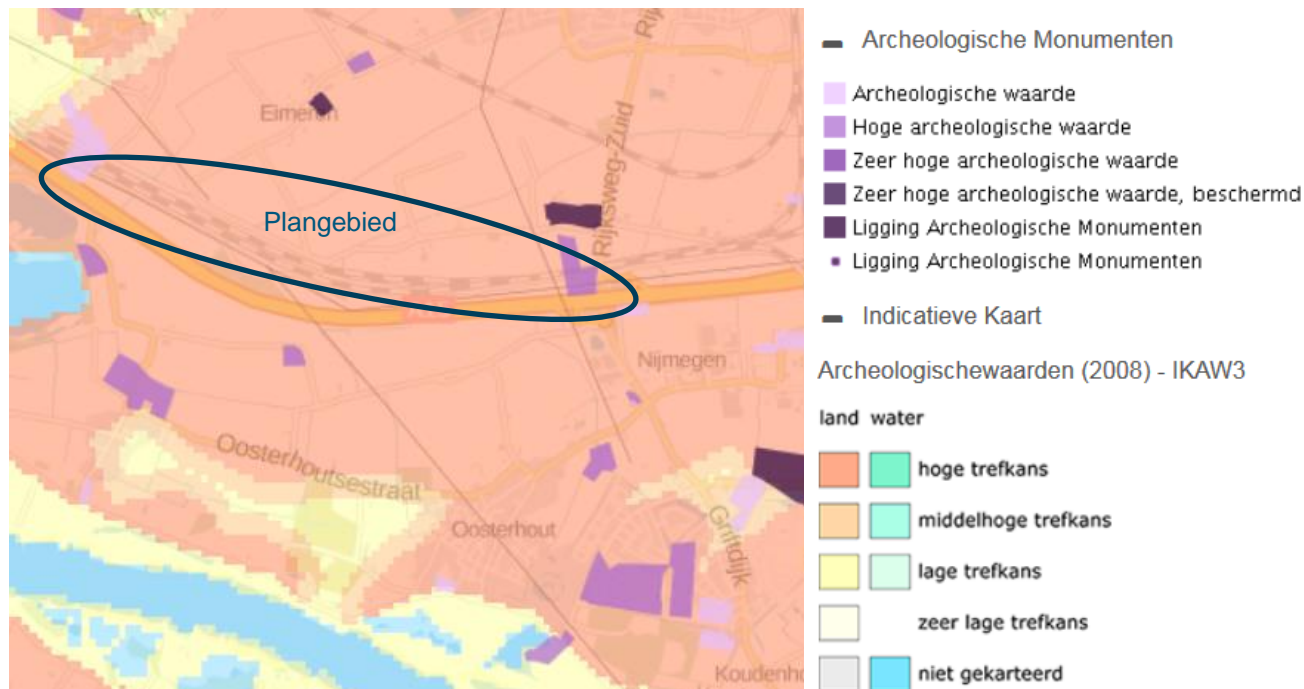
Het effect op het landschap is relatief beperkt door de aanleg van een grondwal aan de noordzijde. De invloed op het landschap behoeft in ieder geval aandacht in het vervolgproces. Geadviseerd wordt om het grondlichaam te beplanten met inheemse beplanting, zodat een zo groen mogelijk beeld ontstaat, dat aansluit op beplantingsstructuren in de omgeving.

4.5 Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee worden de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'. Sinds 1 juli 2016 is de Wet op de archeologische monumentenzorg overgenomen in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt de wetten op het gebied van cultureel erfgoed in Nederland.

In figuur 4-4 zijn de archeologische verwachtingswaarden (IKAW) en de archeologische monumenten (AMK) aangegeven. Het gehele plangebied ligt in gebied met hoge verwachtingswaarde. Daarnaast liggen er gebieden van archeologische en zeer hoge archeologische waarde. Een archeologisch monument ligt net binnen of net buiten het plangebied (nader te bepalen bij het inpassingsplan). Bij ondiep grondverzet is de kans op verstering van archeologische waarden klein. Bij een diepere vergraving is de kans op

verstoring groter. In alle gevallen waarbij archeologische materialen en/of sporen aangetroffen worden, dienen deze gemeld te worden bij de gemeente, conform Erfgoedwet.



Figuur 4-4: AMK en IKAW ter hoogte van plangebied

Conclusie

Ten aanzien van archeologie moet afgewogen worden of er voorafgaand aan de ingreep een archeologisch onderzoek nodig is. Gezien de hoge verwachtingswaarde en de archeologische monumenten in de nabijheid is dit waarschijnlijk wel aan de orde.

4.6 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is afhankelijk van de mate van verontreiniging door diverse luchtverontreinigende stoffen. De voornaamste bronnen van luchtverontreiniging zijn het wegverkeer, industriële bedrijven en de landbouw. Voor de milieueffectenstudie van de RTG is een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. In dit onderzoek zijn de effecten van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de inrichtingsvarianten en ontsluitingsalternatieven van de RTG op de luchtkwaliteit beschouwd. Voor de vergelijking met de autonome ontwikkeling is het zichtjaar 2030 (planhorizon) gehanteerd. Voor de wettelijke toetsing is worst-case³ het (maatgevende) zichtjaar 2020 (verwacht jaar van openstelling terminal) gebruikt.

De effecten zijn in beeld gebracht aan de hand van de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM_{2,5}/PM₁₀), de planbijdragen en het aantal woningen binnen diverse concentratieklassen. Daarnaast is de juridische haalbaarheid van het plan beoordeeld op basis van de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Het onderzoek is uitgevoerd conform de voorschriften zoals opgenomen in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De berekeningen zijn uitgevoerd met STACKS+ en de NSL-rekentool versie 2016, waarin de officiële achtergrondconcentraties en emissiefactoren van maart 2016 zijn toegepast.

³ In de toekomst wordt het wegverkeer schoner en nemen de concentratiebijdragen af.

Maximale planbijdrage op toetspunten

In onderstaande tabel 4-1 zijn voor de de maximale planbijdragen ten opzichte van de autonome ontwikkeling weergegeven.

Tabel 4-1. Maximale planbijdrage t.o.v. autonome ontwikkeling (2030)

	Maximale planbijdrage t.o.v. autonome ontwikkeling		
	NO ₂ jaargemiddeld [µg/m ³]	PM ₁₀ jaargemiddeld [µg/m ³]	PM _{2,5} jaargemiddeld [µg/m ³]
Voorgenomen activiteit	0,63	0,06	0,05

De verschillen in de maximale planbijdragen ten opzichte van de autonome ontwikkeling zijn beperkt. De jaargemiddelde concentratie NO₂ neemt met maximaal 0,63 µg/m³ toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Deze toename vindt plaats langs het parkeerterrein waar de registratie voor de RTG plaatsvindt.

De jaargemiddelde PM₁₀-concentraties en de jaargemiddelde PM_{2,5}-concentraties veranderen nauwelijks als gevolg van de activiteiten op de RTG, de maximale planbijdrage van beide stoffen is beperkt tot 0,06 µg/m³.

Planbijdrage ter hoogte van de gevoelige bestemmingen

Uit de berekeningen van de planbijdrage ter hoogte van de gevoelige bestemmingen blijkt dat er weinig onderscheid is tussen de effecten op de jaargemiddelde NO₂-, PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties, waarbij de NO₂-concentraties maatgevend zijn. In tabel 4-2 zijn daarom alleen de effecten op de jaargemiddelde NO₂-concentraties (2030) samengevat.

Tabel 4-2. Aantal gevoelige bestemmingen binnen planeffect klasse NO₂ (2030)

Planeffect klasse NO ₂	Aantal gevoelige bestemmingen
	Voorgenomen activiteit
Toename 0,1 – 0,5 µg/m ³	11
Geen toe- of afname	118

Uit de tabel blijkt dat de maximale effecten beperkt blijven tot enkele tienden µg/m³.

Juridische haalbaarheid

In onderstaande tabel zijn de berekende maximale concentraties in 2020 weergegeven. 2020 is het maatgevende zichtjaar voor de wettelijke toetsing.

Tabel 4-3: Maximale concentraties (2020)

	Maximale concentratie			
	NO ₂ jaargemiddeld [µg/m ³]	PM ₁₀ jaargemiddeld [µg/m ³]	PM _{2,5} jaargemiddeld [µg/m ³]	PM ₁₀ etmaal [# dagen]
Grenswaarde	40	40	25	35
Voorgenomen activiteit	24,1	21,2	13,1	9

N.B. Waarden voor PM₁₀ niet gecorrigeerd voor zeezout.

Uit tabel 4-3 blijkt dat in geen overschrijdingen plaatsvinden van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} uit de Wet Milieubeheer. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het project voldoet aan de wet- en regelgeving. De hoogste concentraties van deze stoffen komen voor ter hoogte van de toetspunten langs de A15.

Conclusie

Door de realisatie van de RTG is er sprake van verbrandingsemissies als gevolg van de activiteiten op de terminal (reachstackers, empty handlers, dieselrangeerlocomotief) en als gevolg van extra verkeersbewegingen van vracht-, bestel- en personenauto's van en naar de RTG. Dit leidt lokaal tot een beperkte toename van de NO₂-, PM₁₀-, PM_{2,5}-concentraties. Uit de berekeningen blijkt dat het plan niet zal leiden tot overschrijding van grenswaarden en op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

4.7 Geluid

Voor de milieueffectenstudie van de RTG is een geluidsonderzoek uitgevoerd. Hierin zijn de geluidseffecten van de RTG en de ontsluiting berekend en beoordeeld. Hierbij gaat het om het aantal geluidgehinderden en de toetsing aan de normen van de Wet geluidhinder (Wgh).

Aantal gehinderden

In tabel 4-4 wordt de toe- en afname van het aantal (ernstig) geluidgehinderden ten opzichte van de autonome situatie gegeven. Hierin is te zien dat het aantal gehinderden afneemt; dit is een positieve ontwikkeling. Dit komt doordat er minder voertuigen van de Reethsestraat gebruik maken. Het aantal gehinderden in de woningen aan de Reethsestraat neemt hierdoor af.

Tabel 4-4: Samenvatting aantal (ernstig) geluidgehinderden

Criterium	Autonoom	Voorgenomen activiteit
Totaal aantal gehinderden	41	37 (-10%)
Totaal aantal ernstig gehinderden	7	4 (-33%)

Wet geluidhinder

Ten behoeve van de juridische haalbaarheid op het aspect geluidhinder zijn indicatief de geluidbelastingen op de woningen berekend en getoetst aan de grenswaarden in de Wet geluidhinder.

Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij aanleg van een nieuwe weg te worden onderzocht of sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB op woningen. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor de buitenstedelijke situatie is 53 dB (A), deze grens mag niet overschreven worden.

Bij het wijzigen van de weg dient ingevolge de Wet geluidhinder te worden onderzocht of sprake is van een toename van de geluidbelasting van 1,50 dB of meer ten opzichte van de huidige situatie. Er is dan sprake van reconstructie. De toename mag niet meer bedragen dan 5,50 dB.

De voorkeurswaarde van 48 dB wordt op drie woningen overschreden. De hoogst toelaatbare geluidsbelasting wordt op twee woningen overschreden. Met het toepassen van een geluidreducerende wegdekverharding (SMA NL-8G+) is op de twee woningen (Reethsestraat 1a en 11a) nog steeds sprake van een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 56 dB.

Bij de uitwerking van het plan moet onderzocht worden hoe deze geluidsbelasting verder gereduceerd kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van een grondwal of een andere barrière. Een grondwal kan voor een aanzienlijke geluidreductie zorgen. Tezamen met aanvullende maatregelen wordt verwacht dat de geluidsbelasting voldoende gereduceerd kan worden voor een juridisch haalbaar plan.

4.8 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Het kan daarbij gaan om industriële activiteiten, transportroutes of buisleidingen.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de hierin opgenomen Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI), geeft aan welke activiteiten/bedrijven risicocontouren kennen, waarmee rekening dient te worden gehouden bij het verlenen van vergunningen in het kader van de Wet milieubeheer en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Op het toekomstige RTG kunnen in principe alle soorten lading worden op- en overgeslagen. Een relatief klein deel daarvan betreft gevaarlijke stoffen. De effecten op de externe veiligheid die samenhangen met de opslag van gevaarlijke stoffen binnen de inrichting van de terminal en van het transport van en naar de RTG is onderzocht in een deelonderzoek van de milieueffectenstudie voor de RTG.

Resultaten

Vanuit externe veiligheid geldt de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar als harde norm voor kwetsbare objecten als groepen woningen, grote kantoren of bijvoorbeeld scholen. Het RTG ligt in voornamelijk agrarisch gebied. De dichtstbijzijnde (woon)bebouwing is op circa 300 meter gelegen. Een overschrijding van de norm voor het plaatsgebonden risico wordt daarom niet aannemelijk geacht. Indicatieve berekeningen tonen aan dat het risico rondom de ontsluitingswegen kleiner is dan 10^{-6} per jaar. Hiermee ontstaat ook voor de ontsluitingswegen geen knelpunt op het gebied van plaatsgebonden risico.

Het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt onder andere bepaald door het aantal personen in de directe omgeving. In de directe omgeving van de beoogde locatie van de RTG zijn geen objecten aanwezig waar zich structureel personen bevinden. Er zal daarom een gering of geen groepsrisico ontstaan als gevolg van de RTG. In de directe omgeving van de ontsluiting is het aantal personen in de directe omgeving gering en is er daarom een gering groepsrisico.

5 Conclusie

Deze notitie gaat in op de vraag of er bijzondere omstandigheden zijn vanwege de aard van het voornemen (RTG Valburg, inclusief ontsluiting), de kenmerken van de omgeving of de impact van het voornemen op de omgeving, die aanleiding geven om een m.e.r.-procedure te doorlopen voor het nieuwe inpassingsplan.

Gezien de kenmerken van de potentiële effecten van het voornemen in combinatie met de kenmerken/gevoeligheid van de omgeving waarin deze optreden, is de impact van het plan op het milieu gering te noemen. Er zijn geen belangrijke nadelige effecten op het milieu te verwachten.

Voor een aantal milieuaspecten is aandacht nodig om de beoogde aanpassingen op een voor de ruimtelijke ordening en het milieu verantwoorde manier uit te voeren. Daarbij geldt ook dat nader onderzoek benodigd is voor het op te stellen inpassingsplan.

De volgende aspecten behoeven in ieder geval nog aandacht richting inpassingsplan en uitvoering:

- **Natuur:** een aantal vervolgonderzoeken is nodig op het gebied van vleermuizen en vaatplanten.
- **Waterkwantiteit:** In het kader van het inpassingsplan wordt een watertoets uitgevoerd en worden benodigde maatregelen ten behoeve van de waterhuishouding getroffen, zodat het 'waterbelang' wordt geborgd.
- **Landschap:** De invloed op het landschap behoeft aandacht in het vervolgproces. Geadviseerd wordt om het te verplaatsen grondlichaam te beplanten met inheemse beplanting die aansluit op beplantingsstructuren in de omgeving.
- **Archeologie:** Gezien de hoge verwachtingswaarde van het gehele plangebied is een archeologisch onderzoek in het kader van het inpassingsplan waarschijnlijk nodig.
- **Geluid:** Op twee woningen wordt de hoogst toelaatbare geluidbelasting overschreden, bij de planuitwerking en de onderzoeken voor het inpassingsplan dient onderzocht te worden met welke maatregelen het geluid gereduceerd kan worden tot een acceptabel niveau.

Voor de RTG kan worden geconcludeerd dat, gezien de relatief geringe milieu-impact, het niet nodig is om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen. Daarmee is het opstellen van een MER bij het op te stellen inpassingsplan ook niet nodig.

A1 Voortoets Railterminal Gelderland