



Reactienota

Zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Railterminal Gelderland

Inhoudsopgave	
Reactienota.....	1
1 Inleiding.....	3
1.1 Procedure terinzagelegging.....	3
1.2 Anonimiseren.....	3
1.3 Leeswijzer.....	3
2 Zienswijzen.....	4
2.1 Zienswijze 1 (particulier).....	4
2.2 Zienswijze 2 (particulier).....	5
2.3 Zienswijze 3 / Advies 1 (Veiligheids- en gezondheidsregio Gelderland-Midden).....	9
2.4 Zienswijze 4 (particulier).....	11
2.5 Zienswijze 5 (particulier).....	12
2.6 Zienswijze 6 (Fietsersbond afdeling Overbetuwe).....	16
2.7 Zienswijze 7 (VOF Camping De Hooge Brug).....	22
2.8 Zienswijze 8 (particulier).....	23
2.9 Zienswijze 9 (Gemeente Overbetuwe).....	24
2.10 Zienswijze 10 (particulier).....	34
2.11 Zienswijze 11 (Stichting Het Rentambt van Overbetuwe).....	36
2.12 Zienswijze 12 (PSP '92 Gelderland).....	37
2.13 Zienswijze 13 (Stichting Overbetuwe Groen Natuurlijk).....	39
2.14 Zienswijze 14 (Knegtmans Advocaten namens 28 cliënten).....	41
2.15 Zienswijze 15 (particulier).....	52
2.16 Zienswijze 16 (Wijkplatform Elst-Oost).....	53
2.17 Zienswijze 17 (Zonnepark Overbetuwe/Green Giraffe BV).....	59
2.18 Zienswijze 18 (Dorpsraad Oosterhout).....	60
2.19 Zienswijze 19 (Gelderse Natuur- en Milieufederatie).....	62
2.20 Zienswijze 20 (particulier).....	64
3 Aanpassingen in reikwijdte en detailniveau ten opzichte van de gepubliceerde ontwerp NRD 65	

## 1 Inleiding

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) beschrijft de inhoud en diepgang van het op te stellen milieueffectrapport (MER) voor het in voorbereiding zijnde inpassingsplan voor de Railterminal Gelderland (RTG).

### 1.1 Procedure terinzagelegging

De ontwerp NRD is toegezonden aan bij wet aangewezen adviseurs en betrokken bestuursorganen en heeft van 9 januari tot en met 19 februari 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op de reikwijdte (het ‘wat’) en het detailniveau (het ‘hoe’) van het op te stellen milieueffectrapport. De zienswijzen zijn verwerkt in deze reactienota, in de vorm van een samenvatting met reactie. Daar waar een zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER is dit expliciet vermeld.

### 1.2 Anonimiseren

Zienswijzen van of namens privépersonen zijn om redenen van privacy geanonimiseerd. Alle zienswijzen hebben een uniek nummer. Aan de betrokkenen – in deze reactienota aangeduid als ‘indiener(s)’ - wordt hun eigen nummer kenbaar gemaakt, zodat zij de samenvatting van en reactie op de eigen zienswijze uit deze nota kunnen herleiden.

### 1.3 Leeswijzer

Er zijn 47 zienswijzen ingediend, waarvan ruim de helft gelijkloidend. In hoofdstuk 2 zijn alle zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld. Ook de onderdelen die in de samenvatting niet expliciet benoemd zijn, zijn in de behandeling betrokken. In gevallen waarin de zienswijze uitdrukkelijk betrekking heeft op het eerder gepubliceerde ontwerp-inpassingsplan, is deze waar mogelijk geïnterpreteerd naar een opvatting van de indiener(s) over de reikwijdte en het detailniveau van het MER-RTG. Tot slot zijn in hoofdstuk 3 de onderwerpen benoemd die alsnog in het MER zullen worden opgenomen.

## 2 Zienswijzen

### 2.1 Zienswijze 1 (particulier)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.1.1	<p>Voor de beoordeling van stikstof en geluidsoverlast wordt uitgegaan van 350 vrachtwagens per dag. Bij gemiddeld 56 vrachtwagens per trein (opgave ProRail) stoppen er per dag ca. 7 treinen.</p> <p>Mocht er meer overslag plaatsvinden, bijvoorbeeld 3500 vrachtwagens per dag, dan betekent dit ook ca. 70 treinen per dag. Verzocht wordt daarom uit te gaan van een <b>scenario-berekening waarbij er meer of minder vrachtwagens overgezet worden.</b></p>	<p>Bij de beoordeling van de milieueffecten van de RTG wordt rekening gehouden met een realistisch groeiscenario. De terminal zal een overslag hebben van 30.000 laadeenheden per jaar in de startfase, met een mogelijke doorgroei naar 90.000 laadeenheden per jaar in de eindfase (NRD 4.1.2). Het volume van 90.000 laadeenheden per jaar wordt als maximumcapaciteit vastgelegd in de planregels van het inpassingsplan. Van deze capaciteit is het aantal vrachtwagenbewegingen per dag afgeleid: ca. 340 (NRD 4.1.2). Deze capaciteit betreft de eindfase, die maatgevend is voor de beoordeling van de milieueffecten van de vrachtwagenbewegingen. Een aantal van 3500 vrachtwagens zoals in de zienswijze genoemd is dus niet aan de orde.</p> <p>Voor de beoordeling van de milieueffecten van materieel voor laden en lossen (kranen, reachstackers en/of empty handlers) wordt overigens uitgegaan van een worst-case benadering. Deze kan per te beschouwen milieueffect verschillend zijn: bij luchtkwaliteit bijvoorbeeld de reachstackers omdat deze op diesel worden aangedreven, bij landschap de portaalkranen vanwege de hoogte en zichtbaarheid (NRD hfdst. 5).</p>
2.1.2	<p>De indiener is benieuwd of er <b>vanuit de markt op Park 15 concrete belangstelling</b> is om gebruik te maken van de railterminal.</p>	<p>De marktinteresse is geen onderdeel van de beoordeling van milieugevolgen in het kader van milieueffectrapportage. Deze komt aan de orde in de toelichting op het (ontwerp-) inpassingsplan, bij de onderbouwing van de uitvoerbaarheid van het plan.</p>

## 2.2 Zienswijze 2 (particulier)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.2.1	<p>De NRD is gebaseerd op de stand van zaken zoals die in het inpassingplan en voorafgaande onderzoeken bekend was. Alternatieve of bijgestelde ontsluitingsvarianten ontbreken daardoor, terwijl deze met name op het aspect verkeersveiligheid naar het oordeel van indiener een substantieel betere score hebben.</p> <p>Voor de beoordeling van het aspect verkeersveiligheid wordt daarom verzocht een <b>aanpassing op de ontsluiting naar de A15</b>, zoals eerder al ingebracht op het ontwerp-inpassingsplan, mee te nemen als apart te beoordelen variant of bouwsteen.</p> <p>Deze aanpassing voorziet onder meer in een uitsluitend oostelijk gelegen fietspad Elst - Nijmegen, 3 fietstunnels en een fietsbrug en een gedeeltelijk nieuwe ontsluitingsweg met een alternatief nieuw kruispunt met Rijksweg Zuid.</p>	<p>Deze zienswijze bepleit een omvangrijke herziening van de verkeersinfrastructuur, die tot ver buiten het huidige plangebied reikt. Bij de maximale overslagcapaciteit van 90.000 laadeenheden, zal sprake zijn van circa 340 vrachtwagenbewegingen per weekdag van en naar de terminal. Daarnaast zullen zes middelzware vrachtwagens en zestien personenauto's per dag van en naar de RTG rijden in verband met onderhoud en personeel (NRD 4.1.2). In de startfase van de terminal – tot 30.000 laadeenheden – liggen deze aantallen navenant lager. Deze aantallen zijn zodanig beperkt in relatie tot het doorgaand verkeer op de Rijksweg Zuid, dat uitgangspunt is dat deze verkeersveilig en zonder stremmend effect kunnen worden ingepast binnen het plangebied. Dit uitgangspunt is mede ontleend aan de eerdere effectbeoordeling van de verschillende ontsluitingsalternatieven. Het effect op de intensiteit op de Rijksweg Zuid varieert daarin van -5 tot 1,5 %.</p> <p>Deze beoordeling zal in het MER nader worden onderbouwd.</p> <p>Volgens regionale verkenningen zijn op de lange termijn echter knelpunten in bereikbaarheid en doorstroming te verwachten door de verdere ontwikkeling van onder andere Park 15, de Waalsprong en De Grift. Onder de noemer 'Afslag 38' vindt al langere tijd regionaal overleg plaats over toekomstbestendige verkeersoplossingen. Deze omvatten de samenhangende verkeerstructuur (voor auto- en fietsverkeer) rond aansluiting 38 op de A15 en in de richtingen Elst en Nijmegen. Het ontwerp voor deze oplossingen is nog in beweging en de realisatie is afhankelijk van overeenstemming tussen de betrokken overheden (gemeenten Nijmegen en Overbetuwe, het Rijk en provincie Gelderland) over scope en financiering. Indien mogelijk loopt de planning van de realisatie mee met de verbreding van de A15. Uitgangspunt voor de ontsluiting van de RTG is daarom dat deze rekening houdt met de huidige situatie (bijvoorbeeld een fietsroute aan</p>

	<p>weerszijden van de Rijksweg Zuid) en tegelijkertijd toekomstige oplossingen, voor zover voldoende bekend, niet onmogelijk maakt.</p> <p>Voor de ontsluiting van de terminal naar de A15 zijn in de NRD zes alternatieven bepaald, waarvan er vijf (1A, 1B, 2, 3 en 4) van toepassing zijn op de noordelijke variant voor de locatie van de RTG. Deze alternatieven zijn ontleend aan het gebiedsproces Knoop 38, dat tussen 2016 en 2018 met de betrokken overheden en omgevingspartijen is doorlopen. Voor het opstellen van het MER is aan alternatief 2 nog een bouwsteen (i) toegevoegd (NRD, 4.2.2), waarmee een alternatief 7 is geformuleerd.</p> <p>Ten opzichte van deze selectie in de NRD bevat het voorstel in deze zienswijze kenmerken van de alternatieven 2 en 3 (ontsluiting via de Hoge Brugstraat) en bouwsteen i/alternatief 7(viaduct over de Betuweroute).</p> <p>Vanwege de meer noordelijke aantakking op de Rijksweg Zuid impliceert het voorstel echter ook het verplaatsen van het fietsverkeer van de west- naar de oostzijde van de Rijksweg Zuid, via geleiding door een tunnel (nabij Reethsestraat) en vervolgens over het viaduct over de Betuweroute. Aansluitend worden een tunnel respectievelijk fietsbrug voorzien voor het kruisen van de noordelijke op- en afrit van de A15 en de snelweg zelf. Een derde tunnel moet het fietsverkeer terugbrengen naar de oostzijde.</p> <p>Vanuit de hiervoor geschetste afbakening tussen project RTG en het nog lopende proces Knoop 38 is dit pakket geen alternatief dat in het MER kan worden meegenomen. Ook op zichzelf beschouwd is de wijze waarop de aansluiting van de ontsluitingsweg op de Hoge Brugstraat wordt voorgesteld niet aan te merken als een realistische optie. Los van de hellingshoek waarmee de ontsluitingsweg moet worden aangesloten zou ook sprake zijn van twee zeer nabijgelegen kruisingen op de Rijksweg Zuid.</p> <p>Dit geldt tot slot ook voor de afzonderlijke optie van de fietstunnel nabij Reeth, aangezien deze zonder</p>
--	---

		nieuwe tweezijdige oostelijke fietsverbinding geen betekenis heeft.
2.2.2	<p>Indiener verzoekt verder een beoordeling van een <b>gescheiden dubbel fietspad tussen Valburg en Rijksweg Zuid, parallel aan de Reethsestraat</b> (noordelijk of zuidelijk, in het talud van de nieuwe grondwal), tot aan de rotonde RTG. Vandaar zijn varianten mogelijk via de Reethsestraat of langs de nieuwe ontsluitingsweg.</p>	<p>In het ontwerp RTG met ontsluitingsvariant 1B wordt de Reethsestraat autoluw en daarmee (nog) geschikt(er) voor fietsers. Voor het gedeelte tussen de toegang tot de RTG en Valburg is geen toename van vrachtverkeer voorzien, aangezien dit geacht wordt vanaf de RTG langs dezelfde route terug te rijden. Er is dan ook geen aanleiding om vanuit dit ontwerp een dubbel fietspad toe te voegen.</p>
2.2.3	<p><b>Om de Reethsetraat in het buurtschap Reeth verkeersluw te kunnen maken</b> is in het ontwerp de ontsluitingsweg ter hoogte van de ingang RTG aangesloten op de Reethsestraat, zodat verkeer van en naar Valburg en Eimeren via de ontsluitingsweg RTG naar Rijksweg-zuid kan. Dit creëert echter ook het <b>risico van vracht-sluipverkeer richting Valburg-Herveld-Andelst</b> vice versa met nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid in Valburg. <b>Een mogelijke oplossing die onderzocht moet worden is het niet aansluiten van de ontsluitingsweg RTG op de Reethsestraat.</b> RTG wordt daarmee alleen bereikbaar vanaf Rijksweg-Zuid en het vrachtverkeer blijft volledig gescheiden van overig verkeer. Verkeer vanuit Valburg/Eimeren volgt dan de huidige route via de Reethsestraat, verkeersveiligheid blijft daarmee vrijwel gelijk aan de situatie van de afgelopen jaren.</p>	<p>Het in deze zienswijze bedoelde ontwerp (ontsluitingsalternatief 1B in de NRD, 4.2.2) zorgt ervoor dat de Reethsestraat niet wordt benut als ontsluiting van de RTG en evenmin nog benodigd zal zijn voor doorgaand verkeer.</p> <p>In de effectbeoordeling worden netwerkeffecten van de alternatieven onderzocht. Mogelijke verbindingen die zorgen voor extra vracht-sluipverkeer komen hierin naar boven.</p> <p>De in deze zienswijze besloten wens om een aparte aansluiting te maken van de RTG op de Rijksweg Zuid en dan de Reethsestraat behouden is niet inpasbaar, gezien de ruimte op de Rijksweg Zuid. Dit is geen realistisch alternatief. De netwerkeffecten zijn naar verwachting overigens, met uitzondering van het deel Reethsestraat – Rijksweg Zuid.</p>
2.2.4	<p>Verzocht wordt om voorstellen uit <b>eerdere zienswijzen op het ontwerp inpassingsplan van andere partijen</b> op dezelfde wijze te behandelen en mee te nemen in de m.e.r. procedure.</p>	<p>De notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) is uitgangspunt voor het opstellen van het MER. In de ontwerpnotitie is toegelicht en onderbouwd welke alternatieven, varianten en bouwstenen worden beoordeeld in de m.e.r. voor dit plan. Eenieder heeft de gelegenheid gekregen hierop een zienswijze in te dienen. Diegenen die eerder hebben gereageerd op het ontwerp-inpassingsplan zijn er persoonlijk van op de hoogte gesteld dat eerder ingediende zienswijzen niet meer geldig zijn. Sommige van de nu ingediende zienswijzen komen niettemin inhoudelijk overeen met de eerdere reactie van de betrokkene op het ontwerp-inpassingsplan. Als zienswijzen op de ontwerp-NRD daartoe aanleiding geven, wordt de beoordeling in het MER</p>

		aangepast. Zie daarvoor ook hoofdstuk 3 van deze reactienota.
--	--	---



2.3 Zienswijze 3 / Advies 1 (Veiligheids- en gezondheidsregio Gelderland-Midden)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.3.1	<p>Geadviseerd wordt om in het m.e.r. ook de <b>veiligheidsaspecten bereikbaarheid, bestrijdbaarheid van incidenten en zelfredzaamheid</b> mee te nemen. Dit in relatie tot de (bewoonde) omgeving en het intensieve gebruik van de Betuweroute voor goederenvervoer (specifiek gevaarlijke stoffen) en toekomstige personenvervoer (omleiding ICE Utrecht-Arnhem). Uitgangspunt bij de beoordeling hiervan is dat het <b>veiligheidsniveau voor de Betuweroute en omgeving ongewijzigd</b> blijft, met name voorzieningen voor bereikbaarheid en bluswater.</p>	<p>In de ontwerp-NRD is de beoordeling van externe veiligheid in relatie tot transport, op- en overslag van gevaarlijke stoffen opgenomen. Daarbij wordt getoetst aan het zogenoemde plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De in de zienswijze benoemde aspecten zijn mede ontleend aan de verplichting uit het Besluit externe veiligheid bij inrichtingen (BEVI) om de eventuele toename van het groepsrisico te verantwoorden. Deze verantwoording vindt plaats bij de (beoordeling van de) uiteindelijke vergunningaanvraag voor de exploitatie van de terminal. Voor wat betreft het voorkeursalternatief zal hierop worden ingegaan in de toelichting op het herziene ontwerp inpassingsplan, om zo de uitvoerbaarheid te onderbouwen.</p>
2.3.2	<p>Voor het aspect gezondheid ontbreekt in de NRD een <b>beschrijving van het studiegebied</b> en een beschrijving van de afwegingen die hiervoor zijn gemaakt. De reikwijdte van alle determinanten die door het plan beïnvloed kunnen worden en van invloed zijn op de gezondheid zijn hierbij relevant. Het gaat hierbij in elk geval over <b>inzicht in de blootstelling</b> in de vorm van (aantal) woningen, gevoelige bestemmingen of personen, evenals <b>blootstelling onder grenswaarden</b> omdat ook dan gezondheidseffecten kunnen optreden. Zo mogelijk wordt blootstelling en/of gezondheid op <b>verschilkaarten</b> in beeld gebracht. Er is dan goed te zien waar een verbetering en verslechtering optreedt. Wanneer niet duidelijk is of maatregelen gerealiseerd worden, wordt geadviseerd aan de alternatieven <b>zowel met als zonder maatregelen</b> door te rekenen.</p>	<p>Het aspect gezondheid wordt beoordeeld door de effecten van geluid en luchtkwaliteit (kwalitatief) binnen het plangebied te beschouwen, naast de kwaliteit van openbare ruimte en groen.</p> <p>Het studiegebied is groter dan het plangebied en omvat het gebied waar als gevolg van de aanleg van de RTG inclusief ontsluitingsweg relevante effecten te verwachten zijn. Het studiegebied is dus plangebied inclusief gebied waarbinnen de effecten van het alternatief verwacht worden. Voor bijvoorbeeld gezondheid, natuur en geluid geldt dat het studiegebied groter is dan het plangebied. In het MER wordt voor elk milieuaspect duidelijk gemaakt wat het studiegebied is waar effecten optreden.</p> <p>In het MER zal aandacht worden besteed aan gezondheidsaspecten als gevolg van blootstelling aan geluid. Op basis van een integraal rekenmodel zullen blootstellingskaarten gegenereerd worden. Hiermee wordt inzicht verkregen in de verdeling van de blootstelling binnen de verschillende</p>

		GES-klassen (Gezondheids Effect Screening) voor de verschillende alternatieven. Als illustratie worden in het MER verschilplots zoals gevraagd in deze zienswijze worden opgenomen. Ter voorbereiding van deze analyse zullen uitgangspunten en randvoorwaarden worden afgestemd met de GGD.
2.3.3	<b>Met betrekking tot het aspect geluid</b> is er ook aandacht nodig voor de <b>(piek)geluiden</b> die het stapelen van containers veroorzaakt, evenals geluid van <b>treinen, machines en vrachtwagens</b> (inclusief achteruitrij-alarm) op en rond het terrein. Ook is onderscheid nodig in <b>dag, avond en nacht</b> .	De beoordeling van het geluidsaspect omvat alle relevante bronnen. Bij de beoordeling, zoals vervat in de al uitgevoerde onderzoeken, wordt rekening gehouden met piekgeluidniveaus en het uit de Wet geluidhinder voortvloeiende onderscheid tussen dag- avond- en nachtperiode. Voor het stapelen van containers is mede naar aanleiding van de zienswijzen op het eerdere ontwerp inpassingsplan het piekgeluid van stapelen van containers aanvullend gemeten op een terminal terrein in Geleen. Overigens doet feit dat niet alle denkbare geluiden expliciet worden benoemd in het onderzoek, niet af aan de volledigheid daarvan. In elke inrichting, zo ook de RTG, zijn installaties aanwezig en doen zich activiteiten voor die van ondergeschikt belang zijn voor de in de omgeving optredende geluidsniveaus. Dat hangt samen met hun verhoudingsgewijs beperkte bronsterkte en/of bedrijfsduur.
2.3.4	In de m.e.r. dient te worden meegenomen <b>hoe na realisatie effecten worden gemonitord</b> , met het oog op eventuele interventies wanneer niet aan de beoogde omgevingskwaliteit wordt voldaan.	Na vaststelling van een m.e.r.-plichtig plan moet de provincie Gelderland de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van de voorgenomen activiteit onderzoeken, conform de wet Milieubeheer. Als uit het in onderzoek blijkt dat de voorgenomen activiteit in belangrijke mate nadeligere gevolgen voor het milieu heeft dan bij het vaststellen van het plan werden verwacht, kan het bevoegd gezag maatregelen nemen om de gevolgen te beperken of ongedaan te maken. Een eerste aanzet voor het monitoringsprogramma wordt opgenomen in het MER.

## 2.4 Zienswijze 4 (particulier)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.4.1	<p>Als alternatief wordt voorgesteld uit te gaan van een <b>locatie voor de terminal aan de zuidzijde van het emplacement</b> – verondersteld wordt dat de indiener het CUP bedoelt - en ten noorden van de A15. De aansluiting voor vrachtwagens loopt dan over een <b>ontsluitingsweg langs de vluchtstrook van de A15 naar en vanaf verkeersplein Valburg</b>. Daarvoor moeten de bestaande fly-overs met elkaar verbonden worden tot een volledige cirkel/rotonde. Vanwege de ligging van het CUP moet het af- en opladen van de containers vanaf/op treinen alsnog plaatsvinden aan de noordzijde, echter met kleiner hef materiaal dan een portaalkraan van 25 meter. Onder de rails wordt in deze variant een <b>dubbele verdiepte transportband of rollerbaan</b> gebouwd van en naar de zuidzijde. Het be- en afladen van vrachtwagens vindt daar plaats met een eenvoudige kraan. Eventuele opslag is beperkt en er wordt niet hoger gestapeld dan twee containers.</p>	<p>Deze aanpassing heeft kenmerken van de middenvariant voor de locatie van de RTG (NRD 4.2.1) en alternatief 3 voor de ontsluiting van de terminal (NRD 4.2.2).</p> <p>Voor dit voorstel zijn daarnaast echter ingrepen noodzakelijk in de bestaande infrastructuur van de A15 en aansluitende infrastructuur bij knooppunt Valburg, ruim buiten het huidige plangebied. Dergelijke aanpassingen passen niet binnen de reguliere eisen en bestaande visie van Rijkswaterstaat als wegbeheerder. Oplossingen in de vorm van een 'klaverblad' worden zo veel mogelijk verlaten. Daarnaast behelst het voorstel een aanzienlijk grootschaliger aanpassing dan de aanleg van een op- en afrit, waarvoor al terughoudend beleid bestaat.</p> <p>Aan twee zijden van de spoorbundel vindt volgens dit voorstel overslag en de inzet van equipment plaats op emplacementen, verbonden door een onder het spoor lopende transportband voor de verplaatsing van containers. Mede gelet op de hiervoor noodzakelijke spooraanpassingen is dit voorstel te weinig realistisch om in het MER te worden betrokken. Hierbij kan ook in aanmerking worden genomen dat een containeropslag van maximaal 2 hoog een veel groter ruimtebeslag vraagt.</p>

## 2.5 Zienswijze 5 (particulier)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.5.1	<p>Indiener uit zijn zorgen ten aanzien van een groot aantal milieuaspecten en risicopunten, zoals benoemd in de ontwerp NRD. Hij betwijfelt of de RTG deze risico's en effecten waard is. Indiener verzoekt de plannen te heroverwegen en af te blazen.</p> <p>In procedurele zin vraagt indiener zich af waarom het referentiejaar 2030 wordt gehanteerd, wanneer het MER gereed is en of hij daar tijdig een exemplaar van kan ontvangen.</p>	<p>De milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt opgesteld om het milieu in de volle breedte een formele, volwaardige en herleidbare plaats te geven in de besluitvorming. In de NRD zijn de mogelijke effecten benoemd, die ieder voor zich en in samenhang worden beoordeeld. Als referentiekader geldt de situatie zonder terminal en met autonome ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ten opzichte daarvan worden de verschillende varianten 'gescoord'. Het hanteren van het referentiejaar 2030 borgt dat bij de beoordeling van milieueffecten wordt uitgegaan van een representatieve bedrijfssituatie, ongeveer 5 jaar na ingebruikstelling. De uit het MER voortvloeiende keuze voor een voorkeursalternatief wordt tegelijk gemaakt met het besluit over het herziene ontwerp-inpassingsplan. Daarin wordt ook de uitvoerbaarheid van het plan onderbouwd. Zoals eerder aangekondigd is dit naar verwachting medio 2020. Tegelijk met dit ontwerp wordt het MER 'fysiek' ter inzage gelegd en online gepubliceerd. De terinzagelegging markeert het begin van de periode voor het inbrengen van zienswijzen op het herziene ontwerp-inpassingsplan en het MER, waarin de milieueffecten zijn omschreven. De reactie van indiener op de verschillende inhoudelijke onderdelen van de NRD wordt hieronder gegeven (2.5.2 tot en met 2.5.8).</p>
2.5.2	<p>Indiener vraagt <b>aandacht voor het aspect geluid</b>. Het betreft het geluid van vrachtwagens, het laden en lossen van vrachtwagens en treinen, het stapelen van containers, het manoeuvreren van kranen en het remmen van treinen, <b>zowel op zichzelf als gecumuleerd met andere bronnen</b>.</p>	<p>Bij het aspect geluid wordt aan de hand van geluidsberekeningen bepaald welke effect de alternatieven hebben op het aantal gehinderden. Hiervoor worden de gecumuleerde geluidsbelastingen van alle geluidsbronnen inzichtelijk gemaakt. Het gaat hierbij om de geluidsbronnen van de RTG, de nieuwe ontsluitings- weg, de Betuweroute, de A15, het windmolenpark Nijmegen en het zonnepark tussen de A15 en de Betuweroute (NRD 5.1).</p>
2.5.3	<p>De indiener vraagt aandacht voor mogelijke <b>beeldvervuiling</b>. Hij wijst op het stapelen van containers en het gebruik van kranen en de plaatsing van lichtmasten, mede in relatie tot de geringere hoogte van de aan te leggen grondwal en de</p>	<p>De alternatieven en varianten kunnen leiden tot aantasting van de landschappelijke waarden in het gebied of kunnen juist kwaliteiten toevoegen aan het gebied. Het effect van de RTG en de ontsluiting op het landschap worden beschreven op basis van bureaustudie,</p>

	<p>groeiduur van de aan te brengen beplanting.</p>	<p>gebiedskennis en expert judgement. Er wordt in het MER beoordeeld in hoeverre waardevolle landschappelijke aspecten zoals openheid, zichtlijnen en beeld dragers door het voornemen worden beïnvloed en wat de gevolgen hiervan zijn voor de beleving van het landschap (NRD 5.6).</p> <p>De milieueffecten van het MER worden grotendeels kwalitatief bepaald. Bij het beoordelen van de effecten wordt uitgegaan van een worst-case benadering die per te beschouwen milieueffect verschillend kan zijn: vanuit luchtkwaliteit wordt bijvoorbeeld uitgegaan van de inzet van diesel aangedreven reachstackers, vanuit landschap worden de portaalkranen beoordeeld vanwege de hoogte en zichtbaarheid (NRD 5, inleiding)</p>
2.5.4	<p>De indiener wijst op mogelijke <b>lichthinder</b> als gevolg van hoge lichtmasten en de verlichting van ontsluitingswegen.</p>	<p>De aanleg van de railterminal kan leiden tot hinder op nabijgelegen woningen door de verlichting van het terrein van de RTG en de ontsluitingsweg. In het MER wordt onderzocht in welke mate de RTG inclusief nieuwe ontsluitingsweg leidt tot lichthinder op nabijgelegen woningen. De effectbeoordeling wordt in het MER gebaseerd op de richtlijnen zoals uitgegeven door de Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde (NSVV). Op basis van kengetallen en expert judgement wordt onderzocht of sprake is van directe lichtinval op omwonenden, of dat sprake is van toename van de zichtbaarheid van het licht (NRD 5.5).</p>
2.5.5	<p>De indiener uit <b>zijn zorgen over de verkeerssituatie</b> in verband met de verwachte vrachtwagenbewegingen per dag en de kruising van langzaam en snelverkeer. De veiligheid van de fietsers (waaronder schoolgaande kinderen over de Reethsestraat) is in het geding, evenals die van voetgangers.</p> <p>De doorgaande rijroute naar Valburg zal veel drukker worden.</p>	<p>Daar waar het verkeer op het onderliggend wegennet langzaam verkeer kruist, wordt in het MER het effect op de verkeersveiligheid kwalitatief getoetst. Hierbij wordt specifiek aandacht besteed aan de veiligheid van (brom)fietsverkeer over de Rijksweg Zuid en de Griftdijk tussen Elst en Nijmegen. Deze route wordt door veel schoolgaande kinderen gebruikt. Naast de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer, worden de effecten van de alternatieven beoordeeld op de verkeersveiligheid op de kruispunten en wegvakken. Beoordeeld wordt of er sprake is van een verslechtering of verbetering van de verkeersveiligheid op de kruispunten en wegvakken. Het gaat hier om de algemene verkeersveiligheid voor langzaam en snelverkeer (NRD 5.3).</p>

		Onder deze beoordeling valt ook de situatie op de Reethsestraat, de doorgaande weg naar Valburg na eventuele reconstructie en de veiligheid van voetgangers.
2.5.6	De overblijvende truckers zullen voor overlast (en wellicht extra criminaliteit?) zorgen.	<p>Binnen het terrein van de terminal zal in geen enkele variant sprake zijn van het hier bedoelde 'overblijven'; er worden geen voorzieningen voor overnachting gecreëerd of in de planregels toegelaten. Overnachten in een vrachtwagen zal worden aangemerkt als het met de planregels 'strijdig gebruik'. Bestemmingsverkeer voor de terminal zal automatisch toegang kunnen verkrijgen tot het terrein. Daarbinnen worden een voldoende aantal parkeerplaatsen gecreëerd voor bestemmingsverkeer in afwachting van het op- of afladen van de vracht. De gemeente zal hier nog nadere regels over kunnen stellen. Dit mede omdat het parkeren van vrachtwagens buiten en in de directe nabijheid van het bedrijfsterrein voor alle betrokken partijen ongewenst is. De bedrijfsvoering is van dien aard, dat sprake zal zijn van kortstondig 'halen en brengen'. Mede gezien de regionale herkomst van de ladingsstromen (zie Panteia rapport als bijlage bij de NRD), is de verwachting gerechtvaardigd dat er geen behoefte is aan extra overblijfmogelijkheden met de komst van de RTG. In het plan zijn dan ook geen overblijfmogelijkheden of parkeerfaciliteiten direct buiten het terrein van de terminal voorzien.</p> <p>In ruimer regionaal verband hebben de zogenoemde 'corridorpartijen' bestuurlijke afspraken gemaakt om op termijn te komen tot een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen met bijbehorende voorzieningen. In afwachting van realisatie daarvan zullen wegbeheerder en bevoegd gezag zo nodig flankerende maatregelen kunnen treffen en handhavend kunnen optreden.</p> <p>De conclusie is dat het aspect parkeren door overblijvende truckers niet als beoordelingsaspect behoeft te worden toegevoegd.</p>
2.5.7	De indiener vraagt aandacht voor de uitstoot van <b>fijnstof</b> als gevolg van vrachtwagenbewegingen en <b>stikstofdepositie</b> op natura 2000-gebieden, mede in relatie tot de zijns inziens beperkte CO2-reductie.	In het MER wordt onderzocht wat de effecten van de alternatieven zijn op de luchtkwaliteit. Per alternatief worden voor de stoffen stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> ) en fijnstof (PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> ) de verschillen met de autonome ontwikkeling in 2030

		<p>berekend. Deze stoffen zijn in Nederland de meest kritische luchtverontreinigende stoffen met de hoogste kans op overschrijdingen op de gestelde grenswaarden in de Wet milieubeheer. De toetsing aan de grenswaarden vindt plaats op locaties waar mensen een gehele dag of groot deel daarvan verblijven, zoals woningen, scholen en ziekenhuizen (NRD 5.2)</p> <p>Uit de voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming blijkt daarnaast dat de RTG leidt tot stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden Rijntakken en Veluwe. Dit betekent dat significante effecten op deze Natura 2000- gebieden als gevolg van het inpassingsplan niet uitgesloten kunnen worden en dat een passende (ecologische) beoordeling uitgevoerd moet worden. Deze passende) beoordeling wordt opgenomen in het MER (NRD 5.8).</p> <p>De besparing van CO2 is doelstelling van het project. Alle alternatieven moeten hieraan voldoen. Zoals aangegeven in de NRD, is voor een groot aantal herkomst- en bestemmingscombinaties voor de RTG ingeschat wat de besparing kan zijn op CO2. Deze varieert naar gelang de afstand tot de terminal en de bedrijfs capaciteit waarvan wordt uitgegaan. Op Europees schaalniveau is sprake van een substantiële jaarlijkse besparing. Dit wordt verder uitgewerkt in de onderbouwing van het herziene ontwerp-inpassingsplan en heeft geen directe relatie met de NRD.</p>
2.5.8	<p>Het uitgangspunt dat 1,5% (indien er stelt abusievelijk 15%) van de <b>containers gevaarlijke stoffen</b> (1350 containers per jaar) brengt de veiligheid van alle omwonenden in gevaar.</p>	<p>Het uitgangspunt van het aandeel gevaarlijke stoffen van 1,5 % (NRD 4.1.2) wordt betrokken bij de beoordeling van externe veiligheid zoals beschreven in de NRD onder 5.4. Daarbij wordt uitgegaan van de maximumcapaciteit, die na een aantal jaren zal worden bereikt. De milieueffecten van het aandeel gevaarlijke stoffen worden voor de verschillende alternatieven en varianten in beeld gebracht. Hierbij wordt inzichtelijk wat de milieueffecten zijn voor de omwonenden.</p>

## 2.6 Zienswijze 6 (Fietzersbond afdeling Overbetuwe)



<b>Onderdeel</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>Antwoord</b>
------------------	---------------------	-----------------

2.6.1	<p>Voor de ontsluiting van de RTG wordt uitgegaan van een gelijkvloerse kruising met de Rijksweg Zuid en het doorgaand fietsverkeer tussen Elst en Nijmegen. Vanuit het belang van fietsverkeersveiligheid en -doorstroming en het perspectief 'Knoop 38' is dit volgens de indiener volstrekt onvoldoende. Er is immers sprake van schoolgaand verkeer, een 'hoofd fietsroute plus' en een potentiële snelfietsroute. Naar schatting gaat het om 3000 kruisende fietsbewegingen per etmaal. Gezien de druk van het overstekende vrachtautoverkeer is dan ook een <b>ongelijkvloerse kruising</b> noodzakelijk. Deze kan worden gerealiseerd door aan te sluiten op de Hoge Brugstraat die al verhoogd is aangelegd. Hier zou soepel met een <b>fietsviaduct</b> op aangesloten kunnen worden.</p> <p>Wanneer het noodzakelijk blijft om de Hoge Brugstraat voor autoverkeer toegankelijk te houden, dan zou die als fietsstraat moeten worden ingericht.</p>	<p>Deze zienswijze houdt een voorstel in voor aanpassing van het ontsluitingsalternatief 1B (de nieuwe ontsluitingsweg met aangepaste kruising), zoals verwoord in de NRD. In plaats van of als aanvulling op de in dat alternatief al voorziene reconstructie van de kruising Reethsestraat/Rijksweg Zuid/Wolfhoeksestraat, onder meer door regeling met verkeerslichten, wordt een ongelijkvloerse kruising van doorgaand fiets- en afslaand bestemmingsverkeer bepleit. Hiertoe zou de doorgaande fietsroute vanuit Elst richting Nijmegen moeten worden aangesloten op de (op hoogte gelegen) Hoge Brugstraat, met een fietsviaduct of – brug.</p> <p>Vooropgesteld moet worden dat het ontwerp, zoals vervat in alternatief 1B, in de eerdere Milieueffectenstudie als verkeersveilig is beoordeeld, in verband met het relatief beperkte aantal vrachtwagens dat wordt toegevoegd, de voorziene regeling met verkeerslichten en de mogelijkheid om doorgaand fietsverkeer daarbij, parallel aan het doorgaand gemotoriseerd verkeer, groen licht te geven. Dit zal in het MER opnieuw worden beoordeeld en onderbouwd en afgezet tegen de overige ontsluitingsalternatieven.</p> <p>Een verdere aanpassing in de vorm van een fietsviaduct of -brug zal onder meer effecten kunnen hebben op ruimtebeslag, natuurwaarden, visuele en landschappelijke aspecten en verkeersveiligheid. Zonder diepgaand op dit voorstel in te gaan, moet worden vastgesteld dat het alleen al vanwege de te overbruggen hoogte in ieder geval over een aanzienlijke afstand buiten het huidige plangebied moet worden gerealiseerd. Daarbij zal ook aanvullend moeten worden onderzocht hoe fietsverkeer vanuit Elst richting Reeth en vice versa op maaiveldniveau kan blijven worden gefaciliteerd.</p> <p>In verband met de inzet op een snelfietsroute zal verder sprake moeten zijn van een fietspad in twee richtingen, met de bijbehorende benodigde breedte, dat ook richting Nijmegen over enige afstand zal moeten worden voortgezet. Een eventueel ontwerp raakt deels aan of doorsnijdt een aanwezig archeologisch rijksmonument. Dit voorstel is dan ook niet goed denkbaar zonder aanzienlijke aanpassingen buiten het plangebied en</p>
-------	---	---

<b>Onderdeel</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>Antwoord</b>
		<p>een zeer aanzienlijk ruimtebeslag, zowel in lengte, breedte als hoogte. Vanuit het perspectief van de projectscope en de milieueffectrapportage kan het dan ook in deze fase van planvorming niet als redelijkerwijs in aanmerking te nemen extra bouwsteen ten opzichte van ontsluitingsalternatief 1B worden beschouwd.</p> <p>Wat het aantal (kruisende) fietsers betreft, is overigens in de eerdere Milieueffectenstudie op basis van tellingen rekening gehouden met 1100 – 1400 per gemiddelde werkdag. De piekdrukke bedroeg daarbij in (de hier relevante) zuidelijke richting tussen 07.00 en 09.00 uur 425 fietsers.</p>

<b>Onderdeel</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>Antwoord</b>
2.6.2	Aan de oostzijde van de kruising sluit de doodlopende Wolfhoeksestraat op de Rijksweg Zuid aan. Het lijkt toch wat overbodig om aldaar met twee rijstroken aan te sluiten. Bovendien zijn afzonderlijke fietspadafslagen hier onnodig. Wel is het juist, dat hier met haaiantanden duidelijk wordt gemaakt, dat de fietsroute in de voorrang ligt.	Deze zienswijze heeft geen bepalende invloed op de beoordeling van de locatievarianten en ontsluitingsalternatieven. Om de wachttijden zo kort mogelijk te houden is gekozen twee rijstroken aan te sluiten.

2.6.3	<p>Ook bij de aansluiting op de uitrit Park 15 en afrit A15 aan RW Zuid/Griftdijk kan op hoogte van het viaduct over de A15 worden aangesloten met een <b>fietsviaduct</b>. Dit kan na de afslag met een helling van maximaal 4% aansluiten op het maaiveld.</p>	<p>Deze zienswijze bepleit een omvangrijke herziening van de verkeersinfrastructuur, die tot ver buiten het huidige plangebied reikt. Bij de maximale overslagcapaciteit van 90.000 laadeenheden, zal sprake zijn van circa 340 vrachtwagenbewegingen per weekdag van en naar de terminal. Daarnaast zullen zes middelzware vrachtwagens en zestien personenauto's per dag van en naar de RTG rijden in verband met onderhoud en personeel (NRD 4.1.2). In de startfase van de terminal – tot 30.000 laadeenheden – liggen deze aantallen navenant lager. Deze aantallen zijn zodanig beperkt in relatie tot het doorgaand verkeer op de Rijksweg Zuid, dat uitgangspunt is dat deze verkeersveilig en zonder stremmend effect kunnen worden ingepast binnen het plangebied. Dit uitgangspunt is mede ontleend aan de eerdere effectbeoordeling van de verschillende ontsluitingsalternatieven. Het effect op de intensiteit op de Rijksweg Zuid varieert daarin van -5 tot 1,5 %.</p> <p>Deze beoordeling zal in het MER nader worden onderbouwd.</p> <p>Volgens regionale verkenningen zijn op de lange termijn echter knelpunten in bereikbaarheid en doorstroming te verwachten door de verdere ontwikkeling van onder andere Park 15, de Waalsprong en De Grift. Onder de noemer 'Afslag 38' vindt al langere tijd regionaal overleg plaats over toekomstbestendige verkeersoplossingen. Deze omvatten de samenhangende verkeerstructuur (voor auto- en fietsverkeer) rond aansluiting 38 op de A15 en in de richtingen Elst en Nijmegen. Het ontwerp voor deze oplossingen is nog in beweging en de realisatie is afhankelijk van overeenstemming tussen de betrokken overheden (gemeenten Nijmegen en Overbetuwe, het Rijk en provincie Gelderland) over scope en financiering. Indien mogelijk loopt de planning van de realisatie mee met de verbreding van de A15. Uitgangspunt voor de ontsluiting van de RTG is daarom dat deze rekening houdt met de huidige situatie (bijvoorbeeld een fietsroute aan weerszijden van de Rijksweg Zuid) en tegelijkertijd toekomstige oplossingen, voor zover voldoende bekend, niet onmogelijk maakt. De oplossingen</p>
-------	--	---

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		binnen het kader van Afslag 38 maken echter geen deel uit van het ontwerp van de ontsluiting van de RTG en worden als zodanig niet betrokken in de beoordeling in het MER. Overigens voldoet een hellingshoek van 4% zoals in de zienswijze genoemd niet aan de uitgangspunten die de Fietsersbond op de eigen website hanteert voor hellingbanen en roltrappen. Voor een comfortabele afwikkeling wordt in het ontwerp van de ontsluiting RTG uitgegaan van een maximale helling van 3%.
2.6.4	De in december 2018 door de provincie gepresenteerde schets, met onder andere fietstunnels ter hoogte van Afrit A15/uitrit park 15 en nabij de Reethsestraat, bevat suboptimale verkeersoplossingen. Er resteren gelijkvloerse kruisingen, de 'krullen' in de fietsroute belemmeren de doorstroming en er wordt uitgegaan van fietspaden met twee richtingen aan zowel de west- als de oostzijde. De indiener herhaalt dan ook het <b>pleidooi voor fietsviaducten en een éénrichtingsfietspad</b> aan de westkant van Rijksweg Zuid.	De bedoelde schets maakt geen deel uit van de NRD. Deze is ontleend aan de hierboven bedoelde verkenningen en geeft een beeld van mogelijke ontwikkelingen die door de betrokken overheden worden besproken in het kader van hun periodiek overleg over Afslag 38. Zoals hiervoor aangegeven is realisatie van het initiatief RTG inpasbaar zonder dergelijke aanpassingen. Bij het ontwerp wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de stand van zaken in de besluitvorming over Knoop 38.
2.6.5	Tenslotte: het valt op dat tegenover een overdaad aan gegevens m.b.t. intensiteit van het autoverkeer <b>tellinggegevens c.q. schattingen van het fietsverkeer</b> geheel ontbreken.	Zowel bij de effectbeoordeling in het MER als bij het ontwerp van het kruispunt Rijksweg Zuid wordt rekening gehouden met intensiteiten van fietsverkeer. Wat het aantal (kruisende) fietsers betreft, is in de eerdere Milieueffectenstudie op basis van tellingen rekening gehouden met 1100 – 1400 per gemiddelde werkdag. De piekdrukke bedroeg daarbij in (de hier relevante) zuidelijke richting tussen 07.00 en 09.00 uur 425 fietsers.

## 2.7 Zienswijze 7 (VOF Camping De Hooge Brug)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.7.1	Er dient rekening te worden gehouden met de <b>gevolgen van de RTG aan de zuidzijde, met name de Valburgsestraat in Slijk-Ewijk</b> . Deze gevolgen omvatten onder meer geluids- en lichthinder, luchtverontreiniging en (andere) milieubelasting en zijn van invloed op de bedrijfsvoering en het woongenot ter plaatse.	De milieueffecten van de verschillende varianten en alternatieven worden “in het studiegebied” bepaald (NRD, hoofdstuk 5, inleiding). Het studiegebied omvat het gebied waar als gevolg van de aanleg van de RTG inclusief ontsluitingsweg relevante effecten te verwachten zijn. Het studiegebied is dus plangebied inclusief gebied waarbinnen de effecten van het alternatief verwacht worden. Voor bijvoorbeeld gezondheid, natuur en geluid geldt dat het studiegebied groter is dan het plangebied. In het MER wordt voor elk milieuaspect duidelijk gemaakt wat het studiegebied is waarin effecten optreden. In het MER zal bijvoorbeeld aanvullend geluidonderzoek worden betrokken, waarin ook effecten in Slijk-Ewijk zijn onderzocht.
2.7.2	Voorafgaand aan de ontwikkeling van de RTG dienen <b>passende maatregelen</b> genomen te worden ter voorkoming van overlast en schade.	Naar aanleiding van de geconstateerde effecten worden, indien noodzakelijk, mitigerende en compenserende maatregelen aangedragen in het MER. Hierbij wordt ook het resterende effect in beeld gebracht, dat wil zeggen met inachtneming van maatregelen (NRD, hoofdstuk 5). Aan de hand hiervan kan in het ontwerp-inpassingsplan de keuze worden gemaakt voor de voorkeursvariant en bijbehorende maatregelen.

## 2.8 Zienswijze 8 (particulier)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.8.1	De Railterminal wordt aangelegd tegenover de woning van indiener in <b>Slijk-Ewijk</b> . Voorafgaand aan de ontwikkeling van de RTG dienen <b>voorzieningen</b> te worden getroffen ter voorkoming van de aldaar te verwachten geluidsoverlast, lichtoverlast en milieuvervuiling.	<p>De milieueffecten van de verschillende varianten en alternatieven worden “in het studiegebied” bepaald (NRD, hoofdstuk 5, inleiding).</p> <p>Het studiegebied omvat het gebied waar als gevolg van de aanleg van de RTG inclusief ontsluitingsweg relevante effecten te verwachten zijn. Het studiegebied is dus plangebied inclusief gebied waarbinnen de effecten van het alternatief verwacht worden. Voor bijvoorbeeld gezondheid, natuur en geluid geldt dat het studiegebied groter is dan het plangebied. In het MER wordt voor elk milieuaspect duidelijk gemaakt wat het studiegebied is waar effecten optreden. Dit betekent dat afhankelijk van het te beoordelen aspect ook Slijk-Ewijk tot het studiegebied behoort. In het MER zal bijvoorbeeld aanvullend geluidonderzoek worden betrokken, waarin ook effecten in Slijk-Ewijk zijn onderzocht.</p> <p>Naar aanleiding van de geconstateerde effecten worden, indien noodzakelijk, mitigerende en compenserende maatregelen aangedragen in het MER. Hierbij wordt ook het resterende effect in beeld gebracht, dat wil zeggen met inachtneming van maatregelen (NRD, hoofdstuk 5). Aan de hand hiervan kan in het ontwerp-inpassingsplan de keuze worden gemaakt voor de voorkeursvariant en bijbehorende maatregelen.</p>

## 2.9 Zienswijze 9 (Gemeente Overbetuwe)



Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.9.1	College en raad kiezen ervoor om de <b>reactie die zij eerder stuurden naar aanleiding van het ontwerp inpassingsplan</b> voor de Railterminal Gelderland nogmaals toe te zenden. In deze reactie staan alle items die voor de gemeente Overbetuwe van belang zijn om te komen tot een goede inpassing van de RTG.	In deze reactienota is de zienswijze waar relevant en mogelijk geïnterpreteerd als een opvatting over de reikwijdte en het detailniveau van het MER-RTG en daar inhoudelijk op in te gaan. Dit neemt niet weg dat sommige onderdelen van de zienswijze zich niet goed lenen voor een dergelijke interpretatie. Ook kan sprake zijn van actuele ontwikkelingen die tot gewijzigde inzichten leiden.
2.9.2	Indiener constateert dat de vragen die er leven over <b>de economische haalbaarheid, over de business case en over de locatiekeuze</b> in het voortraject niet weg genomen zijn.	Het opstellen van een MER draagt bij aan een afgewogen besluitvorming over de milieuaspecten bij de keuze voor een voorkeursvariant. Het MER wordt tegelijkertijd gepubliceerd met het herziene ontwerp inpassingsplan. Hierin zal aan de hand (van waar nodig geactualiseerde) rapportages nader worden ingegaan op de uitvoerbaarheid, waaronder de economische haalbaarheid.
2.9.3	Indiener geeft aan dat er vanuit ruimtelijk oogpunt sterke overwegingen zijn om voor de zuid-variant te kiezen. Deze variant heeft een aantal voordelen, te weten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bundeling van logistieke functies in plaats van ruimtelijke uitbreiding daarvan.</li> <li>- De locatie ligt verder van de meest gevoelige objecten en juist dicht bij infrastructuur en het bedrijventerrein Park 15.</li> <li>- Ook zou de zuid variant de bestaande zorg dat op termijn aan de noordzijde van de RTG een uitbreiding van bedrijfsfuncties gerelateerd aan de RTG zou komen, voor een groot deel wegnemen.</li> </ul>	In het MER wordt de bepleite zuid-variant opnieuw onderzocht, met name gezien deze voorkeur van de gemeente (NRD, paragraaf 4.2.1). Aan de hand van de uitkomsten en die van de onderzoeken van de andere varianten verantwoordt de provincie de keuze voor een voorkeursvariant. Naast de ruimtelijke aspecten spelen daarbij alle in de NRD benoemde onderwerpen en financiële aspecten; het betreft een integrale bestuurlijke keuze. Vermeld dient nogmaals te worden dat de zuid-variant inmiddels een sterk theoretisch karakter heeft. Dit in verband met het feit dat voor realisatie van een zonnepark met ruimtebeslag in hetzelfde areaal, een onherroepelijke vergunning is verleend door de indiener. Onder meer de initiatiefnemer heeft aangegeven zich niet te kunnen vinden in beoordeling van de zuid-variant.
2.9.4	Het is indiener bekend dat er ook nadelen kleven aan de zuid-variant, te weten de ligging van het reeds aanwezige spoor en de aanwezigheid van hoogspanningsleidingen. Deze variant lijkt uitsluitend of tenminste in hoofdzaak op financiële gronden afgewezen te zijn.	In het MER zal de keuze voor een voorkeursvariant op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente (opnieuw) worden onderbouwd, waarna hierover definitief besluitvorming plaatsvindt bij de vaststelling van het herziene inpassingsplan. Dit betreft een integrale bestuurlijke keuze, waarbij ook financiële aspecten worden meegewogen.
2.9.5	Nu niet voor de zuid variant is gekozen, bespaart de provincie 30 miljoen euro. Indiener acht het reëel en <b>noodzakelijk dat er om die reden meer wordt geïnvesteerd in een goede</b>	In het MER worden mogelijkheden voor de landschappelijke en ruimtelijke inpassing aangegeven. Ook de landschappelijke aspecten van relevante autonome ontwikkelingen, zoals het zonnepark Overbetuwe, worden hierbij

	<p><b>ruimtelijke inpassing dan tot op heden het voornemen van de provincie is.</b> Hiermee kan ook invulling worden gegeven aan de ambitie zoals die door verschillende partijen tijdens de campagne voor PS-verkiezingen is uitgesproken.</p>	<p>betrokken. Mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen die nodig zijn om de milieueffecten te beperken in het studiegebied worden hierbij in beeld gebracht.</p>
2.9.6	<p>Indiener stelt vast dat er geen enkele garantie, noch binnen het IP, noch daarbuiten is dat de <b>aanpassingen van de A15 en afslag 38</b> daadwerkelijk plaats zullen vinden en voor zover ze al plaats zullen vinden wanneer die dan gereed zouden zijn.</p>	<p>De in deze zienswijze bedoelde aanpassingen zijn niet noodzakelijk in verband met de RTG.</p> <p>Bij de maximale overslagcapaciteit van 90.000 laadeenheden, zal sprake zijn van circa 340 vrachtwagenbewegingen per weekdag van en naar de terminal. Daarnaast zullen zes middelzware vrachtwagens en zestien personenauto's per dag van en naar de RTG rijden in verband met onderhoud en personeel (NRD 4.1.2). In de startfase van de terminal – tot 30.000 laadeenheden – liggen deze aantallen navenant lager. Deze aantallen zijn zodanig beperkt in relatie tot het doorgaand verkeer op de Rijksweg Zuid, dat deze verkeersveilig en zonder stremmend effect kunnen worden ingepast binnen het plangebied. Dit uitgangspunt is mede ontleend aan de eerdere effectbeoordeling van de verschillende ontsluitingsalternatieven. Het effect op de intensiteit op de Rijksweg Zuid varieert daarin van -5 tot 1,5 %. Deze beoordeling zal in het MER nader worden onderbouwd.</p> <p>Volgens regionale verkenningen zijn op de lange termijn echter knelpunten in bereikbaarheid en doorstroming te verwachten door de verdere ontwikkeling van onder andere Park 15, de Waalsprong en De Grift. Onder de noemer 'Afslag 38' vindt al langere tijd regionaal overleg plaats over toekomstbestendige verkeersoplossingen. Deze omvatten de samenhangende verkeerstructuur (voor auto- en fietsverkeer) rond aansluiting 38 op de A15 en in de richtingen Elst en Nijmegen. Het ontwerp voor deze oplossingen is nog in beweging en de realisatie is afhankelijk van overeenstemming tussen de betrokken overheden (gemeenten Nijmegen en Overbetuwe, het Rijk en provincie Gelderland) over scope en financiering. Indien mogelijk loopt de planning van de realisatie mee met de verbreding van de A15. Uitgangspunt voor de ontsluiting van de RTG is daarom dat deze rekening houdt met de huidige</p>

		<p>situatie (bijvoorbeeld een fietsroute aan weerszijden van de Rijksweg Zuid) en tegelijkertijd toekomstige oplossingen, voor zover voldoende bekend, niet onmogelijk maakt.</p> <p>De genoemde aanpassingen worden dan ook buiten de beoordeling in het MER gelaten.</p>
2.9.7	<p>Vanwege het belang van meerdere overheden, mag worden <b>verwacht dat die overheden gezamenlijk de financiële lasten zullen dragen</b>. Vanwege de onmiskenbare impact van de RTG draagt de Provincie een grote verantwoordelijkheid om de aanpassingen te waarborgen.</p>	<p>Deze zienswijze heeft geen betrekking op de NRD.</p> <p>Over de omvang, invulling en financiering van maatregelen in het kader van Knoop en Afslag 38 vindt overigens regelmatig bestuurlijk overleg plaats tussen de betrokken overheden, waaronder de indiener.</p>
2.9.8	<p>Indiener is van mening dat de <b>benodigde aanpassing van de infrastructuur gerealiseerd dienen te zijn alvorens de RTG in gebruik wordt genomen</b>. Indien en voor zover dat binnen het inpassingsplan niet kan worden vastgelegd, dient op een andere manier gewaarborgd te zijn dat die aanpassingen vóór ingebruikname van de RTG gerealiseerd zullen worden. Nu van beide geen sprake is, schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.</p>	<p>In het herziene ontwerp-inpassingsplan zal de ruimtelijke onderbouwing van de daarbij mogelijk te maken voorkeursvariant (inclusief ontsluitingsalternatief) worden opgenomen. Voor alle partijen is duidelijk dat de ontsluiting (toegangsweg met landschappelijke inpassing) gerealiseerd dient te zijn voordat de terminal in gebruik wordt genomen. Voor zover deze zienswijze doelt op andere infrastructurale aanpassingen, zoals die in het kader van Knoop 38, is de provincie van mening dat deze aanpassingen geen noodzakelijke voorwaarden zijn voor realisatie van het initiatief RTG, maar wel duidelijke raakvlakken hebben. Hiervoor is reeds aangegeven dat het ontwerp voor de RTG met ruimtelijke en landschappelijke inpassing deze aanpassingen voor zover voldoende concreet, niet onmogelijk zal maken.</p>
2.9.9	<p>Nadat de gemeenteraad had ingestemd met de gekozen ontsluitingsweg, is ervoor gekozen om de ontsluitingsweg in enige mate te verleggen waardoor de bodemsanering niet langer noodzakelijk was. <b>Door het niet uitvoeren van de bodemsanering, vervalt een positief aspect uit de afweging</b> tussen de verschillende alternatieven van de ontsluitingsweg. Er staat ten onrechte nog een '+' in het samenvattend overzicht. Opnieuw dient de afweging gemaakt worden en deze dient correct te worden vermeld in het inpassingsplan.</p>	<p>Bij de beoordeling van de ontsluitingsalternatieven in het MER zal rekening worden gehouden met deze ontwikkeling. De samenvatting van de beoordeling zal worden opgenomen in het herzien inpassingsplan.</p>
2.9.10	<p>De bodemsanering maakt onderdeel uit van de overeenkomst Indiener verwacht dat de financiële middelen</p>	<p>Dit deel van de zienswijze heeft geen betrekking op de NRD en kan zo nodig worden betrokken in het periodiek</p>

	elders in het plan worden besteed om de ruimtelijke inpassing te verbeteren.	overleg tussen gemeente en provincie.
2.9.11	<p>Onduidelijk is hoe de <b>toenemende parkeerbehoefte</b> als gevolg van de komst van de RTG concreet wordt opgevangen.</p>	<p>Naar het oordeel van de provincie zal geen sprake zijn van een toenemende parkeerbehoefte als gevolg van de realisatie van de terminal. Bestemmingsverkeer voor de terminal zal automatisch toegang kunnen verkrijgen tot het terrein. Daarbinnen wordt een voldoende aantal parkeerplaatsen gecreëerd voor bestemmingsverkeer in afwachting van het op- of afladen van de vracht. De gemeente zal hier nog nadere regels over kunnen stellen. Dit mede omdat het parkeren van vrachtwagens buiten en in de directe nabijheid van het bedrijfsterrein voor alle betrokken partijen ongewenst is. De bedrijfsvoering is van dien aard, dat sprake zal zijn van kortstondig 'halen en brengen'. Mede gezien de regionale herkomst van de ladingstromen (zie Panteia rapport als bijlage bij de NRD), is de verwachting gerechtvaardigd dat er geen behoefte is aan extra overblijfmogelijkheden met de komst van de RTG. In het plan zijn dan ook geen overblijfmogelijkheden of parkeerfaciliteiten direct buiten het terrein van de terminal voorzien.</p> <p>In ruimer regionaal verband hebben de zogenoemde 'corridorpartijen' bestuurlijke afspraken gemaakt om op termijn te komen tot een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen met bijbehorende voorzieningen. In afwachting van realisatie daarvan zullen wegbeheerder en bevoegd gezag zo nodig flankerende maatregelen kunnen treffen en handhavend kunnen optreden.</p> <p>De conclusie is dat het aspect parkeren niet als beoordelingsaspect hoeft te worden toegevoegd.</p>
2.9.12	<p><b>De benodigde parkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen</b> dienen gerealiseerd te zijn alvorens de RTG in gebruik wordt genomen. Indien en voor zover dat binnen het plan niet kan worden vastgelegd, dient gewaarborgd te zijn dat die benodigde aanpassingen voor de ingebruikname van de RTG gerealiseerd zullen worden (bv tijdelijke voorziening op bedrijventerrein De Grift). Nu van beide geen sprake is, schiet de ruimtelijke ordening en de</p>	<p>Naar het oordeel van de provincie zal geen sprake zijn van een substantiële parkeerbehoefte als gevolg van de realisatie van de terminal. Bestemmingsverkeer voor de terminal zal automatisch toegang kunnen verkrijgen tot het terrein. Daarbinnen wordt een voldoende aantal parkeerplaatsen gecreëerd voor bestemmingsverkeer in afwachting van het op- of afladen van de vracht. De gemeente zal hier nog nadere regels over kunnen stellen. Dit mede omdat het</p>

	<p>onderbouwing van het plan tekort.</p>	<p>parkeren van vrachtwagens buiten en in de directe nabijheid van het bedrijfsterrein voor alle betrokken partijen ongewenst is. De bedrijfsvoering is van dien aard, dat sprake zal zijn van kortstondig 'halen en brengen'. Mede gezien de regionale herkomst van de ladingsstromen (zie Panteia rapport als bijlage bij de NRD), is de verwachting gerechtvaardigd dat er geen behoefte is aan extra overblijfmogelijkheden met de komst van de RTG. In het plan zijn dan ook geen overblijfmogelijkheden of parkeerfaciliteiten direct buiten het terrein van de terminal voorzien.</p> <p>In ruimer regionaal verband hebben de zogenoemde 'corridorpartijen' bestuurlijke afspraken gemaakt om op termijn te komen tot een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen met bijbehorende voorzieningen. In afwachting van realisatie daarvan zullen wegbeheerder en bevoegd gezag zo nodig flankerende maatregelen kunnen treffen en handhavend kunnen optreden.</p> <p>De conclusie is dat het aspect parkeren niet als beoordelingsaspect hoeft te worden toegevoegd.</p>
2.9.13	<p>Uit het plan wordt <b>niet duidelijk waarom op dit moment niet gekozen wordt voor ongelijkvloerse kruisingen</b> en besluitvorming daarover wordt naar de toekomst doorgeschoven.</p>	<p>Ongelijkvloerse kruisingen zijn in de NRD niet beschreven als onderdeel of bouwsteen van de ontsluitingsalternatieven. Waar in de zienswijzen van deze en andere indieners concrete voorstellen worden gedaan, wordt hierop nader ingegaan. De besluitvorming waar de indiener op doelt is het overleg in het kader van Knoop 38, waaraan ook de indiener als bestuursorgaan deelneemt, naast de gemeente Nijmegen en provincie Gelderland. Vanuit dit overleg vindt ook afstemming met het Rijk plaats. De verantwoordelijkheid voor resultaten van het overleg berust bij alle partijen <b>gezamenlijk</b>.</p>
2.9.14	<p>Door bijvoorbeeld één tweerichtingen fietspad aan te leggen aan één zijde van de Rijksweg van Elst naar Nijmegen, waardoor gelijkvloerse kruisingen van fietsers zoveel mogelijk worden beperkt, wordt vormgegeven aan de ambitie van de Provincie om in te zetten op hoogwaardige fietsverbindingen tussen Nijmegen en Arnhem.</p>	<p>De aanleg van een tweerichtingenfietspad maakt geen deel uit van het ontwerp van de RTG met ontsluiting en de daarvoor in de NRD beschreven varianten en alternatieven. In essentie betreft dit voorstel een aanpassing van ontsluitingsalternatief 1B. Deze aanpassing reikt tot ver buiten het plangebied en is voor realisatie van de terminal niet noodzakelijk. Gelet op het aantal vrachtwagenbewegingen per</p>

		<p>dag van en naar de terminal, mede in relatie tot de bestaande verkeersintensiteit op de Rijksweg Zuid, kan de aansluiting van de ontsluitingsweg op de Rijksweg Zuid verkeersveilig worden gerealiseerd. Dit oordeel zal in het MER nader worden onderbouwd.</p> <p>Volgens regionale verkenningen zijn op de lange termijn echter knelpunten in bereikbaarheid en doorstroming te verwachten door de verdere ontwikkeling van onder andere Park 15, de Waalsprong en De Grift. Onder de noemer 'Afslag 38' vindt al langere tijd regionaal overleg plaats over toekomstbestendige verkeersoplossingen. Deze omvatten de samenhangende verkeerstructuur (voor auto- en fietsverkeer) rond aansluiting 38 op de A15 en in de richtingen Elst en Nijmegen. Het ontwerp voor deze oplossingen is nog in beweging en de realisatie is afhankelijk van overeenstemming tussen de betrokken overheden (gemeenten Nijmegen en Overbetuwe, het Rijk en provincie Gelderland) over scope en financiering. Indien mogelijk loopt de planning van de realisatie mee met de verbreding van de A15. Uitgangspunt voor de ontsluiting van de RTG is daarom dat deze rekening houdt met de huidige situatie (bijvoorbeeld een fietsroute aan weerszijden van de Rijksweg Zuid) en tegelijkertijd toekomstige oplossingen, voor zover voldoende bekend, niet onmogelijk maakt.</p>
2.9.15	<p>Ter plaatse van de kruising tussen de ontsluitingsweg RTG en de Rijksweg zuid is het <b>vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid noodzakelijk om te voorkomen dat voor fietsers sprake is van een gelijkvloerse kruising met de ontsluiting van de Railterminal</b>. Nu deze ongelijkvloerse kruising niet is voorzien en onduidelijk blijft of en wanneer de ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd, schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.</p>	<p>Een ongelijkvloerse kruising van de ontsluitingsweg in alternatief 1B impliceert de aanleg van een fietstunnel in het plangebied. Voor zover deze is beoogd van de oost-naar de westzijde van de Rijksweg-Zuid hangt deze samen met een eventuele verlegging van de fietsroute tussen Elst en Nijmegen naar de oostzijde. Hierover is al opgemerkt dat deze geen deel uitmaakt van het plan omdat deze niet noodzakelijk is voor realisatie ervan. Wel is deze aanpassing in beeld als één van de mogelijke ontwikkelingen in het kader van het beschreven overleg over Knoop 38. Dit overleg heeft betrekking op een veelomvattend en samenhangend pakket aan verkeersmaatregelen voor de langere termijn. In het plan voor de RTG wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met deze ontwikkelingen. In dat verband wordt onder meer een</p>

		<p>specifieke gemeentelijke wijzigingsbevoegdheid voorzien voor de aanpassing van de configuratie van het kruispunt.</p> <p>In één van de andere zienswijzen wordt als ongelijkvloerse kruising een fietsviaduct aan de westzijde van de Rijksweg Zuid bepleit. Dit zou gezien de te overbruggen hoogte een ruimtebeslag vergen van circa 450 meter en gezien het raakvlak met het aanwezige archeologisch rijksmonument een reconstructie vragen van de Rijksweg Zuid. Daarmee is geen sprake van een realistisch alternatief.</p> <p>De vraag of sprake is van een voldoende goede ruimtelijke ordening indien wordt afgezien van een voorziening als hier bedoeld, komt aan de orde in de besluitvorming over het herzien (ontwerp-) inpassingsplan.</p>
2.9.16	<p>Bij de ter inzage gelegde stukken <b>ontbreekt een planschaderisicoanalyse</b>. Aangezien dit mogelijk invloed heeft op de haalbaarheid van het plan, is dit een omissie. Tevens dient er voor de vaststelling van het inpassingsplan tbv de aankoopregeling duidelijkheid te bestaan rondom de voorzienbaarheid.</p>	<p>Dit deel van de zienswijze is niet relevant voor de inhoud van de NRD en het MER. Op de haalbaarheid (waaronder economische uitvoerbaarheid) van het inpassingsplan zal in het herziene ontwerp opnieuw worden ingegaan. Voor planschade volgt de provincie naast de wettelijke procedure ook een informeel 'bovenwettelijk' traject, in nauw overleg met de gemeente Overbetuwe.</p>
2.9.17	<p><b>Geluidgevoelige bestemmingen in Valburg en ten zuiden van het plangebied in onder meer Oosterhout en Slijk-Ewijk zijn in het geheel niet beschouwd.</b> Er kan niet worden volstaan met de constatering dat deze verder weg zijn gelegen van het plangebied. Onderdeel van de beoordeling is immers de cumulatie van geluid en die is op genoemde plaatsen anders dan in de gebieden die wel zijn beschouwd.</p>	<p>De milieueffecten van de verschillende varianten en alternatieven worden "in het studiegebied" bepaald (NRD, hoofdstuk 5, inleiding).</p> <p>Het studiegebied omvat het gebied waar als gevolg van de aanleg van de RTG inclusief ontsluitingsweg relevante effecten te verwachten zijn. Het studiegebied is dus plangebied inclusief gebied waarbinnen de effecten van het alternatief verwacht worden. Voor bijvoorbeeld gezondheid, natuur en geluid geldt dat het studiegebied groter is dan het plangebied. In het MER wordt voor elk milieuaspect duidelijk gemaakt wat het studiegebied is waar effecten optreden. Dit betekent dat afhankelijk van het te beoordelen aspect ook Slijk-Ewijk tot het studiegebied behoort. In het MER zal bijvoorbeeld aanvullend geluidonderzoek worden betrokken, waarin ook effecten in Oosterhout en Slijk-Ewijk zijn onderzocht.</p>
2.9.18	<p>Mondeling wordt gesteld dat de <b>hallen ten zuiden van de A15 een afschermdende werking</b> hebben richting Oosterhout, maar <b>dit wordt</b></p>	<p>In het MER zal aanvullend geluidonderzoek worden betrokken, waarin ook effecten in Oosterhout en Slijk-Ewijk zijn onderzocht.</p>

	<b>in het akoestisch onderzoek niet cijfermatig onderbouwd.</b> Nu niet alle relevante (geluids)gevoelige locaties zijn beschouwd, is er geen sprake van een goede onderbouwing van het plan.	
2.9.19	De geluidoverschrijding van 15 dB(A) wordt niet beperkt door de eerdergenoemde optionele afscherming. <b>In het akoestisch onderzoek zijn geen aanvullende maatregelen overwogen om de maximale geluidwaarden te reduceren.</b>	Naar aanleiding van de geconstateerde effecten worden, indien noodzakelijk, mitigerende en compenserende maatregelen aangedragen in het MER. Hierbij wordt ook het resterende effect in beeld gebracht, dat wil zeggen met inachtneming van maatregelen (NRD, hoofdstuk 5). Aan de hand hiervan kan in het ontwerp-inpassingsplan de keuze worden gemaakt voor de voorkeursvariant en bijbehorende maatregelen.
2.9.20	De provincie stelt dat <b>70 dB(A) als maximaal geluidniveau</b> vergunbaar is. Hiermee tast zij de autonomie en bevoegdheid van de gemeente op dit punt aan. Zo ontnemt zij de gemeente de mogelijkheid om van aanvrager van de omgevingsvergunning aanvullende maatregelen te verlangen om het maximale geluidniveau te beperken. Dit is in het kader van de onderlinge samenwerking niet alleen onwenselijk, het is in het kader van de <b>wettelijke opdracht om in het kader van de omgevingsvergunning het effect op de omgeving zoveel mogelijk te beperken</b> ook onjuist.	Het aspect geluid wordt in het kader van het MER kwantitatief beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader van de Wet geluidhinder. In het geluidonderzoek wordt mede getoetst aan het toepasselijk gemeentelijk beleid. Dit staat los van voorschriften die deel uitmaken van de latere vergunning. De aangevraagde en op basis daarvan vergunde bedrijfsvoering bepalen de toegelaten geluidsproductie.
2.9.21	Indiener vindt dat bij <b>overschrijding van 15 dB(A) van de ambitiewaarde voor het max. geluidsniveau</b> er niet zonder meer sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Er is <b>nagelaten om de mogelijkheden te onderzoeken om die maximale waarden te reduceren.</b> Dit is niet alleen vanuit de goede ruimtelijke ordening vereist, het zou ook invulling geven aan de afspraken tussen de gemeente Overbetuwe en de Provincie om ervoor te zorgen dat er geen in redelijkheid vermijdbare overlast voor de omgeving optreedt. Nu dit niet is gedaan, kan er <b>ten aanzien van geluid alleen na aanvullend onderzoek een goede afweging plaatsvinden.</b>	In het kader van het MER zullen alle alternatieven opnieuw worden onderzocht op de milieugebruiksruimte voor geluidshinder.
2.9.22	In de toelichting op het inpassingsplan staat dat het niet mogelijk is om <b>geluid reducerende wegdekverharding</b> op het te wijzigen wegvak van de Rijksweg Zuid	In het onderzoek ten behoeve van het MER en het herziene ontwerp inpassingsplan zal nader worden ingegaan op de beoordeling van doelmatigheid van geluidsbeperkende



	<p>toe te passen of een <b>doelmatig geluidscherm</b> aan te leggen. Dit wordt niet nader onderbouwd, terwijl de gemeente dat wel voorschrijft in de nota hogere grenswaarde.</p> <p>Directbetrokkenen hebben inmiddels aangegeven graag in gesprek te gaan over de mogelijkheid van een 1.20m hoog geluidscherm en maatregelen om de lichtoverlast te beperken van vrachtwagens die het kruispunt oprijden. Indiener is van mening dat zonder dergelijke maatregelen de ruimtelijke ordening en onderbouwing van het plan tekortschieten.</p>	<p>maatregelen, mede aan de hand van de methodiek zoals opgenomen in de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.</p> <p>Gesprekken met omwonenden over (on)mogelijkheden van nadere maatregelen zijn in gang gezet.</p>
2.9.23	<p>Om verschillende omgevingsaspecten verzoekt indiener de provincie om in het inpassingsplan de mogelijkheid te bieden dat naast de hoofdregel dat vanaf 30.000 laadeenheden gebruik moet worden gemaakt van elektrisch aangedreven portaalkranen, in onderling overleg tussen de gemeente en de exploitant overeengekomen kan worden dat deze <b>overstap van fossiel naar elektrisch reeds bij een lager aantal laadeenheden</b> dan wel pas bij een hoger aantal laadeenheden wordt gemaakt. De hoofdregel is dan van toepassing, tenzij in overleg anders wordt overeengekomen.</p>	<p>Voor de NRD is als uitgangspunt gekozen dat vanaf 30.000 laadeenheden de inzet van elektrisch materieel verplicht is. Dit laat inderdaad onverlet dat in de planregels ruimte kan worden geboden voor de inzet van elektrisch materieel onder dit overslagvolume. Voor het MER is van belang dat een representatieve bedrijfssituatie wordt onderzocht en de milieueffecten 'worst case' worden beoordeeld.</p>
2.9.24	<p>Indiener acht het <b>gewenst dat de provincie bijdraagt aan en participeert in een Omgevingstafel</b> waarbij de voortgang bij de verdere detaillering van de plannen wordt besproken en zo nodig tijdig kan worden bijgestuurd. Op dit moment is er sprake van participatie per onderdeel en het op geschikte momenten, buiten de normale procedure, benaderen van de omgeving voor concrete inbreng of extra informatie. Indiener vraagt om een ruimhartiger benadering, waarbij ook de omwonenden een inbreng hebben in de planning en agendering van het overleg.</p>	<p>Dit aspect heeft geen betrekking op de NRD en de daarin opgenomen onderzoeksbreedte en – aspecten. De wijze en personele invulling van omgevingsmanagement vindt plaats in overleg met de gemeente Overbetuwe.</p>
2.9.25	<p>Werk- en openingstijden</p> <p>Indiener vraagt de provincie in de communicatie duidelijk te maken dat het <b>uitgangspunt van 24/7</b> wel geldt voor het onderzoek, maar dat de gemeente binnen de geldende juridische kaders de grenzen zal stellen aan de werkzaamheden op de terminal.</p>	<p>In het MER wordt een representatieve bedrijfssituatie onderzocht, met een 'worst case' beoordeling van de effecten. Dit staat los van de latere vergunningverlening voor de exploitatie, waarin aanvraag, beoordelingskader en vergunningvoorschriften de bedrijfsvoering concretiseren.</p>

## 2.10 Zienswijze 10 (particulier)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.10.1	<p>Indiener stelt dat het <b>economisch nut en haalbaarheid</b> onvoldoende bewezen is, de <b>negatieve effecten</b> op de leefbaarheid en woongenot van omwonenden te groot zijn, de aanleg en gebruik van de railterminal resulteert in <b>onaanvaardbare risico's voor m.n. fietsers</b> en de <b>gevaaren van transport van gevaarlijke stoffen</b> onvoldoende onderkend zijn.</p>	<p>De milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt doorlopen om het milieu in de volle breedte een formele, volwaardige en herleidbare plaats te geven in de besluitvorming. In de NRD zijn de mogelijke effecten benoemd, die ieder voor zich en in samenhang worden beoordeeld. Dit betreft ook de in de zienswijze benoemde aspecten als verkeersveiligheid voor fietsers en risico's van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Als referentiekader geldt de situatie zonder terminal en met autonome ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ten opzichte daarvan worden de verschillende varianten 'gescoord'. Het hanteren van het referentiejaar 2030 borgt dat bij de beoordeling van milieueffecten wordt uitgegaan van een representatieve bedrijfssituatie, ongeveer 5 jaar na ingebruikstelling. De uit het MER voortvloeiende keuze voor een voorkeursalternatief wordt tegelijk gemaakt met het besluit over het herziene ontwerp-inpassingsplan. Daarin wordt ook de aanleiding ('nut en noodzaak') uitvoerbaarheid van het plan onderbouwd. Zoals eerder aangekondigd is dit naar verwachting medio 2020. Tegelijk met dit ontwerp wordt het MER 'fysiek' ter inzage gelegd en online gepubliceerd. De terinzagelegging markeert het begin van de periode voor het inbrengen van zienswijzen op het herziene ontwerp-inpassingsplan en het MER, waarin de milieueffecten zijn omschreven.</p>
2.10.2	<p>Op de figuur met Natura 2000-gebieden (NRD, p. 6) ontbreekt de aanduiding van <b>habitatrichtlijngebieden in de Waaluitwaarden</b>.</p>	<p>Dit is juist. De desbetreffende figuur is bedoeld als aanduiding van de ligging van de Natura 2000-gebieden liggen; het onderscheid binnen deze gebieden tussen habitatrichtlijngebieden en vogelrichtlijngebieden is in dit kader niet relevant. Abusievelijk roept de toevoeging van de (hier overbodige) aanduiding vogelrichtlijngebied dus de vraag op naar de ligging van habitatrichtlijngebieden. Voorts hadden de Uiterwaarden Neder-Rijn en Uiterwaarden Waal één kleur moeten hebben als Natura 2000-gebied Rijntakken. Ten onrechte kan de indruk ontstaan lijkt of het gaat om twee aparte Natura 2000-gebieden zijn.</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.10.3	In de NRD (p. 6) wordt nog uitgegaan van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) en de daarbij horende drempel- en grenswaarden. Het PAS is niet meer geldig en deze waarden evenmin. Er dient een nieuwe stikstofberekening uitgevoerd te worden. De stikstofberekening dient uitgevoerd te worden met de meest actuele versie van de AERIUS Calculator.	In paragraaf 1.2.4 en 5.8 van de NRD is aangegeven dat het PAS niet meer geldig is en een passende beoordeling dient te worden uitgevoerd. Bij stikstofberekeningen wordt inderdaad uitgegaan van de meest actuele versie van het toepasselijke rekenmodel.
2.10.4	De besluitvorming over het doortrekken van de A15 en de verbreding van de A12 is nog niet onherroepelijk. Daarom dienen deze ontwikkelingen niet als autonoom gezien te worden, temeer daar het gebruik van de RTG en deze beide snelwegen sterk met elkaar samenhangen.	Vastgesteld beleid en projecten waarover definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden moeten worden meegenomen in de beschrijving van de referentiesituatie van het project. De betrokken minister heeft het gewijzigd Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (2019) vastgesteld. Het wijzigingsbesluit betreft het terugbrengen van de maximumsnelheid op bepaalde wegvakken en de aanleg van nieuwe natuur.
2.10.5	De onderzoeksresultaten naar aanwezigheid van beschermde soorten zijn maximaal 3 jaar geldig. Het onderzoek is in 2017 uitgevoerd. Wanneer de besluitvorming plaats gaat vinden, zijn de gebruikte onderzoeksresultaten ouder dan 3 jaar. Een actualisatie van het onderzoek is derhalve noodzakelijk	Na het door indiener bedoelde onderzoek is in 2019 jaarrond natuuronderzoek uitgevoerd (door Natuurbalans). Daarnaast is in 2018-2019 het vleermuisonderzoek geactualiseerd (RHDHV, Vleermuisonderzoek CUP Valburg). Er wordt in het plangebied van RTG blijvend natuuronderzoek uitgevoerd om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen voor de Wet natuurbescherming. Deze onderzoeken worden betrokken in het MER.
2.10.6	Nader onderzoek is nodig naar de in het plangebied (mogelijk) voorkomende beschermde soorten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- kleine marterachtigen, wezel, hermelijn en bunzing (provinciale vrijstelling is in 2019 is opgeheven);</li> <li>- een beschermde roekenkolonie bij Knooppunt 38;</li> <li>- steenuilen, kerkuilen, ransuilen en buizerds in de omgeving van de railterminal;</li> <li>- de grote modderkruiper, bekend uit de omgeving van Oosterhout en Lent.</li> </ul>	De genoemde soorten zijn meegenomen in het natuuronderzoek van 2019 (Natuurbalans) dat is uitgevoerd binnen het plangebied van RTG. De roekenkolonie bij Knooppunt 38 is niet in het onderzoek betrokken, omdat dit geen deel uitmaakt van het plangebied van RTG.

#### 2.11 Zienswijze 11 (Stichting Het Rentambt van Overbetuwe)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.11.1	<p>Indiener is verbaasd dat op verzoek van de gemeente Overbetuwe de zgn. “zuid variant” opnieuw onderzocht wordt. De gemeente zelf heeft voor deze locatie een vergunning is verleend voor het realiseren van een zonnepark met hetzelfde ruimtebeslag. In de NRD wordt daarom geconcludeerd dat dit geen realistisch alternatief is. Verzocht om een nadere toelichting, mede gelet op de stijging van de potentiële grondverwervingskosten. Bovendien verzoekt de indiener om het onderzoek van deze variant achterwege te laten.</p>	<p>In het MER krijgt de zuid-variant opnieuw een plaats, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Overbetuwe (NRD, paragraaf 4.2.1). Het is de provincie en de gemeente Overbetuwe bekend dat deze uitwerking in feite geen realistische variant meer betreft, omdat voor dezelfde locatie een onherroepelijke vergunning is verleend voor een ander initiatief met hetzelfde ruimtebeslag. Zowel in uw als een van de andere zienswijzen wordt dit nogmaals benadrukt, evenals in de NRD zelf. De keuze om de zuid-variant alsnog in het MER te beschrijven moet dan ook worden gezien in de specifieke historische context van het project. Nu een MER alsnog noodzakelijk is geworden omdat een passende beoordeling dient te worden opgesteld, bestaat de behoefte om de oorspronkelijke afweging van varianten en alternatieven ook op het niveau van een volwaardige milieueffectrapportage inzichtelijk te maken. In de NRD is de verwachting uitgesproken dat deze afweging niet tot een andere uitkomst leidt.</p>
2.11.2	<p>De indiener gaat er van uit dat de grondeigenaren die hun eigendom moeten afstaan voor de railterminal schadeloosgesteld worden op basis van de positieve uitgangspunten van het bij de NRD gevoegde rapport “Potentie Railterminal Gelderland” omtrent de levensvatbaarheid van de RTG.</p>	<p>Dit aspect heeft geen betrekking op de m.e.r.-procedure en blijft hier verder buiten beschouwing.</p>
2.11.3	<p>Graag ontvangt de indiener op basis van de nieuwe uitgangspunten alsnog de eerder gevraagde nadere/volledige onderbouwing van de financiële haalbaarheid van het project Railterminal Gelderland. Een NRD is immers zinloos als op voorhand sprake is van een verliesgevend project zonder nut en noodzaak.</p>	<p>De onderbouwing van de financiële haalbaarheid/economische uitvoerbaarheid wordt opgenomen als onderdeel van de besluitvorming over het herziene (ontwerp-)inpassingsplan.</p>

## 2.12 Zienswijze 12 (PSP '92 Gelderland)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.12.1	De PSP'92 Gelderland heeft bij het ingetrokken plan een zienswijze ingediend. Deze is – zo stelt GS – niet meer geldig. Daarom wordt deze hierbij integraal opnieuw ingediend.	De zienswijzen die eerder naar aanleiding van het ontwerp-inpassingsplan zijn ingediend zijn als zodanig niet meer geldig. Naar hun aard hebben ze in de regel ook een andere strekking dan zienswijzen op de reikwijdte en diepgang van een MER. De ingediende zienswijze op de NRD wordt dan ook benut voor het verder vormgeven van het MER-onderzoek.
2.12.2	<b>Er zijn 108 zienswijzen ingediend op het voorgaande plan. Graag zouden wij zien dat GS deze zienswijzen betreft</b> bij het opstellen van het definitieve voorstel. We zouden graag een samenvatting op hoofdlijnen zien als bijlage bij de volgende stukken.	De zienswijzen die zijn ingediend op het voorgaande plan zijn niet meer geldig. Indieners zijn hiervan persoonlijk op de hoogte gesteld. De eerdere zienswijzen worden als zodanig dus ook niet samengevat in de procedure voor de notitie Reikwijdte en Detailniveau.
2.12.3	De PSP'92 deelt de motivatie die GS in de GS-brief van 4-12-2019 om de RTG aan te leggen niet. Wij zijn <b>niet overtuigd van de noodzaak</b> om deze terminal aan te leggen. In het verleden is er al gepoogd om een Multimodaal Transport Centrum aan te leggen en deze plannen zijn niet voor niks gesneefd. We zien graag een onderbouwing van de noodzaak.	De (geactualiseerde) onderbouwing van nut en noodzaak wordt, mede naar aanleiding van onderliggende rapportages, opgenomen in de toelichting van het herziene ontwerp-inpassingsplan dat naar verwachting medio 2020 ter inzage wordt gelegd. Zie ook de reactie op de zienswijzen 2.9.2, 2.9.16 en 2.10.1.
2.12.4	We zouden graag een <b>nul-optie</b> meegenomen zien worden in het MER.	De huidige en de autonome ontwikkelingen vormen de (wettelijk voorgeschreven) referentie bij het bepalen van de effecten van de voorgenomen ontwikkeling Railterminal Gelderland. Met autonome ontwikkelingen wordt de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied bedoeld, zonder de realisatie van de RTG; in zoverre is sprake van het meenemen van een 'nul-optie'. Het gaat hierbij verder om ontwikkelingen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden. Het betreft de doortrekking en verbreding van de A15, de verbreding van de A12, realisatie van Park 15 en windpark Nijmegen-Betuwe en de aanleg van zonnepark Overbetuwe (NRD 4.3).
2.12.5	Op pagina 7 staat de Regio Liemers als aparte regio. <b>De Liemers hoort bij de Regio Arnhem Nijmegen.</b> Graag verzoeken wij om dit te wijzigen op de kaart.	De aanduiding op deze kaart heeft geen bestuurlijke betekenis of inhoudelijk effect op de inhoud van het op te stellen MER. Het betreft de ligging van de Gelderse Corridor.
2.12.6	Op hetzelfde kaartje staat de A15 niet als doorgetrokken. <b>Wij gaan echter uit van de doortrekking van de A15.</b> Wij zijn namelijk voorstander van deze doortrekking net als uw College en het Rijk. Graag zien wij een aanpassing van de kaart.	Zoals hiervoor is gemeld zal de doortrekking van de A15 in de beoordeling worden meegenomen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.12.7	We nemen aan dat niet de Veiligheidsregio Midden Nederland maar de <b>VGGM</b> is benaderd.	Dit is juist. Dit wordt in de toelichting op het herziene ontwerp inpassingsplan gecorrigeerd.
2.12.8	Overigens, we verzoeken ook om de <b>Regio Arnhem Nijmegen en de Regio Rivierenland te betrekken</b> in het vervolg. Zij zouden in staat moeten worden gesteld om een reactie te geven.	Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld om de volgende fase – het herziene ontwerp inpassingsplan te reageren met een zienswijze, gedurende een termijn van zes weken. Als adviseurs en betrokken bestuursorganen worden die partijen benaderd die als zodanig bij wet (artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening) zijn aangewezen.
2.12.9	Wij hebben de debatten in de gemeenteraad van Overbetuwe gevolgd. Wij hebben begrip voor hun bezwaren. Wij verzoeken de Provincie Gelderland om echt <b>samen met deze lokale overheid</b> te werken aan een Gaaf Gelderland en een Gaaf Overbetuwe!	De wijze van samenwerking tussen provincie en gemeente is met wederzijdse bestuurlijke instemming vastgelegd in de overeenkomst Knoop 38 en de recent overeengekomen aanpassing daarvan. Beide partijen trachten met inachtneming van hun verschillen in belang en positie op een transparante en constructieve wijze tot gedragen en inzichtelijke besluitvorming te komen.
2.12.10	Wij wisselen graag met uw College van gedachten over dit onderwerp.	De provincie staat open voor alle suggesties en inbreng, met dien verstande dat zo veel mogelijk een gelijk speelveld voor alle belanghebbenden wordt gecreëerd.
2.12.11	Wij zouden graag <b>afschriften van de door de overheden ingediende zienswijzen</b> ontvangen.	De desbetreffende zienswijze van de gemeente Overbetuwe is openbaar en is inmiddels aan u toegezonden.
2.12.12	Deze zienswijze is inmiddels ook onderweg op papier. Gelieve deze mail als vooraankondiging te zien en de brief als tijdig te beschouwen	Uw zienswijze is tijdig ontvangen en als zodanig in behandeling genomen.

### 2.13 Zienswijze 13 (Stichting Overbetuwe Groen Natuurlijk)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.13.1	In het MER dient te worden beoordeeld op <b>voldoende regenwater opvang en -afvoer</b> . Door de corridor werking van zowel A15 als zonneparken zijn de <b>onderdoorgangen van watergangen</b> een aandachtspunt.	Ten aanzien van waterberging is de toe- of afname van waterbergend vermogen relevant. Als gevolg van de toename in verharding en in watergangen is er meer waterberging nodig om bij een hoosbui die eenmaal per tien jaar optreedt voldoende waterbergingscapaciteit te hebben. Voor de effectbeoordeling worden de wijzigingen in verharding beoordeeld: de balans van te verwijderde en nieuw aan te leggen verharding. De toename van de verharding vereist extra berging bij voorkeur in het plangebied. Daarnaast wordt gekeken naar de te dempen watergangen en de nieuw te graven watergangen. Hierbij wordt de Legger watergangen gehanteerd (NRD 5.9).
2.13.2	Er dient sprake te zijn van <b>voldoende compensatie ten aanzien van groen</b> in verband met dreigende verstening. Omdat de grondwallen geen hoog opgaande begroeiing krijgen, is het vraag of het projectplan daarin voorziet.	Zoals aangegeven in de NRD wordt in het MER onder meer beoordeeld op landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en ecologie en natuur, waaronder "groen". Zo wordt ingegaan op de effecten van de aanleg van en exploitatie van de RTG, op de kernkwaliteiten en ontwikkelingsdoelen van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (NRD 5.8).
2.13.3	Indiener pleit <b>voor maatregelen tegen geluidsoverlast, onder meer door elektrificatie</b> van de overslag direct verplicht te stellen. Bij de beoordeling dient rekening te worden gehouden met achtergrondgeluid van bij voorbeeld verbrede A15, en verdere invulling Park 15. Indiener mist het besluit Hogere grenswaarde in deze.	Bij de beoordeling van het geluidsaspect in het MER wordt rekening gehouden met (cumulatie met) bronnen als de A15 en Park 15 (NRD 5.1). Naar aanleiding van de geconstateerde effecten worden, indien noodzakelijk, mitigerende en compenserende maatregelen aangedragen in het MER. Hierbij wordt ook het resterende effect in beeld gebracht (NRD 5, inleiding). Gelijktijdig met het ontwerp inpassingsplan wordt het ontwerp besluit Hogere waarde Wet geluidhinder opnieuw ter inzage gelegd. In het akoestisch onderzoek vindt de beoordeling plaats of het advies is om een hogere grenswaarde vaststellen. Bij het vaststellen van hogere waarden moet de aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidbelastingen worden beoordeeld. In deze beoordeling wordt Rijksweg-Zuid, Rijksweg A15, de Betuweroute en windpark Nijmegen Noord meegenomen.



Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.13.4	Bij de beoordeling van <b>lichtoverlast moet rekening gehouden worden met de gevolgen voor de verschillende soorten</b> uilen, insecten en amfibieën. Door de verdergaande industrialisatie van het gebied ontstaat niet alleen een vervoerscorridor, maar ook een steriele omgeving voor natuurontwikkeling.	In het kader van de beoordeling van natuurwaarden wordt onder meer gekeken naar de effecten van de RTG en ontsluitingsweg op soorten. Deze beoordeling omvat ook eventuele effecten als gevolg van lichtemissie.
2.13.5	Om de uitstoot van NOx te minimaliseren als gevolg van groei van het vrachtverkeer moet in overweging genomen worden om <b>direct voor elektrificatie te kiezen.</b>	Het omslagpunt naar een inzet van elektrisch equipment is gebaseerd op het bedrijfseconomisch uitgangspunt dat portaalkranen een zodanige investering vragen, dat overslag onder de 30.000 laadeenheden alleen economisch haalbaar is met 'fossiel aangedreven' reachstackers (NRD 4.1.2). Dit is dan ook het uitgangspunt voor beoordeling en weging van de uitkomsten. Overigens zal in de planregels ruimte worden geboden om bij een lager overslagvolume over te schakelen op elektrisch equipment.
2.13.6	Bij de keuze voor een nieuwe weg dient in het kader van de veiligheid <b>meegevoegd worden dat brandweer en hulpdiensten het terrein kunnen bereiken.</b>	Het in de zienswijze benoemde aspect van bereikbaarheid is ontleend aan de verplichting uit het Besluit externe veiligheid bij inrichtingen (BEVI) om de eventuele toename van het groepsrisico te verantwoorden. Deze verantwoording vindt plaats bij de (beoordeling van de) uiteindelijke vergunningaanvraag voor de exploitatie van de terminal. Bij de keuze van het voorkeursalternatief zal hierop worden ingegaan in de toelichting op het herziene ontwerp inpassingsplan, om zo de uitvoerbaarheid te onderbouwen
2.13.7	De beschreven <b>autonome ontwikkeling van A15, Park 15 en zonneparken dienen te worden betrokken bij de beoordeling van de RTG</b> , in verband met en bijkomende infrastructuur en extra vervoersbewegingen.	De beschreven autonome ontwikkeling maakt deel uit van de referentiesituatie waartegen de varianten worden afgezet. Daarnaast wordt bij de beoordeling van de aspecten geluid en externe veiligheid rekening gehouden met het cumulatief effect van andere bronnen (NRD 5.1 en 5.4).

2.14 **Zienswijze 14 (Knegtmans Advocaten namens 28 cliënten)**

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.14.1	<p>Volgens de indieners zijn eerder uitgevoerde onderzoeken naar milieueffecten niet meer actueel of toereikend.</p> <p>Zo heeft de geplande RTG een <b>grotere regionale functie</b> dan voorheen toegelicht (verzorgingsgebied tot een afstand van 70 km). De milieueffecten die hiermee samenhangen moeten opnieuw worden berekend.</p>	<p>Waar nodig zijn of zullen ten behoeve van het MER en/of het herziene (ontwerp) inpassingsplan onderliggende onderzoeken worden aangevuld of geactualiseerd. Voor het inpassingsplan betreft dit bijvoorbeeld de mate van economische behoefte aan de overslagactiviteiten, de toets op duurzame verstedelijking en de capaciteitsanalyse van de terminal. Voor de m.e.r. gaat het om effectberekeningen en – beoordelingen, waaronder een zogenoemde passende beoordeling. Deze wordt uitgevoerd volgens de meest actuele inzichten en met de nieuwste modellen.</p>
2.14.2	<p>Ook dient bij de MER-beoordeling <b>rekening worden gehouden met de al aanwezige milieueffecten</b> door (vracht)verkeer van Lidl, Nabuurs, Albert Heijn, Mc Donalds en van <b>de overige aanwezige en althans bekende geplande bedrijven.</b></p>	<p>Zoals beschreven in de NRD (5.1) worden de gecumuleerde geluidsbelastingen van alle geluidsbronnen inzichtelijk gemaakt. Het gaat hierbij om de geluidsbronnen van de RTG, de nieuwe ontsluitingsweg, de Betuweroute, de A15, het windmolenpark Nijmegen en het zonnepark tussen de A15 en de Betuweroute. Geplande ontwikkelingen worden in de beoordeling meegenomen voor zover daarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Naast geluid wordt ook de externe veiligheid en luchtkwaliteit gecumuleerd beoordeeld, doordat in de gangbare modellen alle daarbij te verdisconteren ontwikkelingen zijn verwerkt.</p>
2.14.3	<p>Daarnaast dient rekening te houden met de <b>maximale uitbreidingscapaciteit van de voorgenomen plannen</b>, niet enkel voor wat betreft de rechtstreekse milieueffecten door uitvoering van het inpassingsplan maar ook voor wat betreft de milieueffecten door toekomstige te verwachten ontwikkelingen. De <b>maximale planologische mogelijkheden dienen te worden bezien</b> en te worden onderzocht en gewogen.</p>	<p>Bij de beoordeling van de milieueffecten van de terminal wordt uitgegaan van de in de planregels vast te leggen maximumcapaciteit (90.000 laadeenheden op jaarbasis). Dit maximum zal naar verwachting via een groeiscenario worden bereikt, mede gelet op de benodigde investeringen boven een overslagvolume van 30.000 laadeenheden. Waar relevant wordt per milieuaspect gevarieerd naar het 'worst case' scenario. Aanvullende uitbreidingen zijn niet aan de orde en worden niet onderzocht.</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.14.4	Een ruim deel van de milieueffecten worden veroorzaakt door de toename van de bedrijvigheid in de omgeving van het inpassingsplan, <b>welke toename van de bedrijvigheid onverbrekkelijk deel uitmaakt van de RTG en noodzakelijk worden geacht om de RTG haalbaar te laten zijn.</b> Niet enkel de toename van trein- en vrachtverkeer maar ook de nu al vaststaande toename van het gewone wegverkeer door de medewerkers van de RTG en de (toekomstige) bedrijven.	De mogelijke toename van bedrijvigheid in de omgeving is geen onderdeel van, noch een voorwaarde voor realisatie van de RTG en dient als zodanig onafhankelijk en op het moment dat deze actueel te worden beoordeeld, waar nodig in samenhang met andere (dan) vaststaande ontwikkelingen (zie ook 2.14.2). Woon- werkverkeer van en naar de terminal wordt in de beoordeling betrokken.
2.14.5	Tussen de diverse bedrijven en de RTG zal ook verkeer plaatsvinden, bijvoorbeeld indien bedrijven bewerkingen gaan uitvoeren aan de ingevoerde dan wel uit te voeren goederen. Deze effecten dienen voor alle de aan de orde zijnde alternatieve locaties te worden onderzocht en vergeleken op ruimtelijke uitstraling in de meeste breedte zin van het woord, inclusief alle mogelijke relevante milieueffecten.	Indien voldoende concreet en bepalend kunnen verkeerstromen van en naar andere bedrijven in de beoordeling worden betrokken. De wijze van beoordeling kan per aspect verschillen, afhankelijk van de desbetreffende richtlijnen en rekenvoorschriften. Er is geen aanleiding om niet bestaande bedrijvigheid in de beoordeling te betrekken.
2.14.6	Tenslotte dient ook rekening te worden gehouden met <b>de milieueffecten van de A-15, voor en na de verlenging en verbreding</b> hiervan.	Zoals beschreven in de NRD (5.1) worden de gecumuleerde geluidsbelastingen van alle geluidsbronnen inzichtelijk gemaakt. Het gaat hierbij om de geluidsbronnen van de RTG, de nieuwe ontsluitingsweg, de Betuweroute, de A15, het windmolenpark Nijmegen en het zonnepark tussen de A15 en de Betuweroute. As autonome ontwikkeling met betrekking tot de Rijksweg A15 geldt dat deze is doorgetrokken vanaf knooppunt Ressen naar de A12 tussen Duiven en Zevenaar en verbreed tussen knooppunt Valburg en knooppunt Ressen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.14.7	<p>Het <b>plangebied is te krap vastgesteld</b>, nu de milieueffecten met name zich buiten het plangebied zullen voltrekken.</p> <p>Niet uitsluitend maar onder andere het rapport van 3 februari 2017 van Goudappel Coffeng is gelet op het hier voorgaande en gewijzigde opties niet meer actueel.</p>	<p>Het plangebied betreft het gebied waarbinnen de ontwikkeling kan worden gerealiseerd. De milieueffecten van de verschillende varianten en alternatieven worden “in het studiegebied” bepaald (NRD, hoofdstuk 5, inleiding).</p> <p>Het studiegebied omvat het gebied waar als gevolg van de aanleg van de RTG inclusief ontsluitingsweg relevante effecten te verwachten zijn. Het studiegebied is dus plangebied inclusief gebied waarbinnen de effecten van het alternatief verwacht worden. Voor bijvoorbeeld gezondheid, natuur en geluid geldt dat het studiegebied groter is dan het plangebied. In het MER wordt voor elk milieuaspect duidelijk gemaakt wat het studiegebied is waar effecten optreden.</p> <p>Waar nodig zijn of zullen ten behoeve van het MER en/of het herziene (ontwerp) inpassingsplan onderliggende onderzoeken worden aangevuld of geactualiseerd. Voor het inpassingsplan betreft dit bijvoorbeeld de mate van economische behoefte aan de overslagactiviteiten, de toets op duurzame verstedelijking en de capaciteitsanalyse van de terminal. Voor de m.e.r. gaat het om effectberekeningen en -beoordelingen, waaronder een zogenoemde passende beoordeling. Deze wordt uitgevoerd volgens de meest actuele inzichten en met de nieuwste modellen.</p>
2.14.8	<p>De <b>plannen zullen verdere uitbreiding van andere industrieterreinen, zoals De Grift, (verder) beperken</b>. De provincie is momenteel de mogelijkheden aan het onderzoeken voor de het plaatsen van (meer) XXL logistieke centra aan de A-15 in de gemeente Nijmegen of Overbetuwe. Voor Nijmegen betekent dit de vestiging op industrieterrein De Grift. Op korte termijn zal hierover besluitvorming plaatsvinden, welk besluit onder andere invloed zal hebben op de verkeersbewegingen op het viaduct over de A-15, de enige aanvoerroute vanuit dit industrieterrein naar de RTG.</p>	<p>De huidige en de autonome ontwikkelingen vormen de (wettelijk voorgeschreven) referentie bij het bepalen van de effecten van de voorgenomen ontwikkeling Railterminal Gelderland. Met autonome ontwikkelingen wordt de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied bedoeld, zonder de realisatie van de RTG. Het gaat hierbij om ontwikkelingen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden. Het betreft de doortrekking en verbreding van de A15, de verbreding van de A12, realisatie van Park 15 en windpark Nijmegen-Betuwe en de aanleg van zonnepark Overbetuwe NRD 4.3).</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.14.9	Met het oog op de te verwachten stikstofdepositie en recente jurisprudentie is onafhankelijk van de variant een <b>passende beoordeling nodig</b> .	Zoals uitgebreid aangegeven in hoofdstuk 1 NRD moet een passende beoordeling worden opgesteld en vormt dit gegeven de aanleiding tot het opstellen van het MER voor de RTG.
2.14.10	In de notitie “Stikstof Depositie Railterminal Gelderland” is aangegeven dat per etmaal 346 vrachtwagens tussen de terminal en Rijksweg A15 gaan rijden. Dit is ongeveer 7% van het totaal aantal vrachtwagens dat op de Rijksweg A15 rijdt. Volgens de notitie zijn deze verkeersbewegingen in aantal, rijgedrag en snelheid opgenomen in het heersende verkeersbeeld en daarom is in het AERIUS-model de N-emissie slechts meegenomen tot aan de aansluiting op de Rijksweg A15. <b>Naar mijn mening dient de N-emissie en de N-depositie van het vrachtverkeer van en naar het RTG over een groter gebied in het AERIUS-model te worden meegenomen.</b> Immers, 7 % extra vrachtverkeer veroorzaakt een relatief grote N-emissie.	Voorafgaand aan het opstellen van de passende beoordeling worden de uitgangspunten voor de bijbehorende berekeningen bepaald. Hieronder begrepen zijn de uitgangspunten met betrekking tot verkeersmodellering en de vraag wanneer door de RTG aangetrokken verkeer geacht moet worden te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Deze uitgangpunten worden verantwoord in de desbetreffende rapportages.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.14.11	<p>Bij de beoordeling van lichthinder en lichtvervuiling dient niet alleen aandacht te bestaan voor de verlichtingssterkte bij de omwonenden. Ook relevant zijn de <b>lichtsterkte cq lichtemissie van elke armatuur, de grenswaarde van 500 cd en de mogelijke cumulatie</b> als gevolg van andere nabijgelegen bronnen zoals het CUP. Ook dienen de effecten te worden onderzocht op een nabijgelegen <b>Gelders Natuur Netwerk</b> (te realiseren N14.03 Haagbeuken- en Essenbos).</p>	<p>Voor de toekomstige RTG zijn terreinverlichting en de openbare verlichting van de nieuwe ontsluitingsweg relevant. In de huidige situatie zijn in de omgeving van de toekomstige railterminal de volgende lichtbronnen aanwezig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (Minimale) straatverlichting Reethsestraat/Rijksweg Zuid;</li> <li>- Lichtmasten nabij de Betuweroute en het CUP;</li> <li>- Verlichting van de kernen Slijk-Ewijk, Eimeren, Valburg op grotere afstand;</li> <li>- Verlichting op windturbines langs de A15.</li> </ul> <p>De A15 is ter hoogte van het plangebied niet verlicht. In de autonome situatie zal in de buurt van de railterminal sprake zijn van een nieuw bedrijventpark, Park15 waar terreinverlichting aanwezig zal zijn.</p> <p>In de milieueffectstudie wordt de situatie zonder railterminal vergeleken met verschillende alternatieven en varianten van de situatie met railterminal en mede getoetst aan de toepasselijke kaders.</p> <p>In het kader van de beoordeling van natuurwaarden wordt onder meer gekeken naar de effecten van de RTG (aanleg en gebruiksfase) en ontsluitingsweg op soorten. Deze beoordeling omvat ook eventuele effecten als gevolg van lichtemissie. Externe effecten op het Gelders Natuur Netwerk (GNN) hoeven niet te worden onderzocht. Vanwege de geografische positie van het GNN zijn de effecten van de twee infrastructuurbundels A15 en Betuwespoorlijn zo bepalend dat effecten van de RTG daar geen nadere (cumulatieve) bijdrage aan zullen leveren die de aanwezige kernkwaliteiten van het GNN zullen aantasten.</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.14.12	<p>De Provincie heeft louter uit financiële redenen gekozen voor een ontsluitingsweg die een onlogische kronkel vertoont om <b>een voormalige stortplaats</b> te ontlopen en hiermee de gemoeid zijnde saneringskosten te vermijden. Dit voldoet niet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Indieners verzoeken om een <b>onderzoek naar de omvang, aard en ernst van de vuilstort</b> in relatie tot het wegtracé en de bermsloot.</p>	<p>In het MER wordt onder meer onderzocht of de RTG met ontsluitingsweg verontreinigingslocaties doorsnijdt (NRD 5.9).</p> <p>Het tracé van de ontsluitingsweg raakt de locatie van de voormalige stortplaats niet. De sanering van de nabijgelegen stortplaats is geen zelfstandige projectdoelstelling. Er is gezien het immobiele en beheerste karakter van de verontreiniging ook geen sprake van een saneringsverplichting. Wel is in de Milieueffectenstudie van augustus 2017 gesteld dat als het wegtracé over de verontreiniging loopt, deze geheel of gedeeltelijk moet worden gesaneerd. Dit is nu niet het geval. De provincie verwerft in beginsel alleen die gronden die noodzakelijk zijn voor realisatie en inpassing van het initiatief. De voormalige stortplaats, ontstaan in de jaren '60 van de vorige eeuw, ligt buiten die contour en is in eigendom bij particulieren.</p> <p>In het bodemonderzoek bij het eerdere ontwerp inpassingsplan zijn de stortplaats, de ligging ten opzichte van wegtracé en watergang, de omvang en de onderzoeken en maatregelen in de loop der jaren beschreven. Op basis hiervan is er voor de provincie geen reden om aan te nemen dat er raakvlakken tussen het plan en de voormalige stortplaats zijn, die in het kader van de planologische procedure voor de RTG aanleiding geven tot sanering.</p>
2.14.13	<p>Indieners willen hebben onderzocht welk effect (bijvoorbeeld scheurvorming in woningen) de RTG heeft op de <b>bodemdaling die momenteel al plaatsvindt</b> bij de Betuwelijn en volgens de bodemdalingskaart een negatieve piek vertoont op de plek van de voorgenomen realisatie van de RTG (Noord Variant)/buurtschap Reeth.</p>	<p>In het MER wordt onder meer onderzocht of de draagkracht van de bodem om speciale inrichtingseisen vraagt. Dit gebeurt kwalitatief op basis van afname (verslechtering) of toename (verbetering) van de kwaliteit (NRD 5.9) en door in het MER in te gaan op trillingen. De huidige bodemsituatie op de locatie is uitgangspunt voor dit onderzoek. Daarnaast wordt er gekeken naar de effecten van trillingen door activiteiten op en rond de RTG op de omliggende gebouwen.</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.14.14	Bij 6 woningen in Reeth is trillingsschade door de Betuweroute ontstaan. De vraag is wat het <b>effect is van de bouw van de RTG en hiermee de toename van treinverkeer</b> en vrachtverkeer op de naastgelegen woningen door extra trillingen.	Het aspect trillingen zal worden toegevoegd in het MER.
2.14.15	In een voormalige haalbaarheidsstudie van de Provincie werd ervan uitgegaan dat de railterminal ook vrachtverkeer zou aantrekken uit een cirkel van 30 kilometer rondom Valburg. In de nieuwe haalbaarheidsstudie gaat het al over rijafstanden tot 70 kilometer (vanaf Zwolle) en mogelijk van nog noordelijkere locaties. Wordt de extra uitstoot van stikstof/ CO <sub>2</sub> door vrachtverkeer en treinverkeer vanaf deze verdere afstanden wel correct meeberekend en ten laste gebracht van de N2000-gebieden langs de gehele aanrijroutes en bij de terminal?	Voorafgaand aan het opstellen van de passende beoordeling worden de uitgangspunten voor de bijbehorende berekeningen bepaald. Hieronder begrepen zijn de uitgangspunten met betrekking tot verkeersmodellering en de vraag wanneer door de RTG aangetrokken verkeer geacht moet worden te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Deze uitgangspunten worden verantwoord in de desbetreffende rapportages.



Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.14.16	<p>Milieueffecten zuidzijde A15 Tot dusverre heeft de Provincie alleen gekeken naar de milieueffecten voor de gebieden gelegen ten noorden van de A15. Er is niet gekeken naar de milieueffecten voor de gebieden ten zuiden van de A15, zoals de milieueffecten voor de bewoners van de Valburgsestraat te Slijk-Ewijk. Hemelsbreed ligt bijvoorbeeld deze straat dichterbij de te bouwen RTG dan bijvoorbeeld Valburg (700 meter t.o.v. de noord variant). De milieueffecten op het gebied van licht, geluid, stikstof, lucht, gezondheid, veiligheid, landschap, bodem en water, ecologie en natuur zullen ook betrekking hebben op Slijk- Ewijk en niet stoppen bij de A15. De gebiedsmaatregelen van de Provincie zullen wat mij betreft een groter gebied moeten gaan bestrijken. Mede ook omdat weer aan de orde wordt gesteld de mogelijkheid van een Zuid variant. De zorgen voor de milieubelasting voor de Valburgsestraat in Slijk-Ewijk betreffen echter ook de Noord en Midden variant.</p> <p>Pal tegenover de geplande RTG ligt het recreatiepark en -gebied Slijk-Ewijk. Tussen de noordelijke plan hiervan en de A-15 ligt een geluidswal die te zijner tijd zal worden afgegraven om voor dijkverzwaring te worden gebruikt. Hierdoor komt genoemd park en gebied rechtstreeks in aanraking met de geplande RTG en dienen de ontwikkelingen voor milieu, flora en fauna ook voor dit gebied onderzocht te worden.</p>	<p>De milieueffecten van de verschillende varianten en alternatieven worden “in het studiegebied” bepaald (NRD, hoofdstuk 5, inleiding). Het studiegebied omvat het gebied waar als gevolg van de aanleg van de RTG inclusief ontsluitingsweg relevante effecten te verwachten zijn. Het studiegebied is dus plangebied inclusief gebied waarbinnen de effecten van het alternatief verwacht worden. Voor bijvoorbeeld gezondheid, natuur en geluid geldt dat het studiegebied groter is dan het plangebied. In het MER wordt voor elk milieuaspect duidelijk gemaakt wat het studiegebied is waar effecten optreden. Dit betekent dat afhankelijk van het te beoordelen aspect ook Slijk-Ewijk tot het studiegebied behoort. In het MER zal bijvoorbeeld aanvullend geluidonderzoek worden betrokken, waarin ook effecten in Slijk-Ewijk zijn onderzocht.</p> <p>Daarnaast geldt dat andere (autonome) ontwikkelingen in de beoordeling worden betrokken, indien daarover besluitvorming heeft plaatsgevonden.</p>
2.14.17	<p>Bij de beoordeling van geluidsbelasting zal moeten worden meegenomen dat er geen geluidswal is gepland aan de zuidzijde van de A-15 en dat de geluidswal aan de noordzijde van de RTG een aantal openingen kent. Verder zal onderzocht moeten worden de effecten van de weerkaatsing van het geluid op de vrachtwagens, treinen, gebouwen en geluidswal en of het geluid een zogenaamd tonaal karakter heeft. Mede gelet op het eerdere ontwerp inpassingsplan dient daarbij uitgegaan te worden van de maximale geluidsbelasting bij al het vrachtverkeer in de (randen van de) nacht.</p>	<p>In reactie op verschillende zienswijzen is toegelicht dat en hoe het geluidaspect in de m.e.r. wordt betrokken. Dit betreft de bronnen, eventuele cumulatie, beoordelingskaders en actualiteit van eerdere onderzoeken. In dat verband zijn de coupures in de grondwal inderdaad een gegeven, evenals het ontbreken van een dergelijke wal aan de zuidzijde.</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.14.18	De ontsluitingsweg kruist een drukke doorgaande route van schoolkinderen tussen Elst en Nijmegen-Noord.	De effecten van dit kruisend verkeer worden in de beoordeling worden betrokken. Daar waar het verkeer op het onderliggend wegennet langzaam verkeer kruist, wordt in het MER het effect op de verkeersveiligheid kwalitatief getoetst. Hierbij wordt specifiek aandacht besteed aan de veiligheid van (brom)fietsverkeer over de Rijksweg Zuid en de Griftdijk tussen Elst en Nijmegen. Deze route wordt door veel schoolgaande kinderen gebruikt. Naast de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer, worden de effecten van de alternatieven beoordeeld op de verkeersveiligheid op de kruispunten en wegvlakken Beoordeeld wordt of er sprake is van een verslechtering of verbetering van de verkeersveiligheid op de kruispunten en wegvakken. Het gaat hier om de algemene verkeersveiligheid voor langzaam en snelverkeer (NRD 5.3).
2.14.19	De Veiligheidsregio Gelderland Zuid is, gelet op een aanvaardbare rijafstand, niet toereikend toegerust met opleiding, ervaring en kennis van gevaarlijke stoffen en militaire goederen, en ontbeert voldoende en adequaat materieel op alle risico's die overslag en opslag van gevaarlijke goederen en militaire goederen met zich meebrengen. Op de RTG zelf ontbreken adequate vluchtroutes.	In de ontwerp-NRD is de beoordeling van externe veiligheid in relatie tot transport, op- en overslag van gevaarlijke stoffen opgenomen. Daarbij wordt getoetst aan het zogenoemde plaatsgebonden risico en het groepsrisico.  Aangenomen wordt dat de indieners met deze zienswijze doelen op aspecten als bereikbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Deze aspecten zijn ontleend aan de verplichting uit het Besluit externe veiligheid bij inrichtingen (BEVI) om de eventuele toename van het groepsrisico te verantwoorden. Deze verantwoording vindt plaats bij de (beoordeling van de) uiteindelijke vergunningaanvraag voor de exploitatie van de terminal. Voor het voorkeursalternatief zal hierop worden ingegaan in de toelichting op het herziene ontwerp inpassingsplan, om zo de uitvoerbaarheid te onderbouwen. Daarbij wordt ook ingegaan op de vluchtroutes in het ontwerp van de terminal.

<b>Onderdeel</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>Antwoord</b>
2.14.20	<p>In de beoordeling dient onderzocht te worden of en in hoeverre <b>parkeeroverlast</b> gaat ontstaan door overnachtende/ wachtende chauffeurs met hun vrachtwagens in de omgeving van de terminal (bereikbaarheid woningen, bedrijven Wolfhoeksestraat).</p>	<p>Binnen het terrein van de terminal zal in geen enkele variant sprake zijn van voorzieningen voor overnachting; evenmin worden deze in de planregels toegelaten. Overnachten in een vrachtwagen zal worden aangemerkt als het met de planregels 'strijdig gebruik'. Bestemmingsverkeer voor de terminal zal automatisch toegang kunnen verkrijgen tot het terrein. Daarbinnen worden een voldoende aantal parkeerplaatsen gecreëerd voor bestemmingsverkeer in afwachting van het op- of afladen van de vracht. De gemeente zal hier nog nadere regels over kunnen stellen. Dit mede omdat het parkeren van vrachtwagens buiten en in de directe nabijheid van het bedrijfsterrain voor alle betrokken partijen ongewenst is.</p> <p>De bedrijfsvoering is van dien aard, dat sprake zal zijn van kortstondig 'halen en brengen'. Mede gezien de regionale herkomst van de ladingsstromen (zie Panteia rapport als bijlage bij de NRD), is de verwachting gerechtvaardigd dat er geen behoefte is aan extra overblijfmogelijkheden met de komst van de RTG. In het plan zijn dan ook geen overblijfmogelijkheden of parkeerfaciliteiten direct buiten het terrein van de terminal voorzien.</p> <p>In ruimer regionaal verband hebben de zogenoemde 'corridorpartijen' bestuurlijke afspraken gemaakt om op termijn te komen tot een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen met bijbehorende voorzieningen. In afwachting van realisatie daarvan zullen wegbeheerder en bevoegd gezag zo nodig flankerende maatregelen kunnen treffen en handhavend kunnen optreden.</p> <p>De conclusie is dat het aspect parkeren niet als beoordelingsaspect hoeft te worden toegevoegd.</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.14.21	In de m.e.r.-beoordeling dient te toename van de belasting van het kruispunt Reethsestraat / Wolfhoeksestraat, viaduct A15 en Griftdijk te worden meegenomen, mede als gevolg van te verwachten toenemende bedrijvigheid en uitbreiding van Nijmeegse woonwijken (bestaand en nieuw).	De huidige en de autonome ontwikkelingen vormen de (wettelijk voorgeschreven) referentie bij het bepalen van de effecten van de voorgenomen ontwikkeling Railterminal Gelderland. Met autonome ontwikkelingen wordt de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied bedoeld, zonder de realisatie van de RTG. Het gaat hierbij om ontwikkelingen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden. Het betreft de doortrekking en verbreding van de A15, de verbreding van de A12, realisatie van Park 15 en windpark Nijmegen-Betuwe en de aanleg van zonnepark Overbetuwe (NRD 4.3).
2.14.22	Ten onrechte beperkt de voorgenomen MER zich tot de locaties aan de A15 bij Valburg. Gelet op de te verwachten milieueffecten moet ook worden gekeken naar mogelijke alternatieven en andere <b>alternatieve locaties</b> , zoals het uitbreiden van de RTG in Venlo, een locatie rondom Tiel, de locatie bij Arnhem Goederen-Oost en de locatie in de Kleefsewaard. Beoordeeld dient te worden wat de toegevoegde waarde is van een extra railterminal in Nederland.	In de NRD (hoofdstuk 3) is uitvoerig uiteengezet hoe en waarom is gekomen tot de locatiekeuze en de bijbehorende varianten en ontsluitingsalternatieven. Mede gelet op het bij de NRD gevoegde rapport over de potentie van de terminal kan redelijkerwijs worden geconcludeerd dat deze keuze van locatie, plangebied en varianten voldoende onderbouwd is.
2.14.23	Voor het aspect <b>gezondheid</b> verzoekt indiener rekening te houden met nieuwe geluidsrichtlijnen voor Europa van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO. Het lawaai van wegverkeer zou volgens deze richtlijnen onder de 53 dB(A) en 's-nachts onder de 45 dB(A) moeten blijven.	Zoals aangegeven in de NRD, paragraaf 5.1, is het beoordelingskader voor de effectanalyse voor wat betreft geluid gebaseerd op de geldende Wet geluidhinder (Wgh). Daarbij wordt rekening gehouden met wegverkeer als geluidsbron. Overigens wordt ook getoetst aan gemeentelijk beleid. Geluidsbelasting is ook een invalshoek voor de beoordeling van gezondheid (NRD, paragraaf 5.10). In het MER zal aandacht worden besteed aan gezondheidsaspecten als gevolg van blootstelling aan geluid. Op basis van een integraal rekenmodel zullen blootstellingskaarten gegenereerd worden. Hiermee wordt inzicht verkregen in de verdeling van de blootstelling binnen de verschillende GES-klassen (Gezondheids Effect Screening) voor de verschillende alternatieven.

## 2.15 Zienswijze 15 (particulier)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.15.1	<p>Naar de mening van indiener heeft een onevenredig groot deel van het onderzoek betrekking op het (plan)gebied ten noorden van de A15. Voor de hemelsbreed dichterbij gelegen woningen aan de Valburgsestraat in Slijk-Ewijk zijn geen inpassingsmaatregelen voorzien (bijv. aarden wallen), terwijl milieueffecten (licht, geluid, stikstof, lucht, gezondheid) zich niet aan de plangrens zullen houden. In dit verband wijst indiener ook op het toenemend verkeer over de A15 vanuit de richting Rotterdam en de weerkaatsing van geluid. Verzocht wordt om de plangrenzen aan te passen.</p>	<p>De milieueffecten van de verschillende varianten en alternatieven worden “in het studiegebied” bepaald (NRD, hoofdstuk 5, inleiding). Het studiegebied omvat het gebied waar als gevolg van de aanleg van de RTG inclusief ontsluitingsweg relevante effecten te verwachten zijn. Het studiegebied is dus plangebied inclusief gebied waarbinnen de effecten van het alternatief verwacht worden. Voor bijvoorbeeld gezondheid, natuur en geluid geldt dat het studiegebied groter is dan het plangebied. In het MER wordt voor elk milieuaspect duidelijk gemaakt wat het studiegebied is waar effecten optreden. Dit betekent dat afhankelijk van het te beoordelen aspect ook Slijk-Ewijk tot het studiegebied behoort. In het MER zal bijvoorbeeld aanvullend geluidonderzoek worden betrokken, waarin ook effecten in Slijk-Ewijk zijn onderzocht.</p>

2.16 **Zienswijze 16 (Wijkplatform Elst-Oost)**

<b>Onderdeel</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>Antwoord</b>
2.16.1	<p>In het onderzoek naar de verkeersaspecten is meer aandacht nodig voor de <b>fietsveiligheid over de route Elst – Nijmegen via de Rijksweg Zuid en de Griftdijk</b>. Het gaat hier om honderden fietsers, merendeels jonge scholieren.</p>	<p>Zoals aangegeven in de NRD (5.3) wordt in het MER “specifiek aandacht besteed aan de veiligheid van (brom)fietsverkeer over de Rijksweg Zuid en de Griftdijk tussen Elst en Nijmegen. Deze route wordt door veel schoolgaande kinderen gebruikt.” Waar in de zienswijzen specifieke maatregelen worden bepleit, wordt hierop bij de desbetreffende zienswijze(n) ingegaan.</p>

2.16.2	<p>De geprognoseerde toename (préverkenning RHDHV) van het autoverkeer over de Rijksweg-Zuid zal in combinatie met kruisend vrachtverkeer van en naar de terminal en verkeerslichten kunnen leiden tot <b>belemmering van de doorstroming van en naar Elst</b>. Hierdoor komen fietsers op de kruising met de ontsluitingsweg in de verdrukking, wat een onacceptabel gevaar oplevert. De indiener pleit voor een <b>ongelijkvloerse kruising of vrijliggend fietspad</b> voor dit kruispunt, te realiseren voordat de terminal in gebruik wordt genomen.</p>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op het ontsluitingsalternatief 1B en de op termijn verwachte autonome ontwikkeling van het verkeersaanbod op de Rijksweg Zuid.</p> <p>Uitgangspunt bij het ontwerp van de aansluiting van de toegangsweg op de Rijksweg Zuid is dat deze verkeersveilig kan worden vormgegeven en ingepast. Dit hangt enerzijds samen met het relatief beperkt aantal vrachtwagenbewegingen van en naar de terminal (340 per dag bij een maximale overslagcapaciteit). Anderzijds zijn in dit ontwerp ook maatregelen voorzien om fietsverkeer via een met verkeerslichten geregelde oversteek te laten kruisen met bestemmingsverkeer van de terminal. Daarbij kunnen specifieke instellingen worden gekozen die de doorstroming op de Rijksweg Zuid maximaal bevorderen. Dit zal in het MER nader worden onderbouwd.</p> <p>Volgens regionale verkenningen zijn op de lange termijn echter knelpunten in bereikbaarheid en doorstroming te verwachten door de verdere ontwikkeling van onder andere Park 15, de Waalsprong en De Grift. Onder de noemer 'Afslag 38' vindt al langere tijd regionaal overleg plaats over toekomstbestendige verkeersoplossingen. Deze omvatten de samenhangende verkeerstructuur (voor auto- en fietsverkeer) rond aansluiting 38 op de A15 en in de richtingen Elst en Nijmegen. Het ontwerp voor deze oplossingen is nog in beweging en de realisatie is afhankelijk van overeenstemming tussen de betrokken overheden (gemeenten Nijmegen en Overbetuwe, het Rijk en provincie Gelderland) over scope en financiering. Indien mogelijk loopt de planning van de realisatie mee met de verbreding van de A15. Uitgangspunt voor de ontsluiting van de RTG is daarom dat deze rekening houdt met de huidige situatie (bijvoorbeeld een fietsroute aan weerszijden van de Rijksweg Zuid) en tegelijkertijd toekomstige oplossingen, voor zover voldoende bekend, niet onmogelijk maakt.</p> <p>Ongelijkvloerse kruisingen zijn in de NRD niet beschreven als onderdeel of bouwsteen van de ontsluitingsalternatieven. Waar in de zienswijzen van andere indieners concrete voorstellen worden gedaan, wordt hierop nader ingegaan. Dit betreft</p>
--------	---	---

<b>Onderdeel</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>Antwoord</b>
		<p>onder meer een fietsviaduct aan de westelijke zijde van de Rijksweg Zuid of verbinding (tunnel) onder deze weg nabij de Reethsestraat.</p> <p>In ontsluitingsalternatief 1B en het bijbehorende ontwerp van de kruising met Rijksweg Zuid is tenslotte voorzien in vrijliggende fietsstroken om ook vanuit de Reethsestraat eerdergenoemde, met verkeerslichten geregelde oversteek te kunnen maken.</p>



<b>Onderdeel</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>Antwoord</b>
2.16.3	De gehele verbindingroute Elst-Nijmegen moet in het project in beschouwing genomen worden als onderdeel van de verantwoordelijkheid van de provincie.	In het MER wordt, in het bijzonder bij de beoordeling van ontsluitingsalternatief 1B, de samenhang met de verbindingroute Elst – Nijmegen vanuit het perspectief van verkeersveiligheid betrokken.

2.16.4	<p>De Zuidvariant is tot nu toe onvoldoende meegenomen in de beschouwing. Indiener verwijst hiervoor mede naar de zienswijze van de gemeente Overbetuwe. De noodzakelijke aanpassing van de infrastructuur, inclusief overnachtingsvoorzieningen en truckparkeerplaatsen moet zijn gerealiseerd voordat de terminal in gebruik wordt genomen.</p>	<p>In het MER wordt de bepleite zuid-variant opnieuw onderzocht, met name gezien deze voorkeur van de gemeente (NRD, paragraaf 4.2.1). Aan de hand van de uitkomsten en die van de onderzoeken van de andere varianten verantwoordt de provincie de keuze voor een voorkeursvariant. Naast de ruimtelijke aspecten spelen daarbij alle in de NRD benoemde onderwerpen en financiële aspecten; het betreft een integrale bestuurlijke keuze. Vermeld dient nogmaals te worden dat de zuid-variant inmiddels een sterk theoretisch karakter heeft. Dit in verband met het feit dat voor realisatie van een zonnepark met ruimtebeslag in hetzelfde areaal, een onherroepelijke vergunning is verleend door de gemeente. Onder meer de initiatiefnemer van het zonnepark heeft aangegeven zich niet te kunnen vinden in beoordeling van de zuid-variant.</p> <p>Ten aanzien van truckparkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen kan het volgende worden opgemerkt. Binnen het terrein van de terminal zal in geen enkele variant sprake zijn van voorzieningen voor overnachting; evenmin worden deze in de planregels toegelaten. Overnachten in een vrachtwagen zal worden aangemerkt als het met de planregels 'strijdig gebruik'. Bestemmingsverkeer voor de terminal zal automatisch toegang kunnen verkrijgen tot het terrein. Daarbinnen worden een voldoende aantal parkeerplaatsen gecreëerd voor bestemmingsverkeer in afwachting van het op- of afladen van de vracht. De gemeente zal hier nog nadere regels over kunnen stellen. Dit mede omdat het parkeren van vrachtwagens buiten en in de directe nabijheid van het bedrijfsterrein voor alle betrokken partijen ongewenst is. De bedrijfsvoering is van dien aard, dat sprake zal zijn van kortstondig 'halen en brengen'. Mede gezien de regionale herkomst van de ladingsstromen (zie Panteia rapport als bijlage bij de NRD), is de verwachting gerechtvaardigd dat er geen behoefte is aan extra overblijfmogelijkheden met de komst van de RTG. In het plan zijn dan ook geen overblijfmogelijkheden of parkeerfaciliteiten direct buiten het terrein van de terminal voorzien.</p>
--------	---	--

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		<p>In ruimer regionaal verband hebben de zogenoemde 'corridorpartijen' bestuurlijke afspraken gemaakt om op termijn te komen tot een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen met bijbehorende voorzieningen. In afwachting van realisatie daarvan zullen wegbeheerder en bevoegd gezag zo nodig flankerende maatregelen kunnen treffen en handhavend kunnen optreden.</p> <p>De conclusie is dat het aspect parkeren niet als beoordelingsaspect hoeft te worden toegevoegd.</p>
2.16.5	In verband met de doorstroming en verkeersveiligheid dient de verbreding van het viaduct over de A15 te zijn gerealiseerd voordat de terminal in gebruik wordt genomen.	<p>Uitgangspunt voor de inpassing van de terminal met toegangsweg is dat deze verkeersveilig en zonder stremmend effect op de doorgaande route van de Rijksweg Zuid kan worden ingepast. Hierop zal in het MER worden ingegaan. Hiervoor is in de beantwoording al ingegaan ontwikkelingen op en de mogelijke maatregelen voor de langere termijn. De verbreding van het viaduct over de A15 maakt geen deel uit van project RTG en het bijbehorend plangebied.</p>
2.16.6	De indiener verzoekt om onderzoek naar piekgeluiden van de terminal, in samenhang met geluid van windturbines, vrachtwagens, machines en de toename op verkeer van de A15.	<p>Zowel piekgeluiden als cumulatie met andere geluidsbronnen komen in het MER aan de orde. Inmiddels is mede naar aanleiding van eerdere zienswijzen op het ontwerp inpassingsplan nader akoestisch onderzoek uitgevoerd dat in de beoordeling zal worden betrokken.</p>

2.17 **Zienswijze 17 (Zonnepark Overbetuwe/Green Giraffe BV)**

<b>Onderdeel</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>Antwoord</b>
2.17.1	<p>Indiener wijst op de onherroepelijke omgevingsvergunning voor zonnepark Overbetuwe en de daarvoor afgegeven SDE-beschikking. Daarmee is het zonnepark realiseerbaar op een oppervlakte van ruim 60 ha in de strook tussen de Betuweroute en de A15, tussen de knooppunten Valburg en Ressen. De vergunning is afgegeven in samenspraak met gemeente Overbetuwe en provincie Gelderland, mede op basis van het gegeven dat de zuidvariant voor de RTG niet meer in beeld was. Het alsnog introduceren van deze variant zou het zonnepark onmogelijk maken en miljoenen schade tot gevolg hebben. Indiener verwacht daarom dat de heroverweging van de zuidvariant slechts voor de volledigheid wordt gedaan en dat deze variant niet als serieuze optie wordt geselecteerd.</p>	<p>In het MER krijgt de zuid-variant opnieuw een plaats, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Overbetuwe (NRD, paragraaf 4.2.1). Het is de provincie en de gemeente Overbetuwe bekend dat deze uitwerking in feite geen realistische variant meer betreft, omdat voor dezelfde locatie een onherroepelijke vergunning is verleend voor een ander initiatief met hetzelfde ruimtebeslag. Zowel in uw als een van de andere zienswijzen wordt dit nogmaals benadrukt, evenals in de NRD zelf. De keuze om de zuid-variant alsnog in het MER te beschrijven moet dan ook worden gezien in de specifieke historische context van het project. Nu een MER alsnog noodzakelijk is geworden omdat een passende beoordeling dient te worden opgesteld, bestaat de behoefte om de oorspronkelijke afweging van varianten en alternatieven ook op het niveau van een volwaardige milieueffectrapportage inzichtelijk te maken. In de NRD is de verwachting uitgesproken dat deze afweging niet tot een andere uitkomst leidt.</p>

## 2.18 Zienswijze 18 (Dorpsraad Oosterhout)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.18.1	<p>De inwoners van Oosterhout maken zich grote zorgen over de toename van geluidsoverlast door realisatie van de RTG. Dit mede gezien de zelf ervaren geluidproductie bij de railterminal in Venlo en de landelijk erkenning van geluidsoverlast bij weg- en spoorvervoer door Rijkswaterstaat en ProRail.</p> <p>In het akoestisch onderzoek behorende bij het eerdere ontwerp inpassingsplan <b>geluidgevoelige bestemmingen in Valburg en ten zuiden van het plangebied in onder meer Oosterhout en Slijk-Ewijk</b> in het geheel niet beschouwd. De DR verzoekt uitdrukkelijk om de bestemmingen ten zuiden van het plangebied <b>wél mee te nemen in het MER-onderzoek</b> en de conclusies cijfermatig te onderbouwen. Er kan niet volstaan worden met de constatering dat deze verder weg zijn gelegen van het plangebied. Onderdeel van de beoordeling is immers de cumulatie van geluid en die is op genoemde plaatsen wezenlijk anders.</p> <p>De eerdere mondelinge stelling dat de hallen ten zuiden van de A15 een <b>afschermende werking</b> hebben richting Oosterhout, werd in het akoestisch rapport of in de verdere toelichting op gepresenteerde inpassingsplan niet <b>cijfermatig onderbouwd</b>.</p>	<p>De milieueffecten van de verschillende varianten en alternatieven worden “in het studiegebied” bepaald (NRD, hoofdstuk 5, inleiding).</p> <p>Het studiegebied omvat het gebied waar als gevolg van de aanleg van de RTG inclusief ontsluitingsweg relevante effecten te verwachten zijn. Het studiegebied is dus plangebied inclusief gebied waarbinnen de effecten van het alternatief verwacht worden. Voor bijvoorbeeld gezondheid, natuur en geluid geldt dat het studiegebied groter is dan het plangebied. In het MER wordt voor elk milieuaspect duidelijk gemaakt wat het studiegebied is waar effecten optreden. Dit betekent dat afhankelijk van het te beoordelen aspect ook Slijk-Ewijk tot het studiegebied behoort. In het MER zal bijvoorbeeld aanvullend geluidonderzoek worden betrokken, waarin ook (cijfermatig onderbouwde) effecten in Slijk-Ewijk zijn onderzocht. De resultaten daarvan zullen in de toelichting op het herziene ontwerp inpassingsplan worden opgenomen.</p>
2.18.2	<p>Daarnaast vraagt de indiener aandacht voor het gegeven dat de <b>snelheid op de snelweg A15 zal worden gelimiteerd tot 100 km/uur, en voor het gebruik van geluidreducerend asfalt</b> bij de reconstructie van de A15. Minder geluidsoverlast van de A15 zal immers leiden tot meer geluidsoverlast van de RTG.</p>	<p>Zoals vermeld in de NRD (5.1), wordt bij het aspect geluid aan de hand van geluidsberekeningen bepaald welke effect de alternatieven hebben op het aantal gehinderden. Hiervoor worden de gecumuleerde geluidsbelastingen van alle geluidsbronnen inzichtelijk gemaakt. Het gaat hierbij om de geluidsbronnen van de RTG, de nieuwe ontsluitingsweg, de Betuweroute, de A15, het windmolenpark Nijmegen en het zonnepark tussen de A15 en de Betuweroute. Bij de modellering wordt rekening gehouden met variabelen als rijsnelheid en type wegdekverharding.</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.18.3	Voor het aspect verkeersveiligheid vindt de indieners het van groot belang dat de benodigde aanpassing van de infrastructuur, waaronder nadrukkelijk <b>de aanpassingen van afslag 38 voorafgaand aan de ingebruikname van de Railterminal.</b>	Uitgangspunt voor de inpassing van de terminal met toegangsweg is dat deze verkeersveilig en zonder stremmend effect op de doorgaande route van de Rijksweg Zuid kan worden ingepast. Hierop zal in het MER nader worden ingegaan. In de beantwoording van meerdere zienswijzen wordt ingegaan op de autonome ontwikkelingen en de mogelijke maatregelen voor de langere termijn in het kader van het overleg 'Knoop 38'. Deze maken geen deel uit van project RTG en het bijbehorend plangebied.
2.18.4	Indiener vraagt extra aandacht voor de beoordeling van de fietsveiligheid van grote aantallen scholieren op de 'hoofd fietsroute plus' tussen Overbetuwe en Lent/ Nijmegen. Omdat het aantal verkeersbewegingen in het plangebied en omgeving fors zal toenemen, pleit indiener voor onderzoek naar ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers of daarmee gelijkwaardige oplossingen.	Zoals aangegeven in de NRD (5.3) wordt in het MER "specifiek aandacht besteed aan de veiligheid van (brom)fietsverkeer over de Rijksweg Zuid en de Griftdijk tussen Elst en Nijmegen. Deze route wordt door veel schoolgaande kinderen gebruikt." Waar in de zienswijzen specifieke maatregelen worden bepleit, wordt hierop bij de desbetreffende zienswijze(n) ingegaan. Ongelijkvloerse kruisingen zijn in de NRD niet beschreven als onderdeel of bouwsteen van de ontsluitingsalternatieven. Waar in de zienswijzen van andere indieners concrete voorstellen worden gedaan, wordt hierop in de bijbehorende reactie nader ingegaan. Dit betreft onder meer een fietsviaduct aan de westelijke zijde van de Rijksweg Zuid of verbinding (tunnel) onder deze weg nabij de Reethsestraat.

## 2.19 Zienswijze 19 (Gelderse Natuur- en Milieufederatie)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.19.1	Indiener verzoekt <b>groei prognose van 30.000 naar 90.000 laadeenheden</b> , die afwijkt van de eerdere Milieueffectenstudie, mee te nemen in het MER.	In het MER wordt rekening gehouden met een startfase tot 30.000 laadeenheden en een maximumcapaciteit van 90.000 laadeenheden. Binnen die fasen wordt voor de beoordeling van milieueffecten uitgegaan van verschillende typen materieel, zodat de 'worst case' effecten in beeld worden gebracht. Door introductie van het begrip laadeenheden ontstaat overigens geen wijziging van de toegestane capaciteit, maar wordt mogelijke verwarring die eerder ontstond bij hantering van het begrip TEU voorkomen.
2.19.2	Indiener verzoekt bij de <b>cumulatieve effectbeoordeling van stikstofemissies en deposities</b> rekening te houden met ontwikkeling in bedrijventerreinen en woningbouw in de Waalsprong, de doortrekking van de A15 en de autonome groei van weg- rail- en watertransport.	Voorafgaand aan het opstellen van de passende beoordeling worden de uitgangspunten voor de bijbehorende berekeningen bepaald. Hieronder begrepen zijn de uitgangspunten met betrekking tot verkeersmodellering en de vraag wanneer door de RTG aangetrokken verkeer geacht moet worden te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Deze uitgangspunten worden verantwoord in de desbetreffende rapportages. Alle zekere autonome ontwikkelingen zijn verwerkt in het toepasselijke rekenmodel Aerius.
2.19.3	Ook voor luchtkwaliteit en geluid wordt verzocht om een <b>cumulatieve effectbepaling</b> , waarbij rekening dient te worden gehouden met diverse andere bronnen (bijvoorbeeld verkeer over het wegennet) dan alleen de projectlocatie zelf. Bij de geluidbelasting dient de beoordeling te <b>variëren naar gelang de verschillende dagdelen</b> .	Bij het aspect geluid wordt aan de hand van geluidsberoekeeningen bepaald welke effect de alternatieven hebben op het aantal gehinderden. Hiervoor worden de gecumuleerde geluidsbelastingen van alle geluidsbronnen inzichtelijk gemaakt. Het gaat hierbij om de geluidsbronnen van de RTG, de nieuwe ontsluitings- weg, de Betuweroute, de A15, het windmolenpark Nijmegen en het zonnepark tussen de A15 en de Betuweroute (NRD 5.1). De beoordeling van het geluidsaspect omvat alle relevante bronnen. Bij de beoordeling, zoals vervat in de al uitgevoerde onderzoeken, wordt rekening gehouden met piekgeluidniveaus en het uit de Wet geluidhinder voortvloeiende onderscheid tussen dag- avond- en nachtperiode.  Bij de beoordeling van het aspect luchtkwaliteit worden zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als het projecteffect in beeld gebracht en getoetst aan de geldende grenswaardes Op die manier wordt impliciet ook in het luchtonderzoek de cumulatie meegenomen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.19.4	De vrachtwagenbewegingen van en naar de RTG dienen niet slechts te worden meegenomen tot aan de aansluiting met de A15 (“ <b>heersende verkeerbeeld</b> ”), gezien hun aandeel het totale vrachtverkeer over de A15 en de bijbehorende emissie en depositie van stikstof. Verzocht om <b>in de Aerijs-berekeningen een groter gebied</b> aan te houden.	Voorafgaand aan het opstellen van de passende beoordeling worden de uitgangspunten voor de bijbehorende berekeningen bepaald. Hieronder begrepen zijn de uitgangspunten met betrekking tot verkeersmodellering en de vraag wanneer door de RTG aangetrokken verkeer geacht moet worden te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Deze uitgangspunten worden verantwoord in de desbetreffende rapportages
2.19.5	In het MER dient de eventuele <b>onttrekking of infiltratie van grondwater</b> uitgebreider te worden meegenomen dan door middel van het historisch onderzoek zoals in de Milieueffectenstudie. Dit mede gezien de meetverplichtingen in het Waterbesluit.	In het MER worden de effecten op het grondwater kwalitatief in beeld gebracht. Abusievelijk is dit thema niet in de NRD beschreven.
2.19.6	Ook de eventuele <b>effecten op het intrekgebied grondwaterbescherming</b> dienen te worden meegenomen gezien de ligging van het projectgebied.	Intrekgebieden zijn de gebieden waar het grondwater maximaal binnen 1000 jaar de pompputten van het waterbedrijf bereikt. De provincie heeft voor deze gebieden geen bijzonder beleid opgesteld. In het MER zal worden aangegeven dat er sprake is van een intrekgebied.

## 2.20 Zienswijze 20 (particulier)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.20.1	Indiener wijst als bewoner van de Valburgesestraat in Slijk-Ewijk op het toekomstig uitzicht op de railterminal, de vrees voor extra geluidsoverlast als gevolg van het overzetten van containers en van hinder door verlichting. Dit gaat ten koste van het woongenot. De omgeving ten zuiden van het plangebied verdient meer aandacht voor een samenhangende beoordeling en aanpak van de ontwikkelingen, zoals ook beoogd was met Knoop 38. De bewoners aan de Valburgesestraat zouden bijvoorbeeld erg geholpen zijn met de aanleg van een grondwal, ten zuiden van de A15; de was oorspronkelijk voorzien in plan Danenberg. Dit zou niet alleen de hinder wegnemen van de railterminal, maar ook positief bijdragen aan het verminderen van de overlast vanaf de snelweg en de spoorlijn.	De milieueffecten van de verschillende varianten en alternatieven worden “in het studiegebied” bepaald (NRD, hoofdstuk 5, inleiding). Het studiegebied omvat het gebied waar als gevolg van de aanleg van de RTG inclusief ontsluitingsweg relevante effecten te verwachten zijn. Het studiegebied is dus plangebied inclusief gebied waarbinnen de effecten van het alternatief verwacht worden. Voor bijvoorbeeld gezondheid, natuur en geluid geldt dat het studiegebied groter is dan het plangebied. In het MER wordt voor elk milieuaspect duidelijk gemaakt wat het studiegebied is waar effecten optreden. Dit betekent dat afhankelijk van het te beoordelen aspect ook Slijk-Ewijk tot het studiegebied behoort. In het MER zal bijvoorbeeld aanvullend geluidonderzoek worden betrokken, waarin ook effecten in Slijk-Ewijk zijn onderzocht.



### 3 Aanpassingen in reikwijdte en detailniveau ten opzichte van de gepubliceerde ontwerp NRD

De zienswijzen en adviezen leiden op enkele onderdelen tot aanpassing of verduidelijking van de voorgenomen milieueffectbeoordeling, zoals aangekondigd in de gepubliceerde Notitie Reikwijdte en Detailniveau Railterminal Gelderland (NRD). Op een tweetal punten is er aanleiding tot aanvulling, los van de ingediende reacties.

Mede naar aanleiding van het advies van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden (in de ontwerp-NRD abusievelijk aangeduid als Veiligheidsregio Midden-Nederland) zal in het MER alsnog worden ingegaan op monitoring en aspecten van gezondheid. Dit betreft met name gezondheidsaspecten als gevolg van blootstelling aan geluid. Met behulp van blootstellingskaarten wordt inzicht verkregen in de verdeling van de blootstelling binnen de GES-klassen (Gezondheids Effect Screening) voor de verschillende alternatieven. Voorts wordt in MER een eerste aanzet voor het monitoringsprogramma opgenomen.

In meerdere zienswijzen is benadrukt dat ook effecten aan de zuidzijde van het plangebied (Slijk-Ewijk en/of Oosterhout) in beeld moeten worden gebracht en verduidelijkt moet worden wat het studiegebied is. In reactie hierop is aangegeven dat het plangebied moet worden onderscheiden van het studiegebied. In het MER wordt voor elk milieuaspect duidelijk gemaakt wat het studiegebied is waar effecten optreden. Zo zal in de effectrapportage aanvullend geluidonderzoek worden betrokken, waarin ook effecten in Slijk-Ewijk zijn onderzocht.

Sommige zienswijzen gaan in op de actualiteit en uitgangspunten van specifieke onderzoeken. In de reactie daarop is vermeld dat uitgevoerd aanvullend onderzoek (bijvoorbeeld ten aanzien van geluid) in de effectbeoordeling zal worden betrokken. Voor dit en ander onderzoek, bijvoorbeeld op het gebied van stikstofdepositie, zullen de uitgangspunten in de rapportages worden vermeld.

Ten opzichte van de NRD zal in het MER ook aandacht worden gegeven aan de aspecten trillingen en grondwater. Uitgaande van de huidige bodemsituatie op de locatie wordt ingegaan op de draagkracht van de bodem. Daarnaast wordt er gekeken naar de effecten van trillingen door activiteiten op en rond de RTG op de omliggende gebouwen. In het MER worden de effecten op het grondwater kwalitatief in beeld gebracht. Daarbij zal conform een hierover ingebrachte zienswijze worden aangegeven dat sprake is van een intrekgebied.

Tot slot is in een enkele zienswijze gewezen op onvolkomenheden of onduidelijkheden in kaartmateriaal. Hierop is bij de desbetreffende zienswijze ingegaan en dit leidt niet tot wijziging van de reikwijdte en detailniveau van het MER voor de Railterminal Gelderland.

Hoewel hierover geen zienswijzen of adviezen zijn ontvangen, komt ook het aspect duurzaamheid in het MER aan de orde. Dit was in de NRD niet met zoveel woorden benoemd.

Met deze aanpassingen en verduidelijkingen is de notitie Reikwijdte en Detailniveau Railterminal Gelderland definitief. Als bijlage wordt het inmiddels geactualiseerde rapport Potentie Railterminal Gelderland toegevoegd.