



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Railterminal Gelderland, provincie Gelderland

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

3 november 2020 / projectnummer: 3468



1 Advies over het MER in het kort

De provincie Gelderland wil de toegang van bedrijven tot de Betuweroute verbeteren met een railterminal bij Valburg, de Railterminal Gelderland (verder: RTG). De RTG maakt het mogelijk om goederen van trein op vrachtwagen over te zetten en andersom en biedt opslagruimte voor containers. Dit versterkt de Betuweroute en A15 als transportroutes en maakt de omgeving aantrekkelijker als vestigingsgebied voor (logistische) bedrijven. Voor de aanleg van de RTG wil de provincie een provinciaal inpassingsplan (IP) vaststellen.¹ Voor het besluit over dit plan is een milieueffectrapport (MER)² opgesteld. De provincie heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over de inhoud van het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

Voor de railterminal zijn drie locaties bij het bestaande CUP³ bij Valburg in beeld: een Noord-, Midden- en Zuidvariant (figuur 1). Ontsluiting van de RTG voor wegverkeer vanaf de A15 vindt plaats via nieuw aan te leggen of bestaande wegen. In het MER zijn de effecten van verschillende ontsluitingsalternatieven voor de drie varianten onderzocht. Hierbij is geen onderscheid gemaakt tussen de Noord- en Middenvariant. De beoordeling laat zien dat de alternatieven en varianten zich onderscheiden in effecten op externe veiligheid, verkeersveiligheid, landschap, archeologie en gezondheid.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER is uitgebreid en logisch opgezet. Er is gebruikgemaakt van veel (onderzoeks)informatie. Voor elk aspect is duidelijk toegelicht welke toekomstige ontwikkelingen relevant zijn voor de effectbeoordeling.

De weergave van de locatievarianten is erg schematisch, waardoor geen duidelijk beeld ontstaat van de inrichting van de RTG ten opzichte van de huidige situatie. Zo blijkt uit de tekst dat voor de Middenvariant drie nieuwe sporen nodig zijn voor het CUP, maar is niet duidelijk hoe de huidige sporen in de RTG worden ingepast en waar de nieuwe sporen komen. Doordat de verschillen in de inrichting van de Noord- en Middenvariant niet goed zijn beschreven is ook niet inzichtelijk of ze terecht als niet-onderscheidend zijn beschouwd.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat essentiële informatie ontbreekt voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het project Railterminal Gelderland. Het gaat om de volgende informatie:

- **Onderscheid tussen de Noord- en Middenvariant.** De vergelijking van de alternatieven laat niet zien of de milieueffecten van de Noord- en Middenvariant van elkaar verschillen. Daardoor is ook niet duidelijk of één van beide varianten tot minder nadelige effecten leidt.
- **Samenhang met het CUP.** Het MER gaat niet in op mogelijkheden om de functies van het RTG en het CUP te integreren. Daarmee is niet duidelijk of een inrichting mogelijk is met minder gevolgen voor de omgeving.

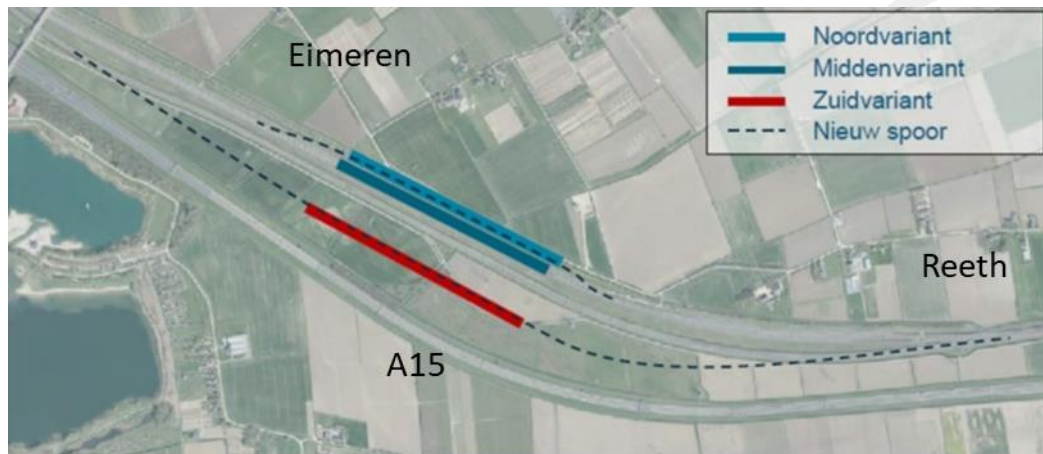
¹ Ontwerp Inpassingsplan Railterminal Gelderland. Provincie Gelderland, 21 augustus 2020. Het inpassingsplan bestaat uit Regels, Toelichting, Plankaart en bijlagen).

² Tauw, 2020. Milieueffectrapport Railterminal Gelderland

³ Container Uitwissel Punt: het CUP wordt gebruikt voor het opstellen, bijsturen, splitsen en combineren van treinen en treindelen (zie bladzijde 20 van het MER).

- **Borging van de compensatieplicht.** Omdat het plan leidt tot negatieve effecten op Natura-2000 gebieden zijn compenserende maatregelen nodig. Een uitwerking van deze maatregelen ontbreekt waarmee de compensatieplicht onvoldoende geborgd is.
- **Externe werking op het Gelders Natuurnetwerk.** Het MER gaat niet in op de invloed die het plan door externe werking op nabijgelegen delen van het Gelders Natuurnetwerk kan hebben. Daarmee is de effectbeschrijving op natuurwaarden niet volledig.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over de locatie van de railterminal. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar advies toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Figuur 1 Locatievarianten voor de Railterminal Gelderland (bron: MER)

Achtergrond

Voor de aanleg van een railterminal in Gelderland zijn verschillende locaties binnen de provincie onderzocht. Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat een railterminal bij Valburg, ter hoogte van het CUP, de beste potentie heeft in het licht van kosten, hinder voor omwonenden en bereikbaarheid voor doorgaande goederentreinen.

Voor de Railterminal Gelderland wordt een provinciaal IP opgesteld. Voor de besluitvorming is de provinciale coördinatie-regeling van toepassing. Dit betekent dat tegelijkertijd met het ontwerp-IP ook een viertal andere ontwerpbesluiten ter inzage ligt:

- Ontwerpbesluit Natuurbeschermingswetvergunning;
- Ontwerpbesluit ontheffing soorten Wet natuurbescherming;
- Ontwerpbesluit Waterwetvergunning;
- Ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder.

Waarom een advies?

De aanleg en het gebruik van de railterminal leiden tot extra stikstofdepositie. Omdat negatieve effecten van deze depositie op beschermde Natura 2000-gebieden niet zijn uitgesloten, moet een passende beoordeling laten zien of er effecten zijn en wat de omvang daarvan is. De noodzaak voor een passende beoordeling houdt in dat voor het besluit over het IP een plan-MER opgesteld moet worden.

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. In haar advies gaat ze niet in op onvolkomenheden die volgens haar niet relevant zijn voor het besluit. Voor ieder project stelt de Commissie een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag - in dit

geval Provinciale Staten van de provincie Gelderland – besluit over het inpassingsplan voor de Railterminal Gelderland. Voor de Natuurbeschermingswetvergunning, de ontheffing soorten vanuit de Wet natuurbescherming en voor het besluit over de hogere waarden Wet geluidhinder zijn Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland het bevoegd gezag. Het College van dijkgraaf en heemraden van Waterschap Rivierenland besluit over de Waterwetvergunning.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3468](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk ligt de Commissie haar beoordeling toe. Aan deze beoordeling koppelt ze aanbevelingen. Sommige van die aanbevelingen zijn opgenomen in een tekstkader en andere niet. Staan ze in een kader, dan is het uitvoeren ervan essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij het besluit over het IP. Is dit niet het geval, dan zijn ze bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst – te verbeteren.

2.1 Onderscheid tussen de Noord- en Middenvariant

In het MER zijn drie locatievarianten onderzocht: Noord, Midden en Zuid. De beoordeling van de milieueffecten richt zich vooral op de verschillende manieren om de railterminal te ontsluiten voor wegverkeer. De Noord- en Middenvariant zijn niet afzonderlijk beoordeeld, omdat voor nagenoeg alle milieuthema's de milieueffecten niet onderscheidend zijn, aldus het MER.⁴ De beschikbare informatie onderbouwt dit echter niet en geeft weinig informatie over de ingrepen per variant.

Verschil tussen de varianten

Het MER maakt niet duidelijk welke maatregelen nodig zijn in de verschillende varianten. Zo zijn de drie nieuw aan te leggen sporen voor het CUP in variant Midden wel opgenomen in de beschrijving, maar zijn ze niet opgenomen in dwarsprofiel 4.6 of het schematisch bovenaanzicht in figuur 4.4. De aanleg van nieuw spoor is voor variant Noord niet opgenomen in de omschrijving, maar wordt wel gesuggereerd in figuur 4.4. Een heldere afbakening van de maatregelen voor het project is nodig om de effecten van elke variant in beeld te kunnen brengen. Dit kan bijvoorbeeld met een bovenaanzicht van de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie, inclusief grondwal, sporenlayout en verharding. Laat daarbij de beoogde eindsituatie van elke variant zien.

Geen onderscheidende milieueffecten

Het MER stelt dat de Noord- en Middenvariant wat milieueffecten betreft niet van elkaar verschillen. Doordat de toekomstige situatie niet duidelijk is, is ook niet helder op welke punten de varianten overeenkomen en waarom de milieueffecten niet onderscheidend zijn.

⁴ Zie bladzijde 10 van het MER.

Zo staat in het MER dat de huidige grondwal in de Noordvariant wordt verplaatst, terwijl in de Middenvariant sprake is van een keerwand ter plaatse van de huidige grondwal. Dit verschil is beschreven bij het aspect landschap: de impact van de Middenvariant is, mede door de ligging van de grondwal, kleiner dan van de Noordvariant, zo staat in hoofdstuk 12.⁵ In de vergelijking van de alternatieven (hoofdstuk 18) en de samenvattende tabel met milieueffecten komt dit onderscheid echter niet meer terug.

De positie van de grondwal is mogelijk van invloed op de geluidbijdrage van de railterminal, het CUP (inclusief de nieuwe sporen bij de Middenvariant), de Betuweroute en de A15. In het MER ontbreekt een onderbouwing waaruit blijkt dat de akoestische verschillen tussen de Noord- en Middenvariant niet onderscheidend zijn.

De Commissie beveelt aan om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming het volgende te doen:

- laat de huidige en toekomstige situatie van de varianten zien (inclusief sporen en verharding) en geef duidelijk aan op welke onderdelen de Noord- en Middenvariant van elkaar verschillen of juist overeenkomen;
- onderbouw waarom de verschillen tussen de Noord- en Middenvariant niet leiden tot onderscheidende gevolgen voor de omgeving.

2.2 Samenhang met het CUP

Bij de keuze om de railterminal nabij Valburg aan te leggen heeft de aanwezigheid van het CUP een rol gespeeld. Door gebruik te maken van de sporen van het CUP kunnen treinen voldoende snelheid maken om in te kunnen voegen op de Betuweroute.⁶ ProRail heeft aangegeven de huidige functionaliteit van het CUP te willen behouden⁷, zoals het opstellen en combineren van treinen.

Uit het MER is echter niet goed af te leiden in hoeverre de onderzochte varianten gebruikmaken van sporen die deel uitmaken van het CUP (met uitzondering van de spoorlengte om op snelheid te komen). De beschrijving suggereert dat de Noordvariant een bestaand CUP-spoor gaat gebruiken⁸, dat ook voor het CUP beschikbaar blijft. Voor de Middenvariant worden drie sporen van de middenbundel van het CUP verplaatst, wat suggereert dat de huidige, te behouden sporen van deze middenbundel alleen voor het RTG gebruikt worden. De ligging en omvang van de huidige middenbundel is daarbij niet duidelijk aangegeven.

Het MER gaat niet in op de mogelijkheid om de functies van het CUP en de RTG te integreren. Zo is niet duidelijk of beide functies op de bestaande spoorbundel kunnen plaatsvinden of met maatregelen die tot minder ruimtebeslag leiden dan de voorgestelde varianten.

⁵ Zie ook tabel 12.2 op bladzijde 134 van het MER.

⁶ Zie bladzijde 9 van het MER.

⁷ Zo blijkt uit een toelichtend gesprek op 29 september 2020.

⁸ Voor de Noordvariant is niet beschreven dat nieuw spoor nodig is, zie bijvoorbeeld tabel 0.1 (bladzijde 12) en paragraaf 4.2 (bladzijde 43) van het MER.

De Commissie beveelt aan om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming het volgende te doen:

- maak duidelijk welke voorzieningen zowel gebruikt worden door het CUP als door de varianten voor de RTG;
- benoem wat de mogelijkheden zijn om de functionaliteiten van de RTG het CUP te integreren en wat dit betekent voor de gevolgen voor de omgeving.

Het CUP was al voorzien bij de aanleg van de Betuweroute. Vervolgens zijn er verschillende plannen geweest om deze locatie aan te vullen met een overslagpunt.⁹ Deze zijn om verschillende redenen niet gerealiseerd. De Commissie beveelt aan om in de voorgeschiedenis van het project¹⁰ ook in te gaan op de betekenis van deze eerdere initiatieven voor de huidige plannen. Dit geeft een compleet beeld van keuzes die (mede) geleid hebben tot de plannen voor de RTG.

2.3 Feitelijke en huidige akoestische situatie

Voor het aspect geluid zijn de milieueffecten in beeld gebracht ten opzichte van de referentiesituatie. Hiervoor is de verwachte situatie in 2033 gebruikt. De leeswijzer van het MER geeft aan dat elk thematisch hoofdstuk ook de huidige situatie behandelt zodat ook duidelijk is wat er gebeurt in de situatie waarin de railterminal niet ontwikkeld wordt.¹¹ Voor omwonenden is een vergelijking met de feitelijke situatie waardevoller, omdat die beter te vergelijken is met de toekomstige situatie dan een, vaak nog fictieve, autonome ontwikkeling.

Hoofdstuk 6 Geluid bevat geen informatie over de feitelijke akoestische situatie. Het akoestisch onderzoek behorend bij inpassingsplan¹² beschrijft wel een huidige situatie.¹³ Deze gaat uit van huidige benutting van A15 en de Betuweroute alsmede de volledige benutting van de vergunde activiteiten op het CUP. In de feitelijke situatie is de geluidemissie van het CUP aanzienlijk lager dan vergunde geluidemissie. Tot nog toe heeft nog nooit een volledige benutting van de vergunde geluidemissie van het CUP plaatsgevonden.

De Commissie beveelt daarom aan om de feitelijke akoestische situatie¹⁴ in aanvulling op het MER in beeld te brengen en te vergelijken met het plan. Vanuit deze situatie kunnen de omwonenden zich een beter beeld vormen van de akoestisch impact van de RTG op hun leefomgeving.

⁹ Waaronder het MTC Valburg (2002) en het Rail Op Stappunt (2011).

¹⁰ Zie paragraaf 2.3 van het MER.

¹¹ Zie bladzijde 27 van het MER.

¹² PIP Railterminal Gelderland. Akoestisch onderzoek RTG. Royal HaskoningDHV, 13 februari 2020.

¹³ Het MER en het ontwerp-IP bevatten beide een bijlage met akoestisch onderzoek. De Commissie heeft geconstateerd dat de geluidbelasting van het CUP op een aantal beoordelingsposities in de bijlage bij het MER lager is dan in de bijlage bij het ontwerp-IP. Bevoegd gezag erkent deze omissie en heeft onderzocht of het aanpassen van de bijlage bij het MER tot andere conclusies in de effectbeoordeling leidt. Omdat deze aanpassing voor alle varianten en alternatieven geldt en voor zowel de huidige als de toekomstige situatie doorwerkt, leidt dit niet tot andere conclusies dan nu in het MER opgenomen.

¹⁴ Indien de huidige en feitelijke geluidemissie van het CUP niet exact bekend is kan hiervoor een inschatting worden gemaakt.

2.4 Betekenis voor het landschap

Zonnepark Betuwe als autonome ontwikkeling

Per milieuaspect beschrijft het MER welke autonome ontwikkelingen relevant zijn voor de beoordeling. Bij het aspect landschap valt op dat Zonnepark Overbetuwe niet is meegenomen. Voor de Midden- en Noordvariant is dit naar verwachting ook niet onderscheidend. De Zuidvariant is nu echter vergeleken met een groene omgeving, terwijl in de referentiesituatie een weide met zonnepanelen aanwezig is. Dit kan tot een andere beoordeling op het aspect landschap leiden. De keuze voor een locatievariant wordt hierdoor niet beïnvloedt, aangezien de Zuidvariant, juist door dit Zonnepark, niet gerealiseerd kan worden.¹⁵ De Commissie beveelt aan om de invloed van het Zonnepark mee te nemen in de beoordeling van de locatievarianten.

Visualisaties ook vanuit het zuiden

De nadruk bij de beoordeling van de railterminal ligt op het zicht vanuit het noorden. De impact op het landschap is daarmee vooral vanuit het perspectief van omwonenden beschreven. Het zicht vanaf de A15 of het bedrijventerrein komt beperkt aan bod. De Commissie beveelt aan om bij het maken van visualisaties het eindbeeld vanuit verschillende standpunten en perspectieven te laten zien: zoals voor omwonenden, voor automobilisten op de A15 en voor weggebruikers op de Rijksweg Zuid en de Tielsestraat.

Zichtbaarheid van het parkeerterrein

Elk ontsluitingsalternatief bevat een parkeerterrein¹⁶. De locatie voor dit terrein is voor elk alternatief anders. Uit de effectbeschrijving blijkt dat de locatie van het parkeerterrein bijdraagt aan een negatieve beoordeling van drie van de vijf ontsluitingsalternatieven voor Noord en Midden. Het MER benoemt geen maatregelen om, voor deze alternatieven, de effecten te beperken of te voorkomen. De Commissie beveelt aan om mogelijke maatregelen alsnog te benoemen.

2.5 Natuur

Borging van de compensatieplicht

Uit de passende beoordeling¹⁷ blijkt dat vanwege de negatieve effecten op habitattypen in Natura 2000-gebied¹⁸ compensatie vereist is.¹⁹ Het MER en de Passende beoordeling bevatten wel een onderbouwing van de afwezigheid van alternatieve oplossingen en de aanwezigheid van een dwingende reden van groot openbaar belang, maar geen uitwerking van deze compensatieplicht. Zo is niet duidelijk wanneer, waar en met welke maatregel de vereiste compensatie plaatsvindt. Ook het ontwerpbesluit voor de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming geeft hierover nog geen duidelijkheid.²⁰ Het hiervoor

¹⁵ In 2019 is de omgevingsvergunning voor de aanleg van Zonnepark Overbetuwe onherroepelijk vastgesteld door de gemeente Overbetuwe. Hiermee is de Zuidvariant niet meer te realiseren. Op verzoek van de gemeente is deze variant nog wel in het MER opgenomen, zo heeft de gemeente op 29 september 2020 in een gesprek met de Commissie toegelicht.

¹⁶ Het gaat om een parkeerterrein / wachtruimte voor circa tien vrachtwagens buiten het terrein van de railterminal zelf.

¹⁷ Passende beoordeling Railterminal Gelderland. Tauw, 21 augustus 2020

¹⁸ Het gaat om de habitattypen H4030 Droge heiden, H9120 Beuken-eikenbossen met hulst en H9190 Oude eikenbossen in Natura2000-gebied Veluwe.

¹⁹ De Passende beoordeling concludeert dat mitigatie niet mogelijk is.

²⁰ Ontwerpbesluit Verlenen vergunning Wet natuurbescherming, Provincie Gelderland, 9 september 2020, inclusief bijlagen.

bedoelde compensatieplan is nog niet gereed.²¹ Dit betekent dat het MER bij het ontwerp-IP en daarmee samenhangende besluiten, onvoldoende laten zien hoe de noodzakelijke compenserende maatregelen geborgd zijn.

De Commissie beveelt aan om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming de compensatieplicht vanwege de negatieve effecten op Natura-2000-habitattypen uit te werken.

Externe werking Gelders Natuurnetwerk (GNN)

Volgens het beleid van de provincie Gelderland geldt voor het GNN²² geen externe werking. Vanuit dit beleid moet alleen directe aantasting van het GNN getoetst en beoordeeld worden. Een MER moet echter alle milieueffecten in beeld brengen. Dat betekent dat het MER ook inzicht moet geven in de effecten die het plan door externe werking kan hebben op het GNN.

Afbeelding 14.2 van het MER laat zien dat tussen de Betuweroute en de A15, ter hoogte van plan, gebieden liggen die onderdeel zijn van het GNN. Het MER maakt niet duidelijk of deze gebieden gevoelig zijn voor stikstofdepositie en of het plan leidt tot een toename van de stikstofdepositie op deze, of andere, GNN-gebieden. Evenmin is de toekomstige geluidbelasting op GNN-gebied beschreven en wat hier de mogelijke effecten van zijn.

De Commissie beveelt aan om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming de gevolgen van externe werking voor de wezenlijke waarden en kenmerken van het GNN expliciet te beschrijven en op toelaatbaarheid te beoordelen.

Actuele ontwikkelingen op het gebied van stikstof

De Commissie Hordijk heeft op 15 juni 2020 het rapport *Meer meten, robuuster rekenen* uitgebracht. Daaruit blijkt dat de onzekerheid van extra depositie op Natura 2000-gebieden bij de gehanteerde ruimtelijke schaal in AERIUS Calculator²³ vele malen hoger is dan de beoordelingsdrempel. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft aan de Tweede Kamer laten weten te onderzoeken hoe aan het rapport opvolging kan worden gegeven²⁴ en inmiddels de Tweede kamer daarover nader geïnformeerd.²⁵

Gebruik daarom de actuele rekenvoorschriften en benut de nieuwste inzichten bij het berekenen van stikstofeffecten en het bepalen van onzekerheden. Actualiseer waar nodig de berekeningen voordat een besluit wordt genomen over het plan.²⁶ Relevant in dit kader is dat op 15 oktober 2020 een nieuwe versie van AERIUS Calculator beschikbaar is gesteld.²⁷ Voor de vergunningverlening betekent het dat voorafgaand aan het definitieve besluit, de berekening en de toetsing van het project aangepast moet zijn op grond van de actuele AERIUS-versie. De Commissie beveelt aan om tegelijk met de nieuwe berekening te

²¹ Zo blijkt uit een toelichtend gesprek met bevoegd gezag.

²² Dit is het deel van het Nederlands Natuurnetwerk (NNN) binnen de provincie Gelderland.

²³ Het gaat om hexagonalen ter grootte van een hectare.

²⁴ Brief van 15 juni 2020, met kenmerk DGS / 20163470.

²⁵ Brief van 13 oktober 2020, met kenmerk BPZ / 20257109

²⁶ De Commissie wijst ook op de discussie over de reikwijdte van de stikstofberekeningen voor verkeer (zie bijvoorbeeld het advies van de Commissie Hordijk en de lopende procedure bij de Raad van State over het project VIA15). Het is daarom belangrijk om op het moment van definitieve besluitvorming na te gaan of de uitgangspunten in de berekening nog overeenstemmen met actuele inzichten en uitspraken.

²⁷ Bron: <https://www.bij12.nl/nieuws/actualisatie-aerius-15-oktober-2020/>

onderzoeken of het instrument externe saldering, bijvoorbeeld middels een lease-constructie²⁸ voor de emissies in de aanlegfase, toepasbaar is.

VOORLOPIG

²⁸ Zie de gewijzigde beleidsregel intern en extern salderen van de provincie Gelderland per 23 september 2020:
http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Historie/Gelderland/631003/CVDR631003_3.html

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Eugène de Beer
Benó Koolstra MSc.
drs. Aletta Lüchtenborg (secretaris)
ir. Henk Otte
Marja van der Tas (voorzitter)
ir. Femke Visser

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Het provinciaal inpassingsplan. Voor dit besluit is de provinciale coördinatieregeling van toepassing. Dit betekent dat tegelijkertijd besluitvorming plaatsvindt over:

- Vergunning (gebieden) en ontheffing (soorten) Wet Natuurbescherming
- Waterwetvergunning
- Besluit hogere waarden Wet geluidhinder

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D2.1 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van overlappingsstations of faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijken'. Het plan is in dit kader m.e.r.-beoordelingsplichtig. Omdat effecten op Natura 2000-gebieden kunnen optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven is een MER nodig. Daarom is een planMER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Provinciale Staten van de provincie Gelderland (provinciaal inpassingsplan)

Initiatiefnemer besluit

Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiener.nl projectnummer [3468](#) in te vullen in het zoekvak.

VOORLOPIG

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

