

Belangrijkste effecten

Railterminal Gelderland

BELANGRIJKSTE UITGANGSPUNTEN ONDERZOEKEN

- Robuuste groenzone van 30 meter breed en 5 meter hoog.
- Ter hoogte van kabels en leidingen wordt de grondwal onderbroken. Hier worden zichtschermen van 5 meter hoog gerealiseerd of de grondwal verlaagd.
- Een nieuwe ontsluitingsweg voor vracht- en doorgaand verkeer. Hierdoor wordt de Reethsestraat autoluw.
- De snelheid van de nieuwe ontsluitingsweg wordt 60 km/ per uur.
- Een nieuw kruispunt ter hoogte van Rijksweg Zuid met verkeerslichten en vrij liggende fietspaden.
- Een railterminal van ongeveer 800 meter lang bij 60 meter breed.
- Op de railterminal worden maximaal 90.000 laadeenheden overgeslagen.
- Van en naar de railterminal worden 340 zware vrachtwagenbewegingen, 7 middelzware vrachtwagenbewegingen en 16 bewegingen met personenauto's per werkdag verwacht.
- Op de railterminal worden minimaal 17 parkeerplaatsen voor vrachtwagens gerealiseerd in afwachting van laden en lossen.
- Er wordt uitgegaan van 12 aankomende- en vertrekkende treinen per weekdag. Een trein bevat circa 30 wagons.
- Op de railterminal wordt 24 uur per dag en 365 dagen per jaar gewerkt.
- Circa 1.350 laadeenheden worden op de railterminal per jaar overgeslagen met brandbare of toxische gevaarlijke stoffen.
- Tot 30.000 laadeenheden wordt gewerkt met reachstackers op dieselmotoren en een empty handler.
- Vanaf 30.000 laadeenheden wordt gewerkt met twee elektrische kranen van maximaal 25 meter hoog en een empty handler.
- Containers worden maximaal 4 hoog gestapeld, met een maximale hoogte van 12 meter onder de elektrische kranen en 10,5 meter bij gebruik van empty handler.
- Voor werknemers wordt een poortgebouw gerealiseerd met een maximale oppervlakte van circa 1.000 m² en 8 meter hoog.
- De lichtmasten worden maximaal 30 meter en worden naar beneden gericht.

EXTERNE VEILIGHEID

- De treinen op de railterminal kunnen enkele, meerdere of geen wagons met gevaarlijke stoffen (containers of ketelwagons) bevatten. Deze treinen staan ofwel alleen stil op de terminal en vertrekken weer of worden gedeeltelijk geladen en gelost voor bedrijven in de regio. Conclusie uit de onderzoeken: het risico voor de woonkernen in de omgeving van de railterminal neemt niet significant toe ten opzichte van de huidige situatie.
- Het plaatsgebonden risico is met een contour op de plankaart opgenomen. De exploitant moet met de bedrijfsvoering binnen deze contour blijven. Bronmaatregelen om het risico verder te beperken kunnen verder worden afgewogen bij de aanvraag en beoordeling van de omgevingsvergunning.

FLORA EN FAUNA

De activiteiten op de railterminal, de ontsluitingsweg en groenzones kunnen het leefgebied van dieren en vogels verstoren. Het gaat hier om de steenuil, buizerd, gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis, en mogelijk om de ransuil, grote modderkruiper en grote leeuwenklauw. Daar worden in het project maatregelen voor genomen. Voor vleermuizen wordt bijvoorbeeld een vleermuistoren gemaakt omdat een verblijfplaats verdwijnt. Om deze activiteiten te mogen doen, moet de provincie speciaal toestemming vragen (onthefing Wet natuurbescherming).

Ook zijn de effecten van de Railterminal op Natura 2000 onderzocht. In de daarvoor opgestelde passende beoordeling is geconcludeerd dat er geen zogenaamde 'significante negatieve effecten' zijn te verwachten in Natura 2000 gebieden als gevolg van de (geringe) stikstofuitstoot die de RTG veroorzaakt. Dit geldt zowel voor de aanleg, als voor het gebruik van de toekomstige railterminal. Hiermee is een vergunning voor de Wet natuurbescherming gebieden aangevraagd.

LICHT

Het is wenselijk om licht zoveel mogelijk af te schermen van de omgeving. Dit is mogelijk met speciale verlichting ter hoogte van 30 meter. Bij deze verlichting is de uitstraling horizontaal extreem laag. De verticale waarde blijft ook onder de grenswaarde van 1 lux.

Op de kruising Reethsestraat- Rijksweg zuid zal de huidige verlichting uitgebreid worden voor de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg. De hoogte zal maximaal 10 m hoog zijn. De uitstraling naar de omgeving wordt geminimaliseerd door gebruik van ledarmaturen die naar beneden worden gericht en verstrooiing naar de omgeving beperken.

GELUID

De conclusie uit het akoestisch onderzoek, dat voor het Inpassingsplan is uitgevoerd, is dat de ontwikkeling van de RTG nergens leidt tot een onaanvaardbare verslechtering van het woon- en leefklimaat.

Voor de railterminal is daarbij getoetst aan het beleid van de gemeente Overbetuwe. Hieruit blijkt dat het plaatsen van een vijf meter hoog zichtscherm op de plaats van de openingen in de grondwal een effectieve reductie van het geluid bij de woningen oplevert. Hiermee voldoen alle woningen aan de ambitiewaarde van 45 dB(A)-etmaalwaarde.

Bij de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg is geen sprake van een overschrijding van de geluidswaarde van 46 dB. Door de wijziging van de Rijksweg Zuid is er wel een overschrijding van 1,50 dbA bij drie woningen. Voor deze woningen is een hogere waarde vastgesteld, omdat het niet mogelijk is om geluidsreducerend wegdek of een geluidsscherm aan te leggen. Hiervoor wordt een aparte procedure doorlopen.

De gecombineerde geluidssituatie na aanleg van de railterminal (cumulatie) is bepaald door geluid van de Rijksweg Zuid, Rijksweg A15, de Betuweroute en windpark Nijmegen Noord in de berekening mee te nemen. Voor de Reethsestraat verbetert de geluidssituatie omdat het verkeer afneemt door de aanleg van de nieuwe weg die is afgeschermd met een grondwal. Voor het gebied rondom de Eimerensestraat is de milieukwaliteit beoordeeld als goed. Door de wijziging van het kruispunt met de Rijksweg Zuid neemt de geluidsbelasting toe met 1dB.

LUCHTKWALITEIT

Het gebied rondom de railterminal ligt ruim onder de grenswaarden in de Wet milieubeheer. De realisatie van de terminal zal niet leiden tot een benadering of overschrijding van deze grenswaarden.

WATER

Voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg en de railterminal moet waterberging worden gecompenseerd. Dit gebeurt o.a. in de watergangen die worden verplaatst, de Elsterveldsche zeeg en de Griendakker. Door het water te compenseren in de Elsterveldsche zeeg kan hier een natuurvriendelijke oever worden gerealiseerd conform de concept Gebiedsvisie Knoop 38. De beschikbaarheid voor bluswater- voorzieningen bij een mogelijke calamiteit blijft gelijk.



CONCLUSIE

De onderzochte aspecten vormen, ook bij afweging van de gezamenlijke effecten van de verschillende hinderbronnen, geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan