



Bijlage 4:

Reactienota

Behorend bij de vergunning Wet natuurbescherming gebieden Railterminal Gelderland met
zaaknummer 2021-002317

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding	5
1.2	Procedure	5
1.3	Anonimiseren.....	5
1.4	Leeswijzer.....	6
2	Reactie op zienswijzen op ontwerpbesluit Wet natuurbescherming gebieden Railterminal Gelderland	7
2.1	Indiener 1.....	7
2.2	Indiener 2 Gemeente Overbetuwe	9
2.3	Indiener 3 Natuur en milieufederatie Gelderland	14
2.4	Indiener 4.....	20
2.5	Indiener 5.....	22
2.6	Indiener 6.....	23
2.7	Indiener 7.....	25
2.8	Indiener 8.....	26
2.9	Indiener 9 t/m 40	29
3	Aanpassing besluit.....	34

1 Inleiding

Deze nota betreft de samenvatting en de beantwoording door Gedeputeerde Staten van Gelderland van de zienswijzen die in de periode van 11 maart tot en met woensdag 21 april 2021 zijn ingebracht op het ontwerpbesluit Wet natuurbescherming gebieden (zaaknummer 2021-002317) voor realisatie van de Railterminal Gelderland. De zienswijzen worden betrokken bij de definitieve besluitvorming.

Van 10 september tot en met 21 oktober 2020 zijn er eerder zienswijzen ingebracht voor de realisatie van de Railterminal Gelderland (RTG). De zienswijzen zijn ingebracht op:

- Ontwerp inpassingsplan van Provincie Gelderland (inclusief bijbehorende milieueffectrapportage);
- Ontwerpbesluit Wet natuurbescherming gebieden van Provincie Gelderland;
- Ontwerpbesluit ontheffing soorten Wet natuurbescherming van Provincie Gelderland;
- Ontwerpbesluit Waterwetvergunning van Waterschap Rivierenland;
- Ontwerpbesluit hogere waarde Wet geluidhinder van de Omgevingsdienst regio Nijmegen.

Tijdens de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland met bijbehorend milieueffectrapport en de ontwerpbesluiten is er door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieubeheer (RIVM) is per 15 oktober 2019 een nieuwe versie van het rekenmodel Aerijs uitgebracht, te weten Aerijs Calculator 2020. Met dit rekenmodel moeten de effecten van de uitstoot van stikstof op beschermde natuurgebieden worden berekend. De uitstoot van stikstof voor de railterminal is opnieuw berekend met deze nieuwe versie, conform de 'invoerinstructie AERIUS Calculator 2020'. Ook deze invoerinstructie is aangepast ten opzichte van de vorige versie.

In de invoerinstructie AERIUS Calculator 2020 wordt geadviseerd hoe stikstofberekeningen uitgevoerd dienen te worden. Een van de aspecten die behandeld wordt, is de gebiedsafbakening voor verkeersaantrekkende werking van een inrichting, aangezien projecten kunnen leiden tot extra verkeer en vervoer van en naar het projectgebied. Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

Het vrachtverkeer van de railterminal gaat op in het heersende verkeersbeeld vanaf de op- en afrit naar/van de A15. Hier verspreidt het vrachtverkeer van de terminal zich al richting de oost- en westzijde op de A15. Zo rijden er op een gemiddelde weekdag op de A15 ten oosten van afslag 38 circa 74.000 motorvoertuigen waarvan circa 4.000 vrachtverkeer is. Ten westen van afslag 38 is dit circa 82.000 motorvoertuigen bestaande uit 4.500 vrachtwagens. De toename van het railterminal bedraagt circa 100 tot 120 zware vrachtwagenbewegingen per gemiddelde weekdag op deze wegvakken van de A15. Een toename van circa 2,5% van het aantal vrachtwagens. Op het moment dat het zwaar vrachtverkeer is ingevoegd op de A15 en voordat het gaat uitvoegen zijn de snelheid

en het rij- en stopgedrag niet meer onderscheidend van het heersende verkeersbeeld. Daarom is het verkeer vanuit de railterminal meegenomen in het rekenmodel over de hele oprit plus 200 meter op de snelweg zelf. Dit is een punt dichterbij de terminal dan in eerdere berekeningen.

Tevens is in de uitgangspunten de diesel aangedreven empty handler vervangen door een elektrische empty handler, omdat deze nu realistisch in te zetten zijn op grond van beschikbaarheid en kosten.

De uitgangspunten en uitkomsten van de nieuwe berekening sluiten niet meer aan bij de berekeningen van het eerdere ontwerpbesluit Wet natuurbescherming gebieden wat ter inzage heeft gelegen van 10 september tot en met 21 oktober 2020. Er is daarom een nieuwe passende beoordeling door TAUW opgesteld (zie bijlagen bij de toelichting van het ontwerp inpassingsplan). Uit de berekeningen blijkt dat toenames van stikstofdepositie, in zowel de aanleg- als gebruiksfase, aan de orde zijn in de volgende Natura 2000-gebieden met de volgende berekende deposities:

Natura 2000-gebied	Gebruiksfase (mol N/ha/jaar)	Aanlegfase (mol N/ha/jaar)
Rijntakken	0,14	0,16
Veluwe	0,03	0,04
Sint Jansberg	0,01	0,01
Landgoederen Brummen	0,01	0,01
De Bruuk	Geen	0,01
Zeldersche Driessen	Geen	0,01

Gelet op de zeer geringe toenames van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden Sint Jansberg en Landgoederen Brummen is een significant effect in deze gebieden uitgesloten. Voor alle habitattypen in deze gebieden geldt dat de zeer geringe toename in stikstof gedurende de aanleg- en gebruiksfase met zekerheid niet leidt tot een verandering in vegetatiesamenstelling, typische soorten of andere kwaliteitskenmerken. De ontwikkeling staat (het behalen van) de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden daarom niet in de weg. Deze twee Natura 2000-gebieden blijven verder buiten beschouwing.

Ook de zeer geringe tijdelijke toenames van stikstofdepositie in de aanlegfase in de Natura 2000-gebieden Zeldersche Driessen en De Bruuk worden buiten beschouwing gelaten. Effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van deze Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Deze twee Natura 2000-gebieden blijven daarom verder buiten beschouwing in de passende beoordeling.

De toenames van stikstofdepositie gedurende de aanleg- en gebruiksfase in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken zijn nader beschouwd in de passende beoordeling. De conclusie is dat voor alle habitattypen en soorten op de Veluwe significant negatieve effecten als gevolgen van de zeer geringe extra stikstofdepositie die door de aanleg en het gebruik van de railterminal wordt veroorzaakt zijn uitgesloten. Voor Natura 2000-gebied Rijntakken kan eveneens worden geconcludeerd dat RTG niet leidt tot negatieve effecten op instandhoudingsdoelen gezien de geringe bijdragen en het van nature voedselrijke, bufferende riviersysteem met zijn rivierdynamiek.

Vervolgens is beoordeeld of de RTG in combinatie met andere plannen of projecten alsnog kan leiden tot significante gevolgen. Dit laatste wordt in de praktijk ook wel de cumulatietoets

genoemd. Er moet hierbij rekening gehouden worden met alle reeds vergunde/vastgestelde, maar nog niet gerealiseerde projecten/plannen. De eventuele effecten van deze plannen en projecten zijn juridisch toegestaan, maar maken nog geen onderdeel uit van de achtergronddepositie. Ook na deze toets kan geconcludeerd worden dat de toename in stikstofdepositie in geen enkel Natura 2000-gebied leidt tot een zelfstandig of cumulatief negatief effect. De ontwikkeling voor de RTG is hier geen belemmering voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. Gelet hierop is er geen noodzaak tot mitigatie of het doorlopen van de ADC-toets, dat wil zeggen effect reducerende (beheer)maatregelen of compensatie t.a.v. habitats (van soorten).

Vanwege de nieuw gehanteerde uitgangspunten, berekeningen en de uitkomst daarvan is een nieuwe aanvraag voor een besluit op grond van de Wet natuurbescherming voor de Railterminal aangevraagd. Dit nieuwe ontwerpbesluit heeft opnieuw ter inzage van 11 maart 2021 tot en met 21 april 2021. De eerdere aanvraag voor een besluit Wet natuurbescherming is ingetrokken.

In voorliggende nota worden de binnengekomen zienswijzen op dit ontwerp besluit behandeld.

1.1 Aanleiding

De Railterminal Gelderland (RTG) is een beeldbepalend project binnen de gebiedsopgave Gelderse Corridor en vormt een belangrijke schakel in de verbindingen met het Europese achterland die de provincie wil realiseren. De RTG maakt het mogelijk voor bedrijven uit de regio om gebruik te maken van vervoer over de Betuweroute. Met de Railterminal Gelderland komen bij Nijmegen en Overbetuwe drie soorten vervoer samen: spoor (de Betuweroute), weg (de A15) en water (de Waal). Door de drie vervoerssoorten te combineren wordt dit gebied een nog aantrekkelijker vestigingslocatie voor (logistieke) bedrijven en versterkt het de regionale en nationale economie.

Dit stimuleert de werkgelegenheid in de regio. De railterminal levert een belangrijke bijdrage aan de Gelderse Klimaatdoelen door de lagere CO₂-uitstoot van vervoer over het spoor i.p.v. over de weg, en draagt daarmee eveneens bij aan onze ambities om de generieke stikstofuitstoot te verminderen

1.2 Procedure

Bij de voorbereiding van de besluiten die nodig zijn voor de uitvoering van project 'Railterminal Gelderland' is gekozen voor toepassing van de provinciale coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.33, eerste lid, onder a, Wro. Het toepassen van genoemde coördinatieregeling heeft mede tot doel dat de bekendmaking van (ontwerp) besluiten, de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen daarop en het indienen van beroep daartegen voor de verschillende besluiten gelijktijdig plaatsvindt.

1.3 Anonimiseren

Zienswijzen van of namens privépersonen zijn om redenen van privacy geanonimiseerd. Alle zienswijzen hebben een uniek nummer. Aan reclamanten wordt hun eigen nummer kenbaar gemaakt, zodat zij de samenvatting van en reactie op de eigen zienswijze uit deze nota kunnen herleiden.

1.4 Leeswijzer

Er zijn 8 unieke zienswijzen ingediend, namens 40 partijen. In hoofdstuk 2 zijn alle zienswijzen samengevat en beantwoord. De zienswijzen zijn in het geheel beoordeeld. Daar waar een zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het ontwerpbesluit is dit expliciet vermeld. In hoofdstuk 3 zijn de wijzigingen van ten opzichte van het ontwerpbesluit Wet natuurbescherming gebieden Railterminal Gelderland genoemd.

2 Reactie op zienswijzen op ontwerpbesluit Wet natuurbescherming gebieden Railterminal Gelderland

2.1 Indiener 1

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	<p>Uit de toelichting op de aanvraag Wnb blijkt dat er andere grondslagen zijn gehanteerd voor de huidige AERIUS berekening met AERIUS Calculator 2020, ten opzichte van de berekening met AERIUS Calculator 2019a. Tevens staat vermeld dat dit is doorgevoerd vanwege de nieuwe instructie gegevensinvoer voor AERIUS calculator. Dit is volgens indiener onjuist. De AERIUS Calculator 2020 en de instructie gegevensinvoer geven volgens indiener geenszins grondslag om verkeer tot een korte afstand van de RTG te berekenen. Er is onvoldoende gemotiveerd waarom er tussen september 2020 en nu een verandering is opgetreden die deze wijziging voor de invoer zou verantwoorden.</p>	<p>Voor de RTG is voor de stikstofberekeningen gebruik gemaakt van de meest actuele versie van Aerius, te weten Aerius Calculator 2020 en de daarbij behorende instructie gegevensinvoer (BIJ12, versie 3 januari 2021). Dit heeft, samen met inmiddels beschikbare elektrische emty handlers op de markt, geleid tot bijstelling van uitgangspunten voor stikstof voor de RTG t.o.v. de eerdere stikstofberekeningen met versie Aerius Calculator 2019A. De geactualiseerde Aerius-versie inclusief invoerinstructie hebben meer duidelijkheid geboden over de afbakening voor verkeersaantrekkende werking van een inrichting. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdunt heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer (heersende verkeersbeeld).</p> <p>Vanwege de nieuw gehanteerde uitgangspunten, berekeningen en de uitkomst daarvan is een nieuwe passende beoordeling opgesteld. Om een zuivere procedure te hebben voor de vergunning Wet natuurbescherming is besloten voor de Railterminal een nieuwe aanvraag in te dienen voor een besluit op grond van de Wet natuurbescherming, en de eerdere aanvraag in te trekken.</p>
2	<p>Dat er voor de AERIUS berekening een punt dichterbij de RTG is gekozen is al in het geheel niet te verantwoorden in het licht van de uitspraak inzake het Tracébesluit ViA15. In deze uitspraak werd door de afdeling kritisch gekeken naar het rekenmodel, met name op het afkappen van de gevolgen van verkeer op 5 kilometer afstand van een project. De gevolgen van stikstofuitstoot zal immers veel verder reiken dan deze gehanteerde afstand van 5 kilometer. Vanuit dit oogpunt en inzicht is het niet te verantwoorden volgens indiener</p>	<p>De tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak inzake het Tracébesluit voor de ViA15 is een projectspecifieke tussenuitspraak waarbij de minister in de gelegenheid is gesteld nadere motivering aan te leveren. Deze tussenuitspraak is niet gericht op projecten in het algemeen. Adviesbureau TAUW heeft de meest actuele, beschikbare berekeningsmethoden en wetenschappelijke kennis en inzichten toegepast op moment van vergunningaanvraag.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	dat verkeer tot een kortere afstand tot de RTG wordt berekend.	<p>Met dit ontwerpbesluit wordt de geldende wet- en regelgeving inclusief de meest recente jurisprudentie toegepast.</p> <p>Desondanks heeft de provincie vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid voor de RTG een nadere analyse laten uitvoeren conform de handreiking “Bepalen depositie-effect wegverkeer binnen 5 km” van Bij12. Met behulp van SRM2 binnen Aerius is bepaald wat het verloop is van de stikstofdepositie over de afstand tot 5 kilometer vanaf de RTG en wat er nog aan depositie is van verkeer op de 5 km afkaplijn in Aerius bij gebruik van SRM2. Op deze manier wordt er inzicht verkregen of er nog sprake kan zijn van depositie van verkeer ten gevolge van de RTG op Natura 2000-gebieden in de omgeving en of die depositie zou kunnen leiden tot significante effecten. Daartoe zijn twee lijnen getrokken van de ontsluitingsweg van RTG richting de meest relevante Natura 2000-gebieden: Veluwe en Rijntakken. De meest voorkomende windrichting in Nederland is van zuidwest naar noordoost, daarom zijn alleen de deposities op noordelijk gelegen gebieden berekend (op gebieden ten zuiden van de emissiebron zal de depositie altijd lager zijn bij gelijke afstand en terreintype). Op de twee lijnen zijn op vaste afstanden van elkaar rekenpunten gelegd waar de stikstofdepositie wordt berekend binnen en net buiten het tracé van 5 kilometer.</p> <p>Deze analyse laat zien dat op de afkaplijn van 5 km de stikstofdepositie 0,00 mol N/ha/j bedraagt (de afstand tot Veluwe is dan nog ca 3,5 km). Richting Rijntakken is er op de 5 km afkaplijn nog sprake van 0,01 mol N/ha/j. De resterende afstand tot Rijntakken is dan nog ruim 4 km. Gelet hierop en in het licht van de passende beoordeling is, zonder uit te sluiten dat er geen depositie plaatsvindt op Natura 2000-gebied Rijntakken, met zekerheid aan te geven dat er van significante gevolgen als gevolg van stikstofdepositie door wegverkeer van de RTG geen sprake is.</p>
3	Uit de uitspraak van het Tracébesluit ViA15 blijkt tevens dat het gebruik van AERIUS Calculator alleen is toegestaan als daarmee volledig, precies en definitief elke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden voor de betrokken Natura 2000-gebieden wordt weggenomen. Conform de uitspraak geeft rekenmodel SRM2 in de AERIUS Calculator	Wij hebben op grond van de bij de aanvraag meegeleverde stikstofberekeningen en de passende beoordeling beoordeeld dat voldoende is gemotiveerd dat elke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden en exploitatie van de RTG voor de betrokken Natura 2000-gebieden wordt weggenomen.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	deze zekerheid op dit moment niet, omdat daarmee effecten van een toename van stikstofdepositie op meer dan 5 km afstand niet in beeld gebracht worden. Vanuit dit oogpunt dient beargumenteerd te worden waarom de AERIUS calculator wel gehanteerd kan worden om daarmee volledig, precies en definitief elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden van de betrokken Natura 2000-gebieden weg te nemen.	De tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak inzake het Tracébesluit voor de ViA15 is een projectspecifieke tussenuitspraak waarbij de minister in de gelegenheid is gesteld nadere motivering aan te leveren. Deze tussenuitspraak is niet gericht op projecten in het algemeen. Adviesbureau TAUW heeft de meest actuele, beschikbare berekeningsmethoden en wetenschappelijke kennis en inzichten betrokken bij de vergunningaanvraag. Met dit besluit wordt de geldende wet- en regelgeving inclusief de meest recente jurisprudentie toegepast.
4	In de toelichting staat beschreven dat de door diesel gedreven empty handler vervangen kan worden voor de elektrische empty handler, omdat deze nu realistisch in te zetten zou zijn op grond van beschikbaarheid en kosten. Dit standpunt is niet gemotiveerd en onderbouwd. Wat is er tussen september 2020 en heden veranderd? Zonder motivatie moet de berekening volgens indiener worden aangepast.	De markt voor elektrisch materieel is sterk in ontwikkeling. Gaandeweg komt er nieuw elektrisch materieel op de markt die een omslagpunt bereiken waarbij de investeringskosten rendabel zijn. In dit geval was dit voor de emty handler aan de orde. De RTG heeft duurzaamheid hoog in het vaandel en houdt de ontwikkelingen die kunnen worden toegepast om stikstof en CO2 te verminderen, en kunnen worden meegenomen in de benodigde besluiten, continu in de gaten. De vergunde stikstofruimte gebaseerd op de meegeleverde stikstofberekeningen met een elektrische empty handler dwingt af dat een elektrische empty handler ingezet moet worden. Er is geen (vergunde) ruimte voor een dieselaangedreven empty handler. Nadere motivatie dan wel nieuwe berekeningen zijn niet nodig.
5	Gezien voorgaande vindt indiener dat bij het nemen van het ontwerp besluit de onderzoeksplicht veronachtzaamd is. Daarnaast is het besluit onvoldoende gemotiveerd. Indiener verzoekt rekening te houden met deze zienswijze bij het definitieve besluit.	Wij achten dat voor de RTG aan de onderzoeksplicht is voldaan kijkend naar de stukken bij de aanvraag die de grondslag vormen voor het ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming.

2.2 Indiener 2 Gemeente Overbetuwe

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Indiener is van mening dat het onderzoek onvolledig en onzorgvuldig is en dat er wel degelijk significante effecten te verwachten zijn op Natura 2000-gebieden.	Wij hebben op grond van de bij de aanvraag meegeleverde stikstofberekeningen en de passende beoordeling beoordeeld dat voldoende is gemotiveerd dat elke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden en

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
		exploitatie van de RTG voor de betrokken Natura 2000-gebieden wordt weggenomen. Significant negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden zijn gelet hierop uit te sluiten.
2	<p>In het rapport “Passende beoordeling” wordt erkend dat sprake is van een toename van de stikstofuitstoot op Natura 2000-gebieden. Het toestaan van de Railterminal is in strijd met rijksbeleid om de stikstof landelijk terug te brengen naar een aanvaardbaar niveau op basis van internationaal gemaakte afspraken. Zoals overwogen door de RvS bij in de uitspraak 201606653/2/R2 op 30 sept 2020, Logistiek park Moerdijk, onder 4.1: <i>‘De Afdeling overweegt dat de algemene opgave om de te hoge stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden terug te brengen, moet worden onderscheiden van de besluitvorming over individuele plannen en projecten die tot stikstofdepositie leiden. De algemene opgave hangt samen met de uit de Habitatrichtlijn voortvloeiende verplichting tot behoud, herstel en het voorkomen van verslechtering van de Natura 2000-gebieden (artikel 6, eerste en tweede lid). Voor individuele plannen en projecten die significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied kunnen hebben, geldt dat deze uitsluitend kunnen worden vastgesteld als uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan of het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.’</i> De Afdeling eist is dat er zekerheid is verkregen dat de Railterminal de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet zal aantasten. Wij zijn van mening dat deze zekerheid ontbreekt.</p>	<p>Er is een verschil tussen beleid voor terugdringen van de generieke uitstoot van stikstof en het instrumentarium van vergunningverlening per individueel plan/project waarbij ontwikkelingen worden getoetst die op zich zelf of in cumulatie met andere projecten/plannen met zekerheid de natuurlijke kenmerken van betrokken Natura 2000-gebieden niet mogen aantasten. De provincie heeft dit blijktens de aanvraag voldoende aangetoond middels de passende beoordeling.</p> <p>De Afdeling duidt in de uitspraak waarop wordt gewezen op de algemene plicht voor lidstaten vanuit de Habitatrichtlijn voor behoud, herstel en het voorkomen van verslechtering van de Natura 2000-gebieden, maar dat dit los moet worden gezien van individuele projecten zoals de RTG die zelfstandig vergund moeten kunnen worden. De RTG is op grond van de vereisten van de Wet natuurbescherming (in cumulatie) passend beoordeeld en heeft geen significante effecten voor de betrokken Natura 2000-gebieden.</p> <p>Daarnaast draagt de RTG wel degelijk op grotere geografische schaal juist bij aan het terugdringen van de generieke CO₂- en stikstofuitstoot door meer vervoer van goederen over het spoor (over langere afstanden) i.p.v. over de weg te bewerkstelligen.</p>
3	<p>Op grond van de wijzigingen van het stikstofberekeningsmodel in de Instructie gegevensinvoer is het vrachtverkeer van en naar de Railterminal tot een punt dicht bij de Terminal mee berekend, omdat dit een realistisch punt is waarop de vrachtwagens opgaan in het heersend verkeersbeeld van de A15 en zich niet meer onderscheiden van de rest van het verkeer. Indiener is van mening dat bij de vaststelling van dit realistische punt geen of onvoldoende rekening is gehouden met de uitstoot van stikstof door (de te verwachten toename van) dieseltreinen. Bovendien zal de komst van de Railterminal niet alleen leiden tot meer vrachtverkeer en wegverkeer van en naar de terminal maar ook tot meer vrachtverkeer en wegverkeer van en naar de verschillende</p>	<p>De emissie van de dieseltreinen en verkeersbewegingen zijn in AERIUS als aparte bronnen ingevoerd. Voor wat betreft de verkeersbewegingen is de emissie, conform de Instructie gegevensinvoer Aeriuss-calculator, berekend tot het punt dat het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. De emissies van de dieseltreinen zijn in de berekeningen meegenomen daar waar deze op het CUP en de railterminal rijden. De uitgangspunten voor vrachtverkeer en dieseltreinen zijn gebaseerd op een realistisch bedrijfsmodel wat is uitgewerkt door Logitech (Capaciteitsanalyse Railterminal Gelderland, Logitech maart 2020). Al het benodigd materieel op basis de capaciteitsanalyse, inclusief de dieseltreinen en</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	<p>distributiebedrijven naar klanten en andere afnemers, hetgeen zal leiden tot een substantiële toename van stikstof in de omgeving welke toename rechtstreeks valt toe te schrijven aan de Railterminal. Bij het al dan niet vaststellen of sprake is van significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kan niet worden gekozen voor een theoretisch model waarin een punt wordt gekozen waarin vrachtwagens opgaan in het verkeersbeeld, mede ook omdat in Nederland vrijwel overal de maxima depositiewaarden van stikstof is bereikt of wordt overschreden. Er zal een realistische meting moeten plaatsvinden van de uitstoot van stikstof, ook met betrekking tot vrachtwagenverkeer en overig verkeer buiten het gehanteerde punt bij de Railterminal, en de effecten hiervan op de Natura 2000-gebieden.</p>	<p>verkeersbewegingen, zijn gebruikt om de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te berekenen en de effecten in de passende beoordeling te beoordelen. Hiermee is in onze optiek voldoende aannemelijk gemaakt dat er een realistisch uitgangspunt is aangedragen voor wat betreft dieseltreinen die zijn meegerekend voor stikstofdepositie inzake de exploitatie van de RTG.</p> <p>De toename in verkeer als gevolg van consumptief gedrag of vrachtverkeer dat toeneemt door economische ontwikkelingen of door de groei van PARK15, die indier verwacht, behoort tot het heersende verkeersbeeld en de autonome ontwikkeling en is opgenomen in de achtergrondconcentratie van de modelberekeningen. Deze verkeerstoename staat los van de ontwikkeling van de RTG dan wel de toename van verkeer die direct aan de komst van de RTG kan worden toegerekend als onderscheidend van het heersende verkeersbeeld.</p> <p>Voor de RTG is ten grondslag aan de aanvraag voor de vergunning Wet natuurbescherming gebruik gemaakt van de meest actuele beschikbare kennis, wetenschappelijke inzichten en berekeningsmodellen. Voor stikstofdepositieberekeningen is de meest actuele versie van Aerius, te weten Aerius Calculator 2020 gebruikt. Gelet op de bij de aanvraag meegeleverde stukken is voldoende aannemelijk gemaakt dat elke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden en exploitatie van de RTG voor de betrokken Natura 2000-gebieden wordt weggelaten.</p>
4	<p>De eerder diesel aangedreven zogenaamde Empty Handler is vervangen door een elektrische Empty Handler, omdat deze nu realistisch in te zetten zijn op grond van beschikbaarheid en kosten. Deze gewijzigde uitgangspunten zorgen na berekeningen met de nieuwe Aerius Release (versie 3 van januari 2021) voor dusdanig lage uitkomsten in de stikstofdepositie, waarbij significantie is uit te sluiten en er geen compensatieverplichting (meer) is. Het ontwerp Provinciaal inpassingsplan waarborgt niet het enkel gebruiken van een elektrische Empty Handler. Het is de vraag of in een Provinciaal inpassingsplan een ondernemer verplicht kan worden om een bepaald type aangedreven voertuig te</p>	<p>Het provinciaal inpassingsplan heeft geen waarborg voor het uitsluitend inzetten van een elektrische Empty handler. Het provinciaal inpassingsplan regelt, op basis van de conditionerende onderzoeken, dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening tot 30.000 laadeenheden gebruik mag worden gemaakt van materieel aangedreven op fossiele brandstoffen. Boven de 30.000 laadeenheden mag uitsluitend elektrisch materieel worden ingezet. Ter ondersteuning mag dan enkel nog materieel aangedreven op fossiele brandstoffen (reachstacker) worden ingezet op plaatsen die niet bereikbaar zijn voor elektrische kranen.</p> <p>Voorliggend besluit past binnen de gestelde de regels in het inpassingsplan. De vergunde</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	gebruiken, nu het de vraag zal zijn of dergelijke verplichtingen relevant zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening.	stikstofruimte gebaseerd op de meegeleverde stikstofberekeningen bij de vergunning-aanvraag met een elektrische empty handler dwingt af dat een elektrische empty handler ingezet moet worden. Deze verplichting volgt niet uit het provinciaal inpassingsplan. Er is geen extra (vergunde) emissieruimte voor een dieselaangedreven empty handler.
5	<p>Op 24 juli 2019 en 4 maart 2020 oordeelde de Afdeling bestuursrechtspraak in twee uitspraken over de ADC-toets en beperkte toename van stikstof uitstoot. Op 30 september 2020 deed de Afdeling een einduitspraak over de voorwaarden voor externe saldering. Door de aanleg- en gebruiksfase van de Railterminal neemt de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden Rijntakken en de Veluwe toe. Omdat in dit deel van Nederland de al aanwezige stikstofdepositie gelegen zijn boven de kritische depositiewaarden kan een verdere toename van de stikstoflast significante effecten hebben.</p> <p>De effecten van het project op Natura 2000-gebieden is al eerder beoordeeld en gerapporteerd in de Voortoets Terminal Valburg, in het kader van de milieueffectenstudie (MES) en het PIP Railterminal Gelderland-ecologisch onderzoek. In deze studies is geconstateerd dat, gezien het karakter van de ontwikkeling en de afstanden tot het dichtbij zijnde Natura 2000-gebieden, andere effecten dan stikstofdepositie (zoals geluid, licht, visuele effecten) met zekerheid uitgesloten zijn. Dergelijke effecten blijven in de voorliggende passende beoordeling verder buiten beschouwing. Indiener is van mening dat deze andere effecten wel degelijk hadden moeten worden meegenomen, omdat sinds dat deze studies zijn uitgevoerd, er een nieuw ontwerp PIP is opgesteld, zodat de andere effecten ook hadden moeten worden getoetst op basis van een laatste ontwerp-PIP. Dit heeft ten onrechte niet plaatsgevonden, zodat niet gesteld kan worden dat andere effecten dan stikstofdepositie met zekerheid uitgesloten zijn tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden, met name licht en geluid kan effecten hebben op dichterbij gelegen Natura 2000-gebieden. Indiener wijst erop dat er maar een beperkt aantal Natura 2000-gebieden zijn onderzocht. Ook andere aanwezige Natura 2000-gebieden, die niet</p>	<p>Gelet op de afstand van de railterminal bij Valburg tot aan de nabijgelegen Natura 2000-gebieden volgt dat op voorhand is uit te sluiten dat andere effecten dan stikstofeffecten zullen optreden. Deze toets heeft plaatsgevonden in het provinciaal inpassingsplan. Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op 2,5 km afstand en Natura 2000-gebied de Veluwe op 7 km. Dit is in de passende beoordeling (Tauw, 2021) nogmaals bevestigd.</p> <p>De door indiener genoemde gebieden, uiterwaarden van de Rijn en de Waal, Ooij, Huissen en Millingen aan de Rijn behoren allemaal tot hetzelfde Natura 2000-gebied Rijntakken. Dit Natura 2000-gebied is betrokken in de onderzoeken.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	zijn onderzocht kunnen effecten ondervinden van de ingebruikstelling en ingebruikname van de RTG.	
6	<p>Op basis van de Europese wetgeving is niet van belang of sprake is van een significante toename van stikstof uitstoot op de Natura 2000-gebieden. Het gaat erom of sprake is van een ontoelaatbaar effect van stikstof op de Natura 2000-gebieden. Dat er sprake is van een toename wordt erkend en blijkt uit de berekeningen. Nu de al aanwezige stikstof depositie uit bestaande bronnen hoger is dan de kritische depositiewaarden is elke toename van stikstof door de Railterminal en negatief effect op de Natura 2000-gebieden in strijd met de Europese wetgeving en de jurisprudentie van de Afdeling. In de uitspraak betreffende Tracébesluit ViA15 heeft de Afdeling aangegeven dat de stikstofuitstoot van het verkeer van de A15 op meer dan 5 kilometer afstand van de weg moet worden meegenomen. Er moet een volledig beeld ontstaan van de hoeveelheid stikstof die neerkomt in beschermd natuurgebieden in de omgeving. Dat is volgens de Afdeling een vereiste op grond van de Europese Natuur-wetgeving. Uit de berekeningen dient volledig, precies en definitief te worden geconcludeerd dat het Tracébesluit geen nadelige gevolgen heeft voor omliggende Natura 2000-gebieden. De Europese Natuurwetgeving vereist die mate van volledigheid en duidelijkheid.</p> <p>Uit deze uitspraak volgt dat niet vaststaat of de berekeningen krachtens het rekenmodel SRM2 in de Aeries Calculator tot volledige, precieze en definitieve conclusies kunnen leiden over de hoeveelheid stikstof die terecht komt in beschermende natuurgebieden.</p> <p>Indiener vraagt zich dan ook af of de gehanteerde berekeningswijze in overeenstemming is met deze uitspraak van de Afdeling.</p>	<p>De tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak inzake het Tracébesluit voor de ViA15 is een projectspecifieke tussenuitspraak waarbij de minister in de gelegenheid is gesteld nadere motivering aan te leveren. Deze tussenuitspraak is niet gericht op projecten in het algemeen. Adviesbureau TAUW heeft de meest actuele, beschikbare berekeningsmethoden en wetenschappelijke kennis en inzichten toegepast bij het opstellen van de passende beoordeling.</p> <p>Met dit besluit wordt de geldende wet- en regelgeving inclusief de meest recente jurisprudentie toegepast.</p>

2.3 Indiener 3 Natuur en milieufederatie Gelderland

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	<p>Indiener stelt voorop dat zij geen principiële bezwaren heeft tegen het project waarvoor de ontwerpvergunning is opgesteld. Voorwaarde is wel dat er per saldo geen sprake is van negatieve effecten op stikstofgevoelige gebieden. Voor een juiste beoordeling is het van belang dat er duidelijkheid bestaat over de aard en -ook toekomstige- omvang van het project en dat verhoogde depositie van schadelijke stoffen in de regio op juiste wijze in kaart wordt gebracht. Naar de mening van de indiener is dat niet op alle onderdelen het geval. Voor die onderdelen is aan de orde welke aanvullende maatregelen worden getroffen om negatieve effecten te voorkomen.</p>	<p>Er is sprake van zeer geringe extra bijdragen aan stikstofdeposities op diverse Natura 2000-gebieden waarvan passend is beoordeeld dat die op hexagoonniveau per habitatype geen significante negatieve gevolgen veroorzaken. De natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden worden in het licht van de instandhoudingsdoelen niet aangetast.</p> <p>Er is op worst-case niveau getoetst waarbij vanaf het startjaar met de meest belastende cijfers is gerekend qua materieel, laadeenheden en vrachtverkeer.</p>
2	<p>Bij de aanvraag van de vergunning is geen separate omschrijving van het project gevoegd, waarin de te ontwikkelen faciliteiten en daarna uit te voeren werkzaamheden in het kader van exploitatie nauwkeurig zijn beschreven en met kaarten zijn aangeduid. Deze moeten uit de passende beoordeling worden afgeleid (Tauw, 12 februari 2021). Dit leidt tot onduidelijkheden, omdat ook in deze passende beoordeling geen complete en begrensde omschrijving voorkomt. Onduidelijk blijft bijvoorbeeld, welke infrastructurele voorzieningen er op het terminalterrein zullen worden aangelegd. Eveneens is onduidelijk, welke bebouwing er op het terminalterrein zal worden gerealiseerd. In het ontwerp besluit staat daarover (par 1.1): De toekomstige exploitant realiseert op de terminal alle infrastructuur, onder andere de verharding, sporen, verlichting, gebouw en afrastering. In de opsomming van werkzaamheden RTG (onder A) worden die faciliteiten echter niet genoemd. Daarmee is volgens indiener onduidelijk of dergelijke faciliteiten onder deze vergunning worden geacht te vallen of dat de toekomstige exploitant daarvoor nog apart een vergunning zal moeten aanvragen.</p> <p>Ook de passende beoordeling van TAUW verschaft daarover geen duidelijkheid. Mocht het de bedoeling zijn dat dergelijke faciliteiten onder deze vergunning vallen, dan dienen zij helder in het besluit of een daarvan deel uitmakende bijlage te worden omschreven. Nu is dat niet het geval. Ook een of meer kaarten waarop de locatie van aan te</p>	<p>De passende beoordeling maakt deel uit van de aanvraag. Daarnaast maakt de aanvraag voor een vergunning Wet natuurbescherming deel uit van een gecoördineerde procedure met een inpassingsplan en milieueffectrapport waarin voldoende duidelijk het project met alle activiteiten is omschreven. Deze stukken zijn ondanks dat het ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming later in de tijd apart ter inzage heeft gelegen toegankelijk vanuit de gecoördineerde procedure.</p> <p>De vergunning is aangevraagd voor de aanleg en exploitatie van de RTG en t.z.t. overgedragen aan de exploitant, dus een toekomstig exploitant heeft een vergunning voor de Wet natuurbescherming met voorwaarden die gelden voor de aanleg alsmede de exploitatie van de railterminal.</p> <p>In de bijlage van de aanvraag is een situatietekening opgenomen van de eindsituatie. Hierop zijn onder andere de situering van de RTG, nieuwe ontsluitingsweg, grondwallen en nieuw kruising Rijksweg Zuid te zien. In bijlage 1 van de Passende beoordeling is opgenomen met welke werkzaamheden rekening is gehouden. Het rapport van Logitech geeft aan met welke werkzaamheden zijn rekening gehouden voor aanleg van het terminalterrein, zoals verharding, spoorwerken, het poortgebouw et cetera. In de daaropvolgende tabel is opgenomen met welke werkzaamheden zijn rekening</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	<p>leggen wegen, verhardingen, gebouwen en andere faciliteiten staat aangegeven, ontbreekt. De opsomming van werkzaamheden in bijlage 1 bij de passende beoordeling biedt indiener in dit verband ook geen helderheid. Om het project en de vergunning goed te kunnen beoordelen, is het nodig dat volledig en begrensd wordt omschreven en met kaarten aangeduid, voor welke wegen, verhardingen, gebouwen en andere faciliteiten deze vergunning wordt afgegeven.</p>	<p>gehouden voor aanleg van de ontsluitingsweg, grondwallen, kruising Rijksweg Zuid en overige landschappelijke inpassingen zoals de Elsterveldsche zeeg en zichtschermen. Ook wordt in deze bijlage de gebruikersfase omschreven. De aanvraag is hiermee volledig omschreven en met kaarten begrensd.</p>
3	<p>Ten behoeve van de aanlegfase is in het stikstofonderzoek gerekend met een oppervlaktebron (bron 1) en een lijnbron (bron 2). Lijnbronnen worden in Aerius doorgerekend m.b.v. SRM2 waarbij emissies die verder reiken dan 5 km niet worden doorberekend en daarmee niet passend worden beoordeeld. Volgens het RIVM deponeert ong. 6% van de NOx emissie binnen 5 km en 94% daarbuiten, zie https://www.rivm.nl/stikstof/vragen-en-antwoorden-over-stikstof-en-ammoniak#hoe-ver-komen-ammoniak-en-stikstofoxiden-van-een-bron-362981-more. Onze conclusie is dat een groot deel van de emissie/depositie niet passend is beoordeeld.</p>	<p>Voor de RTG is gebruik gemaakt van de meeste recente door het RIVM ontwikkelde stikstofberekeningsmodel Aerius Calculator 2020. Daarmee is voldaan aan vereiste stikstofberekeningen voor de vergunning Wet natuurbescherming. Terecht wordt opgemerkt dat stikstofoxiden zich over grote afstand van de bron verspreiden. Dit brengt ook met zich mee dat de depositie over grotere afstanden in concentratie steeds minder wordt. In het geval van de RTG is de berekende depositie over de afstanden tot Natura 2000-gebieden zeer gering en is passend beoordeeld dat dit niet tot significante effecten leidt.</p>
4	<p>In zijn uitspraak van 15 mei 2014, ECLI:EU:C:2014:330, heeft het EU Hof van justitie over passende beoordelingen overwogen (par 27): "Een overeenkomstig artikel 6, lid 3, van de habitatrichtlijn uitgevoerde beoordeling mag dus geen leemten vertonen en moet volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies bevatten die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden voor het betrokken beschermde gebied kunnen wegnemen (zie in die zin arrest Sweetman e.a., EU:C:2013:220, punt 44 en aldaar aangehaalde rechtspraak)."</p> <p>In haar uitspraak van 20 januari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:105 heeft de Raad van State overwogen dat de minister niet heeft aangetoond dat met een berekening met de Aerius Calculator 2019 die de berekening van stikstofdepositie ten gevolge van het gebruik van wegen "afkapt" op een afstand van 5 km van de weg, aan deze eis wordt voldaan (par. 69.4 e.v.). Ook Aerius 2020 hanteert deze afkap. Er moet dus worden vastgesteld dat de berekening van stikstofdepositie t.g.v. verkeer over wegen in de aanlegfase niet</p>	<p>Ten aanzien van de aanvraag voor de RTG en de daarbij behorende passende beoordeling hebben wij geen leemten geconstateerd. Op grond van de volledige, precieze en definitieve constateringen en conclusies uit de passende beoordeling die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden voor het betrokken beschermde gebied wegnemen, hebben wij een ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming af gegeven.</p> <p>De tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak inzake het Tracébesluit voor de ViA15 is een projectspecifieke tussenuitspraak waarbij de minister in de gelegenheid is gesteld nadere motivering aan te leveren. Deze tussenuitspraak is niet gericht op projecten in het algemeen. Adviesbureau TAUW heeft de meest actuele, beschikbare berekeningsmethoden en wetenschappelijke kennis en inzichten toegepast op moment van vergunningaanvraag.</p> <p>Met dit ontwerpbesluit wordt de geldende wet- en regelgeving inclusief de meest recente jurisprudentie toegepast</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	voldoet aan de eisen die het Europees Hof en de Raad van State daar aan stellen.	
5	De berekening van stikstofdepositie ten gevolge van het gebruik van wegen in de -veel langduriger- gebruiksfase lijdt aan dezelfde gebreken. Ook hier is Aerius 2020 gebruikt en dus een afkap bij 5 km toegepast.	<p>De tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak inzake het Tracébesluit voor de ViA15 is een projectspecifieke tussenuitspraak waarbij de minister in de gelegenheid is gesteld nadere motivering aan te leveren. Deze tussenuitspraak is niet gericht op projecten in het algemeen. Adviesbureau TAUW heeft de meest actuele, beschikbare berekeningsmethoden en wetenschappelijke kennis en inzichten toegepast op moment van vergunningaanvraag.</p> <p>Met dit ontwerpbesluit wordt de geldende wet- en regelgeving inclusief de meest recente jurisprudentie toegepast.</p> <p>Desondanks heeft de provincie vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid voor de RTG een nadere analyse laten uitvoeren conform de handreiking “Bepalen depositie-effect wegverkeer binnen 5 km” van Bij12. Met behulp van SRM2 binnen Aerius is bepaald wat het verloop is van de stikstofdepositie over de afstand tot 5 kilometer vanaf de RTG en wat er nog aan depositie is van verkeer op de 5 km afkaplijn in Aerius bij gebruik van SRM2. Op deze manier wordt er inzicht verkregen of er nog sprake kan zijn van depositie van verkeer ten gevolge van de RTG op Natura 2000-gebieden in de omgeving en of die depositie zou kunnen leiden tot significante effecten. Daartoe zijn twee lijnen getrokken van de ontsluitingsweg van RTG richting de meest relevante Natura 2000-gebieden: Veluwe en Rijntakken. De meest voorkomende windrichting in Nederland is van zuidwest naar noordoost, daarom zijn alleen de deposities op noordelijk gelegen gebieden berekend (op gebieden ten zuiden van de emissiebron zal de depositie altijd lager zijn bij gelijke afstand en terreintype). Op de twee lijnen zijn op vaste afstanden van elkaar rekenpunten gelegd waar de stikstofdepositie wordt berekend binnen en net buiten het tracé van 5 kilometer.</p> <p>Deze analyse laat zien dat op de afkaplijn van 5 km de stikstofdepositie 0,00 mol N/ha/j bedraagt (de afstand tot Veluwe is dan nog ca 3,5 km). Richting Rijntakken is er op de 5 km afkaplijn nog sprake van 0,01 mol N/ha/j. De resterende afstand tot Rijntakken is dan nog ruim 4 km. Gelet hierop en in het licht van de passende beoordeling is, zonder uit te sluiten</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
		dat er geen depositie plaatsvindt op Natura 2000-gebied Rijntakken, met zekerheid aan te geven dat er van significante gevolgen als gevolg van stikstofdepositie door wegverkeer van de RTG geen sprake is.
6	Blijkens par 2.2 e.v. van de passende beoordeling is het autoverkeer van en naar de railterminal niet meer toegerekend aan het project, zodra het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Deze benadering wordt vaak gebruikt in geluidberekeningen van verkeer t.g.v. een inrichting, omdat het geluid van dat verkeer op een bepaald moment niet meer wezenlijk kan worden onderscheiden van het heersende verkeersgeluid. Dat wil niet zeggen dat deze benadering ook kan worden toegepast op de berekening van stikstofdepositie vanwege vracht- en overig autoverkeer. Immers, door opname in het heersende verkeersbeeld wordt de uitstoot van het autoverkeer niet minder. Deze benadering leidt zeer waarschijnlijk tot een relevante onderschatting van de uitstoot en depositie. Zoals in par. 2.2. terecht voorop wordt gesteld, trekt de railterminal dagelijks grote hoeveelheden verkeer aan. De gehele depositie van dit verkeer moet worden beoordeeld; op de A12, A50 en (doorgetrokken) A15 e.d. Dus niet alleen over het relatief kleine traject naar die wegen toe.	Voor de RTG is voor de stikstofberekeningen gebruik gemaakt van de meest actuele versie van Aerius, te weten Aerius Calculator 2020 en de daarbij behorende instructie gegevensinvoer (BIJ12, versie 3 januari 2021). De geactualiseerde Aerius-versie inclusief invoerinstructie hebben meer duidelijkheid geboden over de afbakening voor verkeersaantrekkende werking van een inrichting. In de invoerinstructie is aangegeven dat hierbij meeweegt hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdunt heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer (heersende verkeersbeeld).
7	De Aeriusberekening in de gebruiksfase rekent met 85.000 voertuigbewegingen zwaar vrachtverkeer/jr. Dat is het komen en gaan van 42.500 voertuigbewegingen. Blijkens de regels in het Inpassingsplan Railterminal Gelderland, par. 4.4.1 mag de railterminal worden gebruikt voor maximaal 90.000 laadeenheden per jaar. Natuur en Milieu Gelderland neemt aan dat voor iedere laadeenheid (container) één vrachtauto nodig is, die aan-en afrijdt. Derhalve in totaal maximaal 180.000 vervoersbewegingen/jr. In de passende beoordeling moet dan ook met dat aantal vervoersbewegingen worden gerekend. Tenzij in de voorschriften van deze Nbw vergunning een maximalisatie van 42.500 voertuigbewegingen/jr. wordt opgenomen. Dat is tot nu toe niet het geval.	In paragraaf 6.4.1.2 onder d van de toelichting van het inpassingsplan is toegelicht hoe de 90.000 laadeenheden moeten worden gelezen in combinatie met vervoersbewegingen. In bijlage 1 van de passende beoordeling is te zien dat voor vrachtverkeer in de berekeningen is uitgegaan van 170 zware vrachtwagens, 3 middelzware vrachtwagens en 8 personenauto's per werkdag. Dit is hetzelfde uitgangspunt als de conditionerende onderzoeken van het inpassingsplan en milieueffectrapport. De capaciteitsanalyse van Logitech (maart 2020) bevestigt dat dit een realistisch uitgangspunt is voor de RTG in de eindsituatie. Wij zien dan ook geen aanleiding om maximalisatie van de vervoersbewegingen op te nemen in de voorschriften, omdat de genoemde documenten deel uitmaken van de aanvraag en daarmee van (de vergunde ruimte in) het ontwerp-besluit.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
8	<p>In de passende beoordeling wordt vastgesteld dat het project leidt tot relevante stikstofdeposities op o.a. droge zandgronden (par 5.2, Stui/zandheiden met struikhei en par. 5.13.2, eiken-berkenbossen). Niettemin concludeert TAUW dat deze deposities niet tot aantasting van de betreffende instandhoudingsdoelstellingen zullen leiden. Deze conclusies worden weerlegd door een zeer recent rapport van 11 vooraanstaande ecologisch deskundigen dat is uitgebracht in opdracht van het WWF en Natuurmonumenten: Van der Burg et al: Onderzoek naar een ecologisch noodzakelijke reductiedoelstelling van stikstof, april 2021. Daarin staat over droge zandgronden onder meer (samenvatting en par. 4.5): <i>Op de droge zandgronden, die erg gevoelig zijn voor stikstofdepositie, is ecosysteemherstel daarom pas goed mogelijk als er al een sterke reductie van de stikstofdepositie (tot onder de KDW) heeft plaatsgevonden. Herstelmaatregelen zijn dan nog zeker nodig, omdat ecosystemen zich niet vanzelf zullen herstellen en zelfs met herstelmaatregelen zal het vaak nog tientallen jaren kosten om de biodiversiteit weer op het vereiste niveau te krijgen.</i> Het spreekt vanzelf dat iedere extra depositie ertoe leidt dat het doelbereik van de instandhoudingsdoelstellingen en van het substantieel omlaag brengen van de totale depositie aan stikstof weer verder weg komen te liggen.</p>	<p>De verwijzing die wordt gemaakt naar de publicatie van het WWF gaat over de gevolgen van de decennia lange generieke stikstofdepositie met relevante bijdragen. Deze stikstofdeken werkt door op de stikstofgevoelige natuur ondanks dat in het systeem altijd stikstof nodig en aanwezig is, maar de jarenlange continubelasting met relevante bijdragen zorgt ervoor dat het systeem overbelast raakt en er schade optreedt.</p> <p>De (zeer) geringe projectbijdragen van stikstofdepositie van de RTG zijn (passend) beoordeeld in het licht van de instandhoudingsdoelen. De tijdelijke en permanente extra bijdragen stikstofdepositie als gevolg van de RTG die (in cumulatie) passend zijn beoordeeld, zijn projectspecifieke zeer geringe bijdragen die tot op hexagoonniveau en per habitatype zijn beoordeeld. Daaruit blijkt dat van significante effecten als gevolg van de tijdelijke en permanente stikstofbijdrage door de RTG geen sprake is. De natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden worden niet aangetast.</p>
9	<p>In hoofdstuk 7 van de passende beoordeling is een cumulatietoets uitgevoerd met projecten die mogelijk ook leiden tot stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken. Hiertoe heeft de provincie Gelderland een overzicht gemaakt van reeds vergunde maar nog niet uitgevoerde projecten die voor een toename van stikstofdepositie zorgen in deze Natura 2000-gebieden. Ten onrechte zijn hier geen projecten van andere provincies bij betrokken. Concreet wordt hier gewezen op onder andere het Tracébesluit Ring Utrecht en de uitbreiding van de A27 Houten-Hooipolder. Beide projecten zijn inmiddels vergund, maar nog niet gerealiseerd en leiden in de gebruiksfase tot significante deposities op het Natura 2000-gebied de Veluwe). Deze deposities moeten alsnog in de cumulatie toets worden betrokken. Bovendien zal er hoogstwaarschijnlijk ook nog rekening</p>	<p>In hoofdstuk 7 is toegelicht dat strikt genomen geen cumulatieve toets hoeft plaats te vinden voor de RTG, omdat zowel tijdens de aanleg- als de gebruikersfase met zekerheid geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van een negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen. Uit oogpunt van zorgvuldigheid en volledigheid zijn de effecten van andere projecten in de provincie Gelderland wel in de passende beoordeling beschouwd, om ieder risico op cumulatieve, significante gevolgen voor de Natura 2000-gebieden uit te kunnen sluiten. Deze toets concludeert dat zelfs projecten die overlappen met de RTG in tijd en depositie op de Veluwe en Rijntakken door de ecologische omstandigheden geen cumulatief significante gevolgen hebben.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	moeten worden gehouden met de cumulatieve effecten van de doorgetrokken A15, als de stikstofuitstoot van dat project opnieuw moet worden berekend, zonder afkap bij 5 km.	
10	<p>In voorschrift 2.2 (Materieel) bij het besluit is wel aangegeven dat de hoeveelheid materieel niet mag afwijken van de Aerius-berekeningen, maar niet is vermeld dat de stageklasse en euronorm ook overeenkomstig de uitgangspunten van de Aerius-berekeningen dienen te zijn. Overigens geven de genoemde Aerius-berekeningen geen aantallen en duur van inzet, maar slechts de uitkomsten weer van de emissieberekening voor een type materieel. In bijlage 1, uitgangspunten aanlegfase bij de passende beoordeling, is een overzicht opgenomen van het type en duur van de inzet van materieel ('Overzicht inzet materieel voor de realisatie van de Rail Terminal Gelderland', Logitech). Het koppelen van dit overzicht aan het onderstaande voorschrift geeft meer rechtszekerheid en handvatten voor handhaving dan de Aerius-berekening.</p>	<p>De vergunning Wet natuurbescherming geeft toestemmingsverlening van activiteiten in relatie tot mogelijke effecten van het project op Natura 2000-gebieden. Deze is vergund op grond van de bij de aanvraag gevoegde passende beoordeling met daarbij behorende Aerius-berekeningen. Vergunninghouder is gebonden aan de daaraan ten grondslag liggende uitstoot van materieel die de beoordeelde depositiebijdragen niet mag overschrijden. Hogere depositiebijdragen zijn immers niet getoetst. Daarvoor zou een nieuwe aanvraag moeten worden ingediend. Daarnaast schrijft de vergunning onder 2.2, voorschrift 6 voor om een logboek van de stikstofuitstoot bij te houden gelet op: type materieel dat wordt ingezet, stageklasse en euronorm en de draaiuren.</p> <p>Gelet hierop achten wij dat binnen de vergunning de emissiebronnen en het handhavinginstrument hiervoor afdoende zijn ingekaderd.</p>
11	<p>Indiener realiseert zich dat correctie van de passende beoordeling op bovenstaande hoogstwaarschijnlijk zal leiden tot verder reikende en hogere deposities dan tot nu toe is berekend. Dit kan tot gevolg hebben dat de conclusies van TAUW dat het project geen schade toebrengt aan de instandhoudingsdoelstellingen van betrokken Natura 2000-gebieden, niet overeind kunnen blijven. Indiener vindt dat dit dan onder ogen moet worden gezien. Mits het project voldoet aan de ADC normen als bedoeld in art. 6, vierde lid Habitatrichtlijn kan het project dan niettemin doorgang vinden, indien de aantastingen doelmatig, tijdig en geborgd worden gecompenseerd. In dat geval dient de Europese Commissie op de hoogte te worden gesteld van de genomen compenserende maatregelen.</p>	<p>De door indiener (eerder) genoemde punten leiden naar ons oordeel niet tot noodzakelijke wijziging van uitgangspunten en een benodigde aanpassing van de passende beoordeling. Gelet hierop ook niet tot aanpassingen aan het ontwerpbesluit.</p>

2.4 Indiener 4

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
1	<p>Indiener verwacht veel last te krijgen van geluid door de circa 340 vrachtwagens per dag, het laden en lossen van vrachtauto's en treinen, het stapelen van de 90.000 containers per jaar, het materieel op de terminal (kranen) en het geluid van remmende treinen. Dit in combinatie met het al aanwezige geluid.</p>	<p>Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.</p> <p>In de reactienota behorend bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland en overige besluiten die vallen onder de provinciale coördinatie regeling voor de Railterminal Gelderland wordt uw zienswijze met dezelfde punten inhoudelijk beantwoord in paragraaf 3.8.</p>
2	<p>Indiener heeft begrepen dat er in het inpassingsplan een hogere geluidsbelasting wordt toegestaan en vindt dit onacceptabel. Verder schijnt het dat de provincie heeft nagelaten om te onderzoeken of de maximale waarden kunnen worden gereduceerd.</p>	<p>Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.</p> <p>In de reactienota behorend bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland en overige besluiten die vallen onder de provinciale coördinatie regeling voor de Railterminal Gelderland wordt uw zienswijze met dezelfde punten inhoudelijk beantwoord in paragraaf 3.8.</p>
3	<p>De containers worden tot 12 meter opgestapeld. De wal, die aangelegd gaat worden is slechts 5 meter hoog. Deze wordt dan voorzien van struiken en bomen maar voordat deze bomen enige omvang hebben zijn we 10 jaar verder. Volgens de laatste wijzigingen wordt de grondwal parallel aan de nieuwe weg zelfs maar 4 in plaats van 5 meter hoog. Daarnaast zullen de kranen en lichtmasten welke geplaatst worden altijd boven de wal uitkomen.</p>	<p>Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.</p> <p>In de reactienota behorend bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland en overige besluiten die vallen onder de provinciale coördinatie regeling voor de Railterminal Gelderland wordt uw zienswijze met dezelfde punten inhoudelijk beantwoord in paragraaf 3.8.</p>
4	<p>Indiener heeft zorgen dat lichtmasten van 30 meter in de woning zullen schijnen en vindt het onduidelijk wat de verlichting op ontsluitingswegen doet voor persoonlijke situatie.</p>	<p>Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.</p> <p>In de reactienota behorend bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland en overige besluiten die vallen onder de provinciale coördinatie regeling voor de Railterminal Gelderland wordt uw zienswijze</p>

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
		met dezelfde punten inhoudelijk beantwoord in paragraaf 3.8.
5	Door de 340 extra vrachtwagenbewegingen zal de doorgaande route richting Valburg een stuk drukker worden. De veiligheid van de fietsers en voetgangers is in het geding.	<p>Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.</p> <p>In de reactienota behorend bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland en overige besluiten die vallen onder de provinciale coördinatie regeling voor de Railterminal Gelderland wordt uw zienswijze met dezelfde punten inhoudelijk beantwoord in paragraaf 3.8.</p>
6	De overblijvende truckers zullen voor overlast en extra criminaliteit zorgen.	<p>Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.</p> <p>In de reactienota behorend bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland en overige besluiten die vallen onder de provinciale coördinatie regeling voor de Railterminal Gelderland wordt uw zienswijze met dezelfde punten inhoudelijk beantwoord in paragraaf 3.8.</p>
7	De toename van vrachtwagens zullen voor veel fijnstofoverlast zorgen.	<p>Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.</p> <p>In de reactienota behorend bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland en overige besluiten die vallen onder de provinciale coördinatie regeling voor de Railterminal Gelderland wordt uw zienswijze met dezelfde punten inhoudelijk beantwoord in paragraaf 3.8.</p>
8	De vrachtwagens zorgen voor stikstofdepositie op de natuurgebieden, specifiek ook de Natura 2000-gebieden. Niet uit te sluiten is dat dit gevolgen heeft voor de Veluwe en de Rijntakken. Er wordt beschermd met het behalen extra klimaatdoelen, maar extra stikstof helpt hier niet.	De gevolgen van de extra stikstofbijdragen als gevolg van de RTG, zowel aanleg als gebruik, zijn passend beoordeeld voor de betrokken Natura 2000-gebieden. Er treden geen significante effecten op. Gelet hierop is een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming voor de RTG verleend.
9	De aanleg van de terminal zorgt voor een zeer minimale CO ₂ -reductie van 144 ton binnen Nederland	Dit nemen wij ter kennisgeving aan.

Nr.	Beantwoording zienswijze	Antwoord
10	<p>Indiener is geschrokken van de opmerking dat 15% van de containers (1350 eenheden per jaar, dus circa 4 per dag) gevaarlijke stoffen bevat. Indiener vindt dat hierdoor de veiligheid van indiener en andere omwonenden in gevaar wordt gebracht.</p>	<p>Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.</p> <p>In de reactienota behorend bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland en overige besluiten die vallen onder de provinciale coördinatie regeling voor de Railterminal Gelderland wordt uw zienswijze met dezelfde punten inhoudelijk beantwoord in paragraaf 3.8.</p>
11	<p>Er zijn naast bovengenoemde effecten nog effecten op water, bodem, landschap, cultuur, archeologie en ecologie. Indiener vindt dit te veel voor een project waar het nut en de noodzaak niet van zijn aangetoond.</p>	<p>Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Alle genoemde milieuaspecten zijn in de MER en de gecoördineerde procedure beoordeeld aan de wettelijke eisen en waar nodig zijn hiervoor vergunning en ontheffingen voor aangevraagd.</p>
12	<p>De plannen tasten het wonen in landelijke gebied aan en zijn zeer in strijd met het bestaande bestemmingsplan. De leefbaarheid komt in het geding, hetgeen niet voorzienbaar was voor indiener en van enorme invloed is op de waarde en verkoopbaarheid van de woning.</p> <p>Naast de Railterminal heeft indiener ook nog eens te maken met gerealiseerde en nog te realiseren windmolens. Daarnaast is sprake van een zonnepark van circa 60 hectare en een bedrijventerrein aan de A15. Indiener vraagt zich bovendien af of hij de garantie heeft dat er niet ook nog een bedrijventerrein komt aan zijn kant van de snelweg.</p>	<p>Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.</p> <p>In de reactienota behorend bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland en overige besluiten die vallen onder de provinciale coördinatie regeling voor de Railterminal Gelderland wordt uw zienswijze met dezelfde punten inhoudelijk beantwoord in paragraaf 3.8.</p>

2.5 Indiener 5

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	<p>Indiener maakt bezwaar tegen het ontwerpbesluit, omdat indiener van mening is dat een prachtig stuk natuur niet opgeofferd moet worden voor de Railterminal</p>	<p>Er is sprake van zeer geringe extra bijdragen aan stikstofdeposities op diverse Natura 2000-gebieden door realisatie van de terminal. Hiervan is passend beoordeeld dat dit op hexagoonniveau per habitattypen geen significante negatieve gevolgen veroorzaakt. De natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden worden in het licht van de instandhoudingsdoelen niet aangetast.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
		De overige aspecten rondom natuur zijn onderzocht en beoordeeld in het provinciaal inpassingsplan en milieueffectrapport voor de Railterminal Gelderland. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.
2	Indiener merkt tevens op dat de website zeer gebruiksonvriendelijk is.	Dit nemen wij ter kennisgeving aan.

2.6 Indiener 6

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Indieners spreken hun zorg uit over het woongenot en bijbehorende gezondheid die ernstig aangetast lijkt te worden.	Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. In de reactienota behorend bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland en overige besluiten die vallen onder de provinciale coördinatie regeling voor de Railterminal Gelderland wordt uw zienswijze met hetzelfde punt inhoudelijk beantwoord in paragraaf 3.1.
2	Indieners hebben de meeste problemen met geluid, vanwege de omgevingsgeluiden die erbij komen door de RTG en overige projecten in de omgeving zoals de A15. Daarnaast zullen fijnstof, trillingen, bodemverzakking, geur en externe veiligheid de gezondheid en veiligheid van indiener aantasten.	Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Alle genoemde milieuaspecten zijn in de MER en de gecoördineerde procedure beoordeeld aan de wettelijke eisen en waar nodig zijn hiervoor vergunning en ontheffingen voor aangevraagd.
3	De waarde van de woning van indiener zal verminderen en investeringen voor de toekomst zal niet meer aan de orde zijn.	Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. In de reactienota behorend bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland en overige besluiten die vallen onder de provinciale coördinatie regeling voor de Railterminal Gelderland wordt uw zienswijze met hetzelfde punt inhoudelijk beantwoord in paragraaf 3.1.
4	Er worden met diverse geluidnormen, piekbelastingen, fijnstofwaarde en	Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	risicowaarden gestrooid maar is aan ons onderbouwd of gewaarborgd. Zeker niet omdat indiener niet weet wat de toekomst brengt en hoever de uitbreiding doorgaat.	aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Alle genoemde milieuaspecten zijn in de MER en de gecoördineerde procedure beoordeeld aan de wettelijke eisen en waar nodig zijn hiervoor vergunning en ontheffingen voor aangevraagd.
5	Al deze punten drijven natuurlijk het wildbestand weg en de natuur sterft een langzame dood in dit gebied en dan over de gezondheid van de mensen nog maar niet te spreken.	Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Voor de soortenbescherming is een ontwerpbesluit ontheffing Wet natuurbescherming verleend die al eerder ter inzage heeft gelegen en waarin afdoende (mitigerende) maatregelen worden genomen om de staat van instandhouding van de betrokken beschermde soorten te waarborgen.
6	Het oppervlakte en bodemwater loopt ernstige risico gezien de oude gifstort.	Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Het tracé van de ontsluitingsweg raakt de locatie van de voormalige stortplaats overigens 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.
7	Er wordt geen waarborg gegeven over het sluipverkeer door Eimerensestraat en de aantrekkende criminaliteit.	Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.
8	Het geeft indiener zorgen dat er nog gewerkt moet worden aan een parkeervoorziening voor vrachtverkeer en een voorziening voor overnachtingsmogelijkheden voor de chauffeurs. Ook de komst van diverse bedrijven is niet gewaarborgd en aan welke normen en waardes ze moeten voldoen, laat staan de geur en geluiden die deze produceren.	Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. In de reactienota behorend bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland en overige besluiten die vallen onder de provinciale coördinatie regeling voor de Railterminal Gelderland wordt uw zienswijze met hetzelfde punt inhoudelijk beantwoord in paragraaf 3.1.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
9	Bij de plannen voor de terminal is volgens indiener de stikstofuitstoot niet naar behoren onderbouwd en is er geen waarborg over de gevolgen hiervan.	De gevolgen van de extra stikstofbijdragen als gevolg van de RTG, zowel aanleg als gebruik, zijn passend beoordeeld voor de betrokken Natura 2000-gebieden. Er treden geen significante effecten op. Gelet hierop is een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming voor de RTG verleend.
10	Bij een groeiende economie door industriële bebouwing en de op- en overslag zal de belasting voor de natuur en leefomgeving alleen maar groter worden, indiener heeft daardoor ernstige twijfels over de berekening van de geluidswaardes en gegevens over fijnstof en stikstofuitstoot. Gezondheidsschade, natuurvernietiging en risico op calamiteiten maar ook eventuele nieuwe bebouwing richting noordzijde bij uitbreiding industrie zullen een ernstige bedreiging zijn.	Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Alle genoemde milieuaspecten zijn in de MER en de gecoördineerde procedure beoordeeld aan de wettelijke eisen en waar nodig zijn hiervoor vergunning en ontheffingen voor aangevraagd.

2.7 Indiener 7

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	Indiener is van mening dat in verband met de aantrekkelijkheid van het gebied ook de ontwikkeling van industrie de Grift langs de A15 richting spoorlijn Arnhem – Nijmegen bij dit besluit mee te nemen. Er is in 1996 al door de Raad van State uitspraak gedaan voor industrie.	Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Voorliggend besluit richt zich enkel op de ontwikkeling van de Railterminal Gelderland en de daarvoor benodigde infrastructuur. Realisatie van industrie en/of andere ontwikkelingen, zoals het industrieterrein de Grift maken geen onderdeel uit van voorliggend besluit.
2	Er is een goede verbinding vanaf deze locatie na de A1325 en een oprit naar de snelweg A15 zijn te realiseren.	Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.
3	Aantrekkelijke logistiek naar Arnhem is te maken over het industrieterrein de Grift door het benutten van het gebied en de griftdijk te ontlasten van vrachtverkeer en verkeerskundig maken ontsluiting na de A325 Arnhem/Huisen. Hierbij heb je geen last van fietsverkeer Elst/ Nijmegen. Er ligt al een weg bij de windmolens.	Dit nemen wij ter kennisgeving aan. Dit zijn geen overwegingen die ten grondslag liggen aan de toestemmingsverlening voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.

2.8 Indiener 8

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	<p>Een van de uitgangspunten van de RTG is een verandering van vervoer waarbij meer per spoor en minder per vrachtwagen wordt vervoerd en op die manier een bijdrage wordt geleverd aan de vermindering van uitstoot van CO₂, fijnstof en stikstof. Waarom blijkt dan uit de AERIUS berekeningen een toename van stikstofdepositie op enkele Natura 2000-gebieden? Een toename in stikstofemissie betekent dat de doelstelling van de RTG niet gerealiseerd zal worden en daarmee nut en noodzaak niet correct en voldoende zijn onderbouwd.</p>	<p>Er is een verschil tussen terugdringen van de generieke (inter)nationale uitstoot van stikstof, CO₂ en fijnstof en het instrumentarium van vergunningverlening per individueel plan/project waarbij ontwikkelingen worden getoetst die op zich zelf of in cumulatie met andere projecten/plannen met zekerheid de natuurlijke kenmerken van betrokken Natura 2000-gebieden niet mogen aantasten.</p> <p>De RTG draagt op grotere geografische schaal juist bij aan het terugdringen van de generieke CO₂-, fijnstof- en stikstofuitstoot door meer vervoer van goederen over het spoor (over langere afstanden) i.p.v. over de weg te bewerkstelligen. Niet is te voorkomen dat er lokaal/regionaal een kleine toename is van stikstofemissies door de exploitatie en verkeersaantrekkende werking van de RTG als inrichting.</p> <p>De berekening van de stikstofdepositie is uitgevoerd met het programma AERIUS. In de Instructie gegevensinvoer bij dit programma is aangegeven dat de effecten van het wegverkeer niet berekend worden als het verkeer is opgegaan in het heersende verkeersbeeld. De railterminal leidt tot een afname van het vrachtverkeer op de A15. Deze daling mag op grond van de Instructie gegevensinvoer echter niet worden meegenomen in de berekening van de stikstofdepositie van de RTG omdat dit verkeer niet te onderscheiden is van het overige verkeer op de A15. Dit betekent dat alleen de toename van het verkeer van en naar de railterminal is berekend en niet de afname op de A15. Hierdoor lijkt het of de railterminal leidt tot een toename van de generieke stikstofdepositie.</p> <p>De RTG is op grond van de vereisten van de Wet natuurbescherming (in cumulatie) passend beoordeeld en heeft geen significante effecten voor de betrokken Natura 2000-gebieden.</p>
2	<p>Uit de plannen blijkt niet hoe de elektriciteit van de elektrisch aangedreven werk- en voertuigen opgewekt wordt. Indien hiervoor fossiele brandstoffen gebruikt worden, dient dit meegerekend te worden in de stikstofberekeningen. Dit geldt zowel voor de aanlegfase als voor de gebruiksfase.</p>	<p>Op grond van de Instructie gegevensinvoer van AERIUS dienen effecten als gevolg van de opwekking van elektriciteit niet in de berekeningen te worden meegenomen.</p>
3	<p>Hoe wordt gewaarborgd dat uitbreiding van de RTG in de nabije toekomst en daarmee</p>	<p>Vanuit elk wettelijk kader zal voldaan moeten worden aan de wettelijke vereisten vanuit</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	aanvullende toename van geluid, stikstof, milieubelasting, licht en verkeer uitgesloten wordt?	vigerende wet- en regelgeving en de voor de RTG afgegeven ontheffingen en vergunningen waar toezicht op plaatsvindt.
4	<p>Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 20 januari 2021 over het tracébesluit A15/A12 Ressen-Oudbroeken (ViA15) dient bij de stikstofberekeningen ook stikstofdeposities als gevolg van verkeer op afstanden groter dan 5 km van de bron berekend te worden. Aangezien de gehanteerde berekeningen zijn uitgevoerd met een versie van de AERIUS Calculator waarin voor verkeer alleen de deposities tot 5 km afstand is berekend, is de huidige toetsing van stikstofeffecten mogelijk onjuist en de onderbouwing van de vergunning daarmee niet verdedigbaar. Het is niet uit te sluiten dat berekeningen waarin ook de depositie buiten de zone van 5 km als gevolg van verkeersbewegingen is opgenomen, resulteren in hogere emissie- en depositiewaarden en daarmee in een sterker negatief effect op instandhoudingsdoelen en ontwikkelopgaven.</p>	<p>De tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak inzake het Tracébesluit voor de ViA15 is een projectspecifieke tussenuitspraak waarbij de minister in de gelegenheid is gesteld nadere motivering aan te leveren. Deze tussenuitspraak is niet gericht op projecten in het algemeen. Adviesbureau TAUW heeft de meest actuele, beschikbare berekeningsmethoden en wetenschappelijke kennis en inzichten toegepast op moment van vergunningaanvraag.</p> <p>Met dit ontwerpbesluit wordt de geldende wet- en regelgeving inclusief de meest recente jurisprudentie toegepast.</p> <p>Desondanks heeft de provincie vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid voor de RTG een nadere analyse laten uitvoeren conform de handreiking “Bepalen depositie-effect wegverkeer binnen 5 km” van Bijl2. Met behulp van SRM2 binnen Aeries is bepaald wat het verloop is van de stikstofdepositie over de afstand tot 5 kilometer vanaf de RTG en wat er nog aan depositie is van verkeer op de 5 km afkaplijn in Aeries bij gebruik van SRM2. Op deze manier wordt er inzicht verkregen of er nog sprake kan zijn van depositie van verkeer ten gevolge van de RTG op Natura 2000-gebieden in de omgeving en of die depositie zou kunnen leiden tot significante effecten. Daartoe zijn twee lijnen getrokken van de ontsluitingsweg van RTG richting de meest relevante Natura 2000-gebieden: Veluwe en Rijntakken. De meest voorkomende windrichting in Nederland is van zuidwest naar noordoost, daarom zijn alleen de deposities op noordelijk gelegen gebieden berekend (op gebieden ten zuiden van de emissiebron zal de depositie altijd lager zijn bij gelijke afstand en terreintype). Op de twee lijnen zijn op vaste afstanden van elkaar rekenpunten gelegd waar de stikstofdepositie wordt berekend binnen en net buiten het tracé van 5 kilometer.</p> <p>Deze analyse laat zien dat op de afkaplijn van 5 km de stikstofdepositie 0,00 mol N/ha/j bedraagt (de afstand tot Veluwe is dan nog ca 3,5 km). Richting Rijntakken is er op de 5 km afkaplijn nog sprake van 0,01 mol N/ha/j. De resterende afstand tot Rijntakken is dan nog ruim 4 km. Gelet hierop en in het licht van de passende beoordeling is, zonder uit te sluiten</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
		dat er geen depositie plaatsvindt op Natura 2000-gebied Rijntakken, met zekerheid aan te geven dat er van significante gevolgen als gevolg van stikstofdepositie door wegverkeer van de RTG geen sprake is.
5	Bij de AERIUS berekening dient uitgegaan te worden van een worst-case scenario, in dit geval het maximum aantal laadeenheden en maximum aantal daaraan verbonden verkeersbewegingen. Hier dient de keuze van rekenjaar op afgestemd te worden. Dit lijkt hier niet te zijn gebeurd.	<p>In de Aerijs-berekening is wel degelijk uitgegaan van een worst-case benadering voor de gebruiksfase. De verwachting is dat de terminal in 2025 wordt opengesteld. Het jaar 2025 is daarom gebruikt als rekenjaar voor de gebruiksfase. Voor de aanlegfase is uitgegaan van het rekenjaar 2023. De Aerijs-berekening is uitgevoerd op basis van de best beschikbare informatie, waar inschattingen nodig zijn, is een worst-case uitgangspunt gehanteerd, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • er wordt vanuit gegaan dat in 2025 direct de maximale capaciteit gebruikt wordt, maar de verwachting is dat dit in de praktijk bij een positief groeiscenario pas na 5-7 jaar van toepassing zal zijn; • er is gerekend met permanent gebruik van diesel aangedreven reach stackers. Deze vallen grotendeels weg bij 30.000 laadeenheden doordat op- en overslag van containers vanaf dat moment moet worden uitgevoerd met elektrische portaalkranen; • de emissiefactoren voor verkeer gelden voor het zichtjaar 2025, maar metertijd ontstaat er een steeds schoner wagenpark. In de jaren na 2025 zijn in de praktijk de verkeersemisies dus lager dan waarmee nu is gerekend.
6	In de passende beoordeling worden mogelijke effecten van een toename van stikstofdepositie als niet significant beoordeeld. Echter, ook een kleine toename van stikstofdepositie kan een negatief effect hebben en een negatief effect op het behalen van de instandhoudingsdoelen en ontwikkelopgaven is derhalve niet uit te sluiten.	Er is sprake van zeer geringe extra bijdragen aan stikstofdeposities op diverse Natura 2000-gebieden waarvan passend is beoordeeld dat die op hexagoonniveau per habitatype geen significante negatieve effecten veroorzaken. De natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden worden in het licht van de instandhoudingsdoelen niet aangetast.
7	Er is onvoldoende onderzocht wat de cumulatieve effecten zijn m.b.t. stikstof. Hierbij dient ook de aanleg en gebruik van het zonnepark en meer windmolens nabij de RTG, uitbreiding van Park 15, uitbreiding van bedrijventerrein de Grift in Nijmegen-Noord, Kleefse Waard en IJsseloord 2 in Arnhem, 7Poort in Zevenaar en woningbouw in Arnhem-Zuid, Nijmegen-Noord, Oosterhout en Elst meegenomen te worden. Daarnaast dient cumulatie met het doortrekken en verbreden van de A15 getoetst te worden.	In hoofdstuk 7 van de passende beoordeling is toegelicht dat strikt genomen geen cumulatieve toets hoeft plaats te vinden voor de RTG, omdat zowel tijdens de aanleg- als de gebruikersfase met zekerheid geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van een negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen. Uit oogpunt van zorgvuldigheid en volledigheid zijn de effecten van andere projecten in de provincie Gelderland wel in de passende beoordeling beschouwd, om ieder risico op cumulatieve, significante gevolgen voor de Natura 2000-gebieden uit te kunnen sluiten. Het project ViA15 is hier onderdeel van. Deze toets concludeert dat zelfs projecten die

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
		overlappen met de RTG in tijd en depositie op de Veluwe en Rijntakken door de ecologische omstandigheden geen cumulatief significante gevolgen hebben.
8	<p>In de passende beoordeling wordt naast de verstoringfactor stikstof niet ingegaan op andere verstoringfactoren. Een aantal voor het Natura 2000-gebied Rijntakken aangewezen Vogelrichtlijnsoorten gebruikt de beoogde locatie van de RTG en omgeving als foerageergebied. De aanleg en het gebruik van de RTG resulteert mogelijk in een negatief effect op deze soorten middels externe werking. Verstoring als gevolg van geluid, licht en optische verstoring is aannemelijk en dient nader beoordeeld te worden. Daarnaast is gelet op de korte afstand tot Natura 2000-gebied Rijntakken een negatief effect als gevolg van geluidsverstoring in de leefgebieden binnen Rijntakken niet op voorhand uit te sluiten. Hierbij dient in elk geval het zware geluid van het overslaan van containers en van heiwerkzaamheden nader beoordeeld te worden.</p>	<p>Gelet op de afstand van de railterminal bij Valburg tot aan de nabijgelegen Natura 2000-gebieden volgt dat op voorhand is uit te sluiten dat andere effecten dan stikstofeffecten zullen optreden. Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op 2,5 km afstand en Natura 2000-gebied de Veluwe op 7 km. Dit is in de passende beoordeling (Tauw, 2021) opgenomen.</p> <p>Uit de veldonderzoeken is niet gebleken dat kwalificerende vogelrichtlijnsoorten die zijn aangewezen voor Natura 2000-gebied Rijntakken gebruik maken van het plangebied van de RTG om te foerageren. Op basis van de omvang van het plangebied en de aard en het huidige gebruik van het gebied zal er met zekerheid geen sprake zijn van significante effecten als het gaat om externe werking voor aangewezen soorten en hun instandhoudingsdoelen.</p>
9	<p>Mogelijk dient de passende beoordeling te worden herzien op grond van de resultaten van de aangepaste stikstofberekeningen (zie vorige punten) en beoordeling van overige verstoringfactoren (vorige punt). Indien hieruit volgt dat er sprake is van een negatief effect op de instandhoudingsdoelen en/of ontwikkelopgaven van Natura 2000-gebieden, is een ADC-toets vereist.</p>	<p>Er is sprake van zeer geringe extra bijdragen aan stikstofdeposities op diverse Natura 2000-gebieden waarvan passend is beoordeeld dat die op hexagoonniveau per habitatype geen significante negatieve effecten veroorzaken. De natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden worden in het licht van de instandhoudingsdoelen niet aangetast. Een ADC-toets is gelet hierop niet aan de orde.</p>

2.9 Indiener 9 t/m 40

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
1	<p>Erkend wordt dat sprake is van een toename van de stikstof uitstoot op Natura 2000-gebieden. Dit is in strijd met rijksbeleid om de stikstof landelijk terug te brengen naar een aanvaardbaar niveau op basis van internationaal gemaakte afspraken. Deze internationale afspraken en rijksbeleid kan niet los worden gezien van de toetsing van plannen en projecten in het kader van de Wet natuurbescherming. Zoals overwogen door de RvS bij in de uitspraak 201606653/2/R2 op 30 sept 2020, Logistiek park Moerdijk, onder 4.1: <i>'De Afdeling overweegt dat de algemene opgave om de te hoge stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden terug te brengen moet worden</i></p>	<p>Er is een verschil tussen beleid voor terugdringen van de generieke uitstoot van stikstof en het instrumentarium van vergunningverlening per individueel plan/project waarbij ontwikkelingen worden getoetst die op zich zelf of in cumulatie met andere projecten/plannen met zekerheid de natuurlijke kenmerken van betrokken Natura 2000-gebieden niet mogen aantasten. De provincie heeft dit blijkens de aanvraag voldoende aangetoond middels de passende beoordeling.</p> <p>De Afdeling duidt in de uitspraak waarop wordt gewezen op de algemene plicht voor lidstaten vanuit de Habitatrictlijn voor</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	<p><i>onderscheiden van de besluitvorming over individuele plannen en projecten die tot stikstofdepositie leiden. De algemene opgave hangt samen met de uit de Habitatrichtlijn voortvloeiende verplichting tot behoud, herstel en het voorkomen van verslechtering van de Natura 2000-gebieden (artikel 6, eerste en tweede lid). Voor individuele plannen en projecten die significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied kunnen hebben, geldt dat deze uitsluitend kunnen worden vastgesteld als uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan of het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.'</i></p> <p>De Afdeling eist dat er zekerheid is verkregen dat de Railterminal de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet zal aantasten. Indiener is van mening dat deze zekerheid ontbreekt.</p>	<p>behoud, herstel en het voorkomen van verslechtering van de Natura 2000-gebieden, maar dat dit los moet worden gezien van individuele projecten zoals de RTG die zelfstandig vergund moeten kunnen worden. Het project RTG is op grond van de vereisten van de Wet natuurbescherming (in cumulatie) passend beoordeeld en heeft geen significante effecten voor de betrokken Natura 2000-gebieden.</p> <p>Daarnaast draagt de RTG wel degelijk op grotere geografische schaal juist bij aan het terugdringen van de generieke CO₂- en stikstofuitstoot door meer vervoer van goederen over het spoor (over langere afstanden) i.p.v. over de weg te bewerkstelligen.</p>
2	<p>Op grond van de wijzigingen van het stikstofberekingsmodel in de Instructie gegevensinvoer heeft Gedeputeerde Staten het vrachtverkeer van en naar de Railterminal tot een punt dicht bij de Terminal meegerekend, omdat dit een realistisch punt is waarop de vrachtwagens opgaan in het heersende verkeersbeeld van de A15 en zich niet meer onderscheiden van de rest van het verkeer. De indiener is van mening dat bij de vaststelling van dit realistische punt geen of onvoldoende rekening is gehouden met de uitstoot van stikstof door (de te verwachten toename van) dieseltreinen. Bovendien zal de komst van de Railterminal niet alleen leiden tot meer vrachtverkeer en wegverkeer van en naar de terminal maar ook tot meer vrachtverkeer en wegverkeer van en naar de verschillende distributiebedrijven naar klanten en andere afnemers, hetgeen zal leiden tot een substantiële toename van stikstof in de omgeving welke toename rechtstreeks valt toe te schrijven aan de Railterminal. Bij het al dan niet vaststellen of sprake is van significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kan niet worden gekozen voor een theoretisch model waarin een punt wordt gekozen waarin vrachtwagens opgaan in het verkeersbeeld, mede ook omdat in Nederland vrijwel overal de maxima depositiewaarden van stikstof is bereikt of wordt overschreden. Er zal een realistische meting moeten plaatsvinden van de uitstoot van stikstof, ook met betrekking tot vrachtwagenverkeer en overig verkeer buiten het gehanteerde punt bij de Railterminal, en de effecten hiervan op de Natura 2000-gebieden.</p>	<p>De emissie van de dieseltreinen en verkeersbewegingen zijn in AERIUS als aparte bronnen ingevoerd. Voor wat betreft de verkeersbewegingen is de emissie, conform de Instructie gegevensinvoer Aeriusscalculator, berekend tot het punt dat het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. De emissies van de dieseltreinen zijn in de berekeningen meegenomen daar waar deze op het CUP en de railterminal rijden. De uitgangspunten voor vrachtverkeer en dieseltreinen zijn gebaseerd op een realistisch bedrijfsmodel wat is uitgewerkt door Logitech (Capaciteitsanalyse Railterminal Gelderland, Logitech maart 2020). Al het benodigd materieel op basis de capaciteitsanalyse, inclusief de dieseltreinen en verkeersbewegingen, zijn gebruikt om de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te berekenen en de effecten in de passende beoordeling te beoordelen. Hiermee is in onze optiek voldoende aannemelijk gemaakt dat er een realistisch uitgangspunt is aangedragen voor wat betreft dieseltreinen die zijn meegerekend voor stikstofdepositie inzake de exploitatie van de RTG. De toename in verkeer als gevolg van consumptief gedrag of vrachtverkeer dat toeneemt door economische ontwikkelingen of door de groei van PARK15, die indiener verwacht, behoort tot het heersende verkeersbeeld en de autonome ontwikkeling en is opgenomen in de achtergrondconcentratie van de modelberekeningen. Deze verkeerstoename staat los van de ontwikkeling van de RTG dan wel de toename van verkeer die direct aan tot de komst van de RTG kan worden</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
		<p>toegerekend als onderscheidend van het heersende verkeersbeeld.</p> <p>Voor de RTG is ten grondslag aan de aanvraag voor de vergunning Wet natuurbescherming gebruik gemaakt van de meest actuele beschikbare kennis, wetenschappelijke inzichten en berekeningsmodellen. Voor stikstofdepositieberekeningen is de meest actuele versie van Aerius, te weten Aerius Calculator 2020 gebruikt. Gelet op de bij de aanvraag meegeleverde stukken is voldoende aannemelijk gemaakt dat elke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden en exploitatie van de RTG voor de betrokken Natura 2000-gebieden wordt weggenomen.</p>
3	<p>De eerder diesel aangedreven zogenaamde Empty Handler is vervangen door een elektrische Empty Handler, omdat deze nu realistisch in te zetten zijn op grond van beschikbaarheid en kosten. Deze gewijzigde uitgangspunten zorgen na berekeningen met de nieuwe Aerius Release (versie 3 van januari 2021) voor dusdanig lage uitkomsten in de stikstofdepositie, waarbij significantie is uit te sluiten en er geen compensatieverplichting (meer) is. Gelet hierop en om een zuivere procedure te houden na dusdanige wijzigingen heeft Gedeputeerde Staten besloten de eerdere in te trekken en een nieuwe aanvraag in te dienen op grond van de meest actuele stikstofberekeningsmodellen en legitieme uitgangspunten.</p> <p>Het ontwerp Provinciaal inpassingsplan waarborgt niet het enkel gebruiken van een elektrische Empty Handler. Het is de vraag of in een Provinciaal inpassingsplan een ondernemer verplicht kan worden om een bepaald type aangedreven voertuig te gebruiken, nu het de vraag zal zijn of dergelijke verplichtingen relevant zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Het provinciaal inpassingsplan heeft geen waarborg voor het uitsluitend inzetten van een elektrische Empty handler. Het provinciaal inpassingsplan regelt, op basis van de conditionerende onderzoeken, dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening tot 30.000 laadeenheden gebruik mag worden gemaakt van materieel aangedreven op fossiele brandstoffen. Boven de 30.000 laadeenheden mag uitsluitend elektrische materieel worden ingezet. Ter ondersteuning mag dan enkel nog materieel aangedreven op fossiele brandstoffen (reachstacker) worden ingezet op plaatsen die niet bereikbaar zijn voor elektrische kranen.</p> <p>Voorliggend besluit past binnen de gestelde de regels in het inpassingsplan. De vergunde stikstofruimte gebaseerd op de meegeleverde stikstofberekeningen bij de vergunning-aanvraag met een elektrische empty handler dwingt af dat een elektrische empty handler ingezet moet worden. Deze verplichting volgt niet uit het provinciaal inpassingsplan. Er is geen extra (vergunde) emissieruimte voor een dieselaangedreven empty handler.</p>
4	<p>Door de aanleg- en gebruiksfase van de Railterminal neemt de stikstofdepositie op de Natura-2000 gebieden Rijntakken en de Veluwe toe. Omdat in dit deel van Nederland de al aanwezige stikstofdepositie gelegen zijn boven de kritische depositiewaarden kan een verdere toename van de stikstoflast significante effecten hebben.</p> <p>De effecten van het project op Natura 2000-gebieden is al eerder beoordeeld en gerapporteerd in de Voortoets Terminal Valburg, in het kader van de milieueffectenstudie (MES) en het PIP</p>	<p>Gelet op de afstand van de railterminal bij Valburg tot aan de nabijgelegen Natura 2000-gebieden volgt dat op voorhand is uit te sluiten dat andere effecten dan stikstofeffecten zullen optreden. Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op 2,5 km afstand en Natura 2000-gebied de Veluwe op 7 km. Dit is in de passende beoordeling (Tauw, 2021) nogmaals bevestigd.</p> <p>De door indiener genoemde gebieden, uiterwaarden van de Rijn en de Waal, Ooij,</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	<p>Railterminal Gelderland-ecologisch onderzoek. In deze studies is geconstateerd dat, gezien het karakter van de ontwikkeling en de afstanden tot het dichtbij zijnde Natura 2000-gebieden, andere effecten dan stikstofdepositie (zoals geluid, licht, visuele effecten) met zekerheid uitgesloten zijn. Dergelijke effecten blijven in de voorliggende passende beoordeling verder buiten beschouwing. Indien er is van mening dat deze andere effecten wel degelijk hadden moeten worden meegenomen, omdat sinds dat deze studies zijn uitgevoerd, er een nieuw ontwerp PIP is opgesteld, zodat de andere effecten ook hadden moeten worden getoetst op basis van een laatste ontwerp-PIP. Dit heeft ten onrechte niet plaatsgevonden, zodat niet gesteld kan worden dat andere effecten dan stikstofdepositie met zekerheid uitgesloten zijn tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden, met name geluid en geluid kan effecten hebben op dicht bij gelegen Natura 2000-gebieden.</p> <p>Indien er wordt wijst erop dat er maar een beperkt aantal Natura 2000-gebieden zijn onderzocht. Ook andere aanwezige Natura 2000-gebieden, die niet zijn onderzocht kunnen effecten ondervinden van de ingebruikstelling en ingebruikname van de RTG.</p>	<p>Huissen en Millingen aan de Rijn behoren allemaal tot hetzelfde Natura 2000-gebied Rijntakken. Dit Natura 2000-gebied is betrokken in de onderzoeken.</p>
5	<p>Op basis van de Europese wetgeving is niet van belang of sprake is van een significante toename van stikstof uitstoot op de Natura 2000 gebieden. Het gaat erom of sprake is van een ontoelaatbaar effect van stikstof op de Natura 2000-gebieden. Dat er sprake is van een toename wordt erkend en blijkt uit de berekeningen. Nu de al aanwezige stikstof depositie uit bestaande bronnen hoger is dan de kritische depositiewaarden is elke toename van stikstof door de RTG en negatief effect op de Natura 2000-gebieden in strijd met de Europese wetgeving en de jurisprudentie van de Afdeling.</p> <p>In de uitspraak betreffende tracébesluit ViA15 heeft de Afdeling aangegeven dat de stikstofuitstoot van het verkeer van de A15 op meer dan 5 kilometer afstand van de weg moet worden meegenomen. Er moet een volledig beeld ontstaan van de hoeveelheid stikstof die neerkomt in beschermde natuurgebieden in de omgeving. Dat is volgens de Afdeling een vereiste op grond van de Europese Natuurwetgeving. Uit de berekeningen dient volledig, precies en definitief te worden geconcludeerd dat het tracébesluit geen nadelige gevolgen heeft voor omliggende Natura 200-gebieden. De</p>	<p>De tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak inzake het Tracébesluit voor de ViA15 is een projectspecifieke tussenuitspraak waarbij de minister in de gelegenheid is gesteld nadere motivering aan te leveren. Deze tussenuitspraak is niet gericht op projecten in het algemeen. Adviesbureau TAUW heeft de meest actuele, beschikbare berekeningsmethoden en wetenschappelijke kennis en inzichten toegepast op moment van vergunningaanvraag.</p> <p>Met dit ontwerpbesluit wordt de geldende wet- en regelgeving inclusief de meest recente jurisprudentie toegepast.</p> <p>Desondanks heeft de provincie vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid voor de RTG een nadere analyse laten uitvoeren conform de handreiking "Bepalen depositie-effect wegverkeer binnen 5 km" van Bijl. 12. Met behulp van SRM2 binnen Aeries is bepaald wat het verloop is van de stikstofdepositie over de afstand tot 5 kilometer vanaf de RTG en wat er nog aan depositie is van verkeer op de 5 km afkaplijn in Aeries bij gebruik van</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
	<p>Europese Natuurwetgeving vereist die mate van volledigheid en duidelijkheid. Uit deze uitspraak volgt dat niet vaststaat of de berekeningen krachtens het rekenmodel SRM2 in de Aeries Calculator tot volledige, precieze en definitieve conclusies kunnen leiden over de hoeveelheid stikstof die terechtkomt in beschermende natuurgebieden. Indiener vraagt zich dan ook af of de gehanteerde berekeningswijze in overeenstemming is met deze uitspraak van de Afdeling.</p>	<p>SRM2. Op deze manier wordt er inzicht verkregen of er nog sprake kan zijn van depositie van verkeer ten gevolge van de RTG op Natura 2000-gebieden in de omgeving en of die depositie zou kunnen leiden tot significante effecten. Daartoe zijn twee lijnen getrokken van de ontsluitingsweg van RTG richting de meest relevante Natura 2000-gebieden: Veluwe en Rijntakken. De meest voorkomende windrichting in Nederland is van zuidwest naar noordoost, daarom zijn alleen de deposities op noordelijk gelegen gebieden berekend (op gebieden ten zuiden van de emissiebron zal de depositie altijd lager zijn bij gelijke afstand en terreintype). Op de twee lijnen zijn op vaste afstanden van elkaar rekenpunten gelegd waar de stikstofdepositie wordt berekend binnen en net buiten het tracé van 5 kilometer.</p> <p>Deze analyse laat zien dat op de afkaplijn van 5 km de stikstofdepositie 0,00 mol N/ha/j bedraagt (de afstand tot Veluwe is dan nog ca 3,5 km). Richting Rijntakken is er op de 5 km afkaplijn nog sprake van 0,01 mol N/ha/j. De resterende afstand tot Rijntakken is dan nog ruim 4 km. Gelet hierop en in het licht van de passende beoordeling is, zonder uit te sluiten dat er geen depositie plaatsvindt op Natura 2000-gebied Rijntakken, met zekerheid aan te geven dat er van significante gevolgen als gevolg van stikstofdepositie door wegverkeer van de RTG geen sprake is.</p>
6	<p>Ten onrechte wordt ervan uitgegaan dat maar 5% treinen op diesel rijden. Ten onrechte wordt het zwaar vrachtwagenverkeer dat voor en na de openingstijden niet het terrein op kan van de Railterminal en vaak in de winter met draaiende motoren zal wachten niet meegerekend bij het stationair draaien. Het te verwachten aantal voertuigen is enkel gebaseerd op de Railterminal zal, geen rekening wordt gehouden met de te verwachte toename bij de distributiecentra. Geen rekening wordt gehouden met de cumulatieve effecten van andere aangenomen besluitvorming omtrent de verlenging van de A-15.</p>	<p>Per weekdag arriveren 12 aankomende en 12 vertrekkende treinen op de terminal. Het overgrote deel van deze treinen is geëlektrificeerd en komt door middel van "zeilend binnenkomen" de terminal binnen. Een enkele trein op de Betuwe is nog niet geëlektrificeerd. ProRail heeft aangegeven dat dit minder dan 5% van de treinen betreft. Deze treinen moeten de terminal worden opgetrokken met behulp van een diesellocomotief. Dit is meegenomen in de stikstofberekeningen.</p> <p>Vrachtwagenverkeer voor de terminal zal automatisch toegang kunnen verkrijgen tot het terrein. Op het terminalterrein worden voldoende parkeerplaatsen gecreëerd voor bestemmingsverkeer in afwachting van het op- of afladen van de vracht. De bedrijfsvoering is van dien aard, dat sprake zal zijn van kortstondig 'halen en brengen'. Mede gezien de regionale herkomst van de ladingstromen, vinden wij de verwachting gerechtvaardigd dat vrachtwagens niet langer</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Antwoord
		<p>stationair draaien dan nu is meegenomen in de stikstofberekeningen.</p> <p>Al het materieel, inclusief de dieseltreinen en stationair draaien vrachtwagens op locatie, zijn gebruikt om de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te berekenen en de effecten daarvan in de passende beoordeling te beoordelen.</p> <p>Hiermee is in onze optiek voldoende aangetoond dat een realistisch uitgangspunt is aangedragen voor wat betreft dieseltreinen en andere bronnen van emissie die zijn meegerekend voor stikstofdepositie inzake de exploitatie van de RTG.</p> <p>In hoofdstuk 7 van de passende beoordeling is toegelicht dat strikt genomen geen cumulatieve toets hoeft plaats te vinden voor de RTG, omdat zowel tijdens de aanleg- als de gebruikersfase met zekerheid geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van een negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen. Uit oogpunt van zorgvuldigheid en volledigheid zijn de effecten van andere projecten in de provincie Gelderland wel in de passende beoordeling beschouwd, om ieder risico op cumulatieve, significante gevolgen voor de Natura 2000-gebieden uit te kunnen sluiten. Het project ViA15 is hier onderdeel van. Deze toets concludeert dat zelfs projecten die overlappen met de RTG in tijd en depositie op de Veluwe en Rijntakken door de ecologische omstandigheden geen cumulatief significante gevolgen hebben.</p>

3 Aanpassing besluit

De ingebrachte zienswijze op het ontwerpbesluit Wet natuurbescherming gebieden voor de Railterminal Gelderland geven geen aanleiding voor aanpassingen van het ontwerpbesluit. Eveneens zijn er geen ambtshalve wijzigingen opgenomen in het definitieve besluit t.o.v. het ontwerpbesluit.