



## **Notitie Railterminal Gelderland en Gebiedsvisie Knoop 38**

### **Inleiding**

De provincie Gelderland wil, samen met haar partners, een sterke en aantrekkelijke logistieke corridor realiseren. De Railterminal Gelderland (RTG) vormt een belangrijke schakel in deze corridor en is een beeldbepalend project binnen de gebiedsopgave Gelderse Corridor, door het goed benutten van de Betuweroute, de Waal en de A15. Daardoor wordt het gebied een interessante vestigingslocatie voor (logistieke)bedrijven en versterkt het de (inter)nationale én regionale economie. We realiseren dit door een goede samenwerking met bewoners, bedrijven, overheden en andere belanghebbenden. De ontwikkelingen dragen bij aan de kernwaarden van het vestigingsklimaat in het stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen: vitale economie, met een aantrekkelijke leefomgeving en een goede bereikbaarheid. De Gelderse corridor is een belangrijke schakel in de internationale corridor die loopt van Rotterdam door Gelderland naar Genua. De RTG levert een bijdrage aan de Gelderse Klimaatdoelen. Door een verschuiving van transport via weg naar spoor wordt CO2 uitstoot gereduceerd.

Onderdeel van de corridor is het gebied knoop 38. Een gebied bij Nijmegen en Overbetuwe ter hoogte van de afslag 38 aan de A15 waar goede kavels voor (logistieke) bedrijven liggen. Dit gebied kan uitgroeien tot een modern logistiek centrum met aantrekkelijke vestigingsfactoren doordat er geïnvesteerd wordt in een betere bereikbaarheid en trimodaliteit in de vervoersvormen. Een doorgetrokken A15, een bargeterminal bij Nijmegen (containerterminal voor de binnenvaart), een railterminal bij Valburg en een verbeterde doorstroming van verkeer bij de afslag 38 dragen allemaal hieraan bij. Via het gebiedsproces Knoop 38 geeft de provincie samen met de omgeving en partijen inhoud aan de laatste twee onderdelen.

Met deze notitie informeren we u over de stand van zaken rond de vorming en uitwerking van de gebiedsvisie en -programma Knoop 38 en over de afwegingen die ten grondslag liggen aan ons besluit ten aanzien van de inrichting en ontsluiting van de Railterminal Gelderland. Daarvoor hebben wij een integraal milieu-effecten onderzoek uitgevoerd voor de railterminal en zijn mogelijke ontsluitingswegen.

We starten met een overzicht van de processen gelieerd aan de ontwikkeling van de Knoop 38 en schetsen een kort overzicht van het gebiedsprogramma. Daarna gaan we nog kort in op het belang van een railterminal voor de regio, voordat we de inrichtingskeuze van de railterminal bespreken. Het standpunt van de gemeente Overbetuwe en het advies van de klankbordgroep, die is gevormd in het kader van het gebiedsproces knoop 38, worden weergegeven. We sluiten af met een planning en een voorstel voor vervolgacties.

### **Processen in het gebied**

In het gebied van de Gelderse Corridor lopen een aantal samenhangende processen en onderzoeken die spelen rond het thema logistiek en de ruimtelijke effecten ervan. Voor een compleet beeld wordt hier een korte schets van gegeven. De statenbrief zelf zal verder inzoomen op de laatste twee onderwerpen.

- *Rijksprogramma MIRT-goederencorridor oost (I&M)*  
Het MIRT-programma goederencorridors is in ontwikkeling waarmee het MIRT-onderzoek wordt afgesloten. Gelderland zet in op (de realisatie van) de verbeterde doorstroming op de A15, het realiseren van een dekkend netwerk van LNG-stations voor wegtransport en binnenvaart en de RTG waarvoor vanuit het programma goederencorridors Oost en Zuid cofinanciering wordt

gevraagd. Het programma goederencorridors wordt op dit moment gebouwd en gaat naar verwachting begin 2018 van start. Voor de RTG is er beleidsmatig steun bij het ministerie van I&M.

- *Gebiedsopgave Gelderse Corridor / Logistics Valley (PS2017-258)*

De gebiedsopgave Gelderse Corridor richt zich op de samenhangende projecten rond het thema logistiek die verweven is aan het corridorgebied van Waal, A15 en Betuweroute. Daarbij gaat het om:

- o Een betrouwbare doorstroming van goederen in de Gelderse corridor verbeteren en bewaken;
- o Economische spin-off realiseren in combinatie met de goederenstromen;
- o Verbetering woon- en werkklimaat (vestigingsfactoren);
- o Ontwikkeling van agribusiness en logistiek: meerwaarde door combineren.

Deze gebiedsopgave wordt de komende tijd steeds verder uitgewerkt en is verbonden met de ambities van Logistics Valley. Knoop 38 is één van de drie knooppunten in de logistieke corridor in Gelderland naast knooppunt Tiel en knooppunt Zevenaar-Montferland-Emmerich. Logistics Valley is een organisatie van ondernemers, overheden en kennisinstellingen die deze corridor internationaal op de kaart wil zetten.

- *Gebiedsproces Knoop 38*

Rondom Knoop 38 (Rijksweg A15, afslag 38, Elst-Oosterhout), globaal genomen het gebied tussen Valburg, Elst, Oosterhout, Slijk-Ewijk en Ressen, staan de komende jaren ontwikkelingen op de agenda, die effect op de omgeving hebben. Voorbeelden hiervan zijn de komst van een railterminal, de verbreding van de A15, het plaatsen van windturbines, ontwikkeling bedrijventerreinen Park 15 en mogelijk op termijn De Grift en de ontwikkeling van het landschapspark De Danenberg. In het gebiedsproces worden deze ontwikkelingen in samenhang bekeken en voorstellen gedaan voor maatregelen om negatieve effecten van deze ontwikkelingen te beheersen en de leefbaarheid te vergroten. We beogen de ontwikkelingen goed op elkaar af te stemmen, zonder dat de ontwikkelingen elkaar afremmen. De provincie vervult, met de RTG als aanleiding, de rol van regisseur van dit gebiedsproces. Er ligt een concept-gebiedsvisie en – programma, die in dialoog met omwonenden en initiatiefnemers is gemaakt.

- *Project Railterminal Gelderland*

Het realiseren van een opstappunt voor containers aan de Betuweroute is het doel van de provincie. Daarmee wordt de Betuweroute niet meer gezien als een grijs lint dat door het Gelderse Rivierengebied loopt, zonder dat we hiervan profijt kunnen hebben. Met de mogelijkheid tot het verladen van containers op het spoor leidt het tot een economische structuurversterking van de Gelderse regio en wordt de door de logistieke sector gevraagde trimodaliteit gerealiseerd. Via het spoor kunnen we het Europese achterland bedienen tot zelfs in China via de nieuwe zijderoute.

In de onderstaande tekst zoomen we verder in op het gebiedsprogramma Knoop 38 en de Railterminal Gelderland (RTG).

### **Gebiedsprogramma en gebiedsvisie Knoop 38**

Veel van de eerder genoemde ontwikkelingen hebben een effect op de leefkwaliteit voor de omwonenden. Hoewel elke ontwikkeling gerealiseerd wordt binnen de grenswaarden van de geldende milieunormen ervaren omwonenden dat de leefbaarheid verder onder druk komt te staan. De individuele projecten proberen voldoende compensatie te verstrekken via het instellen van een omgevingsfonds (bijvoorbeeld windturbinepark Nijmegen en Overbetuwe), het aanleggen van het landschapspark De Danenberg (compensatie van bedrijventerrein Park15) en de aanleg van een bosstrook ter compensatie van de verbreding van de A50. Maar een visie die de verschillende initiatieven op harmonieuze wijze tot een samenhangend landschappelijk geheel brengt, ontbrak. De provincie heeft daarom, naar aanleiding van de ontwikkeling van de railterminal, het initiatief genomen

om een gebiedsproces te starten om in nauwe samenwerking met bewoners, initiatiefnemers en overige belanghebbenden een gezamenlijke 'Gebiedsvisie Knoop 38' te ontwikkelen met als doel het borgen van de ruimtelijke kwaliteit en verbeteren van de (be-)leefbaarheid door de betrokken partijen. Als uitwerking van deze visie is een gebiedsprogramma opgesteld (zie bijlage). Het bevat de weergave van de ideeën, wensen en mogelijkheden zoals die vanuit de Klankbordgroep zijn aangedragen en voor zover mogelijk concreet zijn gemaakt met partijen die de realisatie en het beheer gaan oppakken. Niet alle maatregelen zullen in één keer uitgevoerd kunnen worden zowel vanuit financiële optiek als vanuit beschikbaarheid van de gronden, bijvoorbeeld. De taak van de klankbordgroep is vervuld. Het is nu aan de overheden en initiatiefnemers in het gebied om de uitwerking op te pakken, dit in goede afstemming met de belanghebbenden. Voor de realisatie en inpassing van de RTG gebeurt dat nu.

De visie op het gebied waar het Gebiedsprogramma Knoop 38 zich op richt, is aan de hand van de volgende kernbegrippen te beschrijven:

1. Agrarisch gebied

Het gebied is en blijft een agrarisch gebied binnen het stedelijk knooppunt, waar grondgebonden agrarisch gebruik veruit het grootste ruimtebeslag zal blijven houden.

2. Beheersing van verkeersstromen en milieueffecten

Het is van belang dat de milieukundige en ruimtelijke effecten van de stedelijke omgeving en dan met name de infrastructuur beheersbaar blijven. Concreet vraagt dit om een goede milieukundige inpassing van de infrastructuur en een goede verkeersafwikkeling op lokaal en regionaal niveau.

3. Duidelijke grenzen aan de randen

Om het landelijk gebied zowel in aard als omvang te behouden, is het vanuit het gebiedsbelang noodzakelijk de randen van dit landelijk gebied voldoende duidelijk te definiëren en vast te leggen. Ten noorden van de Betuweroute wordt daartoe een stevige landschappelijke ingreep voorgestaan in de vorm van een te realiseren robuuste groene wal, die een duidelijke grens stelt tussen het landelijk gebied en de infrastructuurbundel die aan de zuidzijde is gelegen.

4. Open en landelijk (geen park)

Tevens hecht de omgeving er waarde aan als het gebied blijvend een open agrarisch en landelijk gebied blijft. Dit betekent dat er geen parkvorming, zware landschappelijke verdichting met bossen etc. moet plaatsvinden.

## **Railterminal Gelderland**

### *Belang van de Railterminal Gelderland*

In eerdere Statenstukken is ingegaan op het belang van de Railterminal voor provincie Gelderland. De 'nut en noodzaak' discussie blijft echter een terugkerend element. We hebben daarom nog een Review laten uitvoeren op het belang van de Railterminal Gelderland (zie bijlage) en zullen hieronder nog een keer kort de belangrijkste argumenten op een rijtje zetten:

- Het aanbieden van trimodaliteit versterkt het Gelderse vestigingsklimaat. Het aanbieden van drie vervoersmogelijkheden (trimodaliteit) maakt de provincie aantrekkelijk als vestigingsplaats voor nieuwe bedrijvigheid. Dit leidt tot een belangrijke doorbraak naar economische structuurversterking (synchromodaliteit) en daaraan gekoppeld een potentiële toename aan werkgelegenheid met een aanmerkelijk aandeel voor laagopgeleiden. Venlo en Tilburg laten vanwege hun trimodaliteit een sterke groei zien in de vestiging van Europese distributiecentra.
- De komst van de RTG sluit goed aan op de klimaatdoelstellingen van Parijs. Vervoer over spoor is milieuvriendelijker dan over de weg en daarmee leveren wij een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen.

- Voldoende ladingaanbod. Recent onderzoek uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu laat zien dat er nog veel lading in deze regio via containers is te vervoeren ook per spoor.
- Ontlasting A15. In het kader van het onderzoek Goederen Corridor-Oost wordt veel waarde gehecht aan een goede doorstroming op de A15. Door het vestigen van een Railterminal te Valburg kan er veel vrachtverkeer van de weg gehaald worden en specifiek op de A15. Dit leidt tot betere doorstroming en meer veiligheid.
- Er ligt een Container Uitwissel Punt (CUP) met al een groot deel van de infrastructuur. De Betuweroute is speciaal gebouwd voor het goederenvervoer en bij Valburg is een emplacement (CUP) aangelegd voor het rangeren van containertreinen. Op dat emplacement willen we nu een opstappunt maken voor het overslaan van containers tussen weg en spoor. Het is de beste plek in Gelderland langs de Betuweroute waar al de nodige voorzieningen liggen.

De uitgevoerde review onderschrijft deze punten en geeft een bevestiging dat inzet op deze punten vanuit een publieke zaak gerechtvaardigd is.

#### *Locatie-afweging Railterminal Gelderland*

Bij het verder door ontwikkelen van de Railterminal hebben we gewerkt aan de beste invulling voor de railterminal. Zowel qua ligging als ook ontsluiting. Daaruit is een voorkeursvariant ontstaan om aan de noordzijde van het huidige CUP aan te sluiten en de ontsluiting van de railterminal parallel aan de noordkant van de Betuweroute te laten verlopen. De aansluiting vindt dan plaats op de Rijksweg-Zuid ter hoogte van de Reethsestraat. In gesprekken met bewoners, gemeente Overbetuwe, maar ook vanuit uw Staten blijken nog vragen te zijn over welke afwegingen de doorslag hebben gegeven. De bewoners hebben daarnaast in het gebiedsproces van Knoop 38 een alternatieve ontsluitingsvariant ingebracht. Wij hebben daarom besloten een milieu-effectenstudie (MES) uit te voeren om zo de milieu-effecten van de verschillende varianten in beeld te hebben. Omdat de voorkeursvariant niet alleen gekozen wordt op milieu-aspecten zijn er aanvullende onderzoeken uitgevoerd voor de andere beoordelingsaspecten waaronder spoorbeheer en kosten. In de volgende paragrafen presenteren we deze afweging.

#### *Drie inrichtingsvarianten van de Railterminal Gelderland*

Tijdens het traject om tot realisatie van de terminal te komen zijn altijd drie varianten in beeld geweest. Dit zijn:

- Een noordvariant ten noorden van het huidige CUP. Deze sluit aan op de middenbundel van het CUP (het gebied grofweg tussen Valburg en het buurtschap Reeth). Voor de aanleg wordt de huidige geluidswal en Reethsestraat over een lengte van 800 meter 60 meter naar het noorden verlegd.
- Een middenbundel variant waarbij de terminal op de middenbundel van het huidige CUP wordt gesitueerd. De huidige geluidswal en weg kan blijven liggen. De aanwezige sporenbundel van het CUP wordt naar het zuiden verplaatst.
- Een zuidvariant die aansluit aan de zuidkant van de Betuweroute. Er worden daarbij extra verbindingssporen aangelegd tussen de railterminal en de hoofdbaan van de Betuweroute.

In onderstaand afwegingskader zijn de belangrijkste beoordelingsaspecten van de inrichtingsvarianten met betrekking tot kosten, ruimtebeslag en spoortechnische zaken vermeld. In het bijgevoegde rapport van Logitech staan de nadere achtergronden behorend bij onderstaand afwegingskader (zie bijlage).

Afwegingskader inrichtingsvarianten Railterminal Gelderland

Aspect	Inrichtingsvarianten		
	Zuidvariant	Middenbundel	Noordvariant
Oppervlaktebeslag nieuwe grond	- 35 ha	+ 0 ha	0 5 ha
Capaciteit CUP	+	-	0
Veiligheid spoor	+	-	0
Doorstroming hoofdbaan	-	+	+
Beheeraspecten spoor	-	0	0
Beleidslijnen ProRail	-	-	0
Exploitatietechnische aspecten RTG-terrein	--	0	+
Aanlegkosten RTG	--	0	+
Toekomstvastheid	-	--	+
Kosten	52 mln	34 mln	23 mln

De volgende conclusies kunnen getrokken worden.

De milieueffecten van de inrichtingsvarianten onderscheiden zich slechts in beperkte mate van elkaar. De kosten voor de varianten onderscheiden zich wel duidelijk. De zuidvariant stamt uit de periode toen RSC Waalhaven betrokken was bij de ontwikkeling van het ROP Valburg (2012). Dit is de voorkeursvariant van de klankbordgroep, maar is niet aantrekkelijk vanwege de hoge kosten. Daarnaast moet deze variant op veel punten aangepast worden om voldoende rangeermogelijkheden te bieden en om te voldoen aan de eisen van ProRail. De kosten zullen daardoor ten opzichte van het hier gepresenteerde eindbedrag nog verder stijgen. Een ander negatief punt is het grote ruimtebeslag. Vanwege de gevraagde rangeermogelijkheden strekt de terminal zich uit over een lengte van 3 kilometer. Het verschil in milieu-effecten ten opzichte van de andere twee varianten is te gering om deze variant nog staande te houden. Daarmee valt de zuidvariant af.

De milieu-effecten tussen de middenbundel en noordvariant zijn niet onderscheidend en zijn in het milieuonderzoek als één variant opgenomen. De ligging ten opzichte van de eerste woonbebouwing is ruim en de noordvariant verschilt zestig meter in ligging ten opzichte van de middenbundel. Doordat ProRail vasthoudt aan het in stand houden van het CUP, dient voor de middenbundel drie vervangende sporen met bovenleiding te worden aangelegd tussen het huidige CUP en de Betuweroute. Dit leidt tot een forse meerinvestering. Daarnaast wordt het gebruik van het CUP in de middenbundel beperkt doordat niet alle rangeersporen bereikbaar zijn en sommige opstelsporen ook korter worden. Gezien deze beperking in gebruik, de hoge kosten en de milieu-effecten, die niet positief onderscheidend zijn, valt de middenbundel af. In afstemming met ProRail heeft GS besloten om de Noordvariant als de voorkeursvariant verder uit te werken en de middenbundel vanwege de hoge aanlegkosten en het beperkte gebruik te schrappen.

*Ontsluitingsalternatieven van de Railterminal Gelderland*

We hebben in het verleden al globaal gekeken naar de ontsluitingsalternatieven voor de railterminal. De bewoners hebben recentelijk een extra ontsluitingsalternatief aangedragen. We hebben met de klankbordgroep afgesproken om de verschillende ontsluitingsalternatieven te beoordelen op de verschillende aspecten (incl. milieu). Hiervoor heeft Royal Haskoning DHV een integraal milieueffecten onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). In onderstaande afwegingskader, afkomstig uit dit rapport, zijn de milieueffecten in beeld gebracht in samenhang met de inrichtingsvarianten van de railterminal. Vooraf is er een korte toelichting op de verschillende ontsluitingsalternatieven.

Korte omschrijving van de ontsluitingsvarianten (zie overzichtskaart):

#### *Noordvariant*

- Alternatief 1A: Parallel noordkant Betuweroute over onderhoudsweg

De ontsluiting loopt noordelijk langs het spoor richting het oosten en komt uit op de Rijksweg Zuid op het kruispunt in Reeth. Deze ontsluiting maakt gebruik van de huidige onderhoudsweg, dit is geen openbare weg.

- Alternatief 1B: Parallel noordkant Betuweroute

In deze variant wordt geen gebruik gemaakt van de huidige onderhoudsweg, maar er wordt een nieuwe verbinding aangelegd parallel aan de onderhoudsweg. De nieuwe verbinding is een openbare weg zodat in deze variant de Reethsestraat niet meer nodig is voor doorgaand verkeer.

- Alternatief 2: Oversteek naar zuidkant

De ontsluiting loopt noordelijk langs het spoor richting het oosten en heeft een onderdoorgang onder de Betuweroute, die uitkomt op de Rijksweg-Zuid

- Alternatief 3: Omrijden via Tielsestraat

De ontsluiting loopt richting het westen, via het viaduct van de Tielsestraat naar de Hoge Brugstraat en verder via de Hoge Brugstraat naar de Rijksweg Zuid.

- Alternatief 4: Reethsestraat

De ontsluiting loopt via de Reethsestraat die opgewaardeerd wordt.

#### *Zuidvariant*

Alternatief 5: Ontsluiting voor zuidvariant

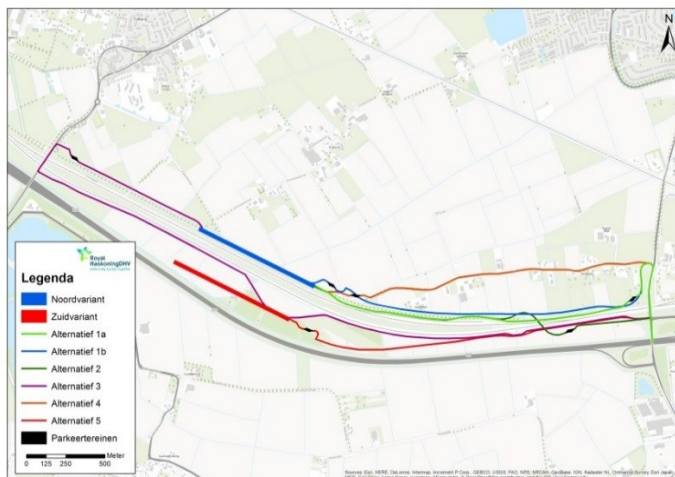
Dit alternatief is uitsluitend voor inrichtingsvariant zuid. De ontsluiting loopt over de huidige (te verleggen) Hoge Brugstraat en sluit aan op de Rijksweg-Zuid.

Daarnaast zijn er de volgende bouwstenen:

- Bouwsteen i: Fly-over Betuweroute in plaats van een tunnel (toepasbaar op alternatief 2).
- Bouwsteen ii: Gewijzigde op- en afrit vanaf de Hoge Brugstraat op de A15 (toepasbaar op alternatief 2, 3, 4 en 5)

De ontsluitingswegen dient een verkeersaanbod van 400 voertuigbewegingen per etmaal te verwerken. Daarvan bestaat het grootste deel uit vrachtwagenbewegingen.

Overzichtskaart inrichtingsvarianten en ontsluitingsalternatieven



Het afwegingskader voor de milieu-effecten is onderstaand integraal weergegeven, hieraan zijn de aspecten ruimtebeslag en kosten toegevoegd.

Tabel 0-2: Samenvatting milieueffecten RTG en ontsluiting

criterium	1A Dienstweg	1B Nieuwe weg	2 Tunnel	3 Tielsestr	4 Reethsestr	5 Zuid	Bi Viaduct	Bii Op/afrif
Aantal gehinderden geluid	0	0/+	0	0/+	0/-	0	0	0
Juridische haalbaarheid geluid	-	--	0	0	-	0	0	0
Lucht	0	0	0	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid (brom)fiets Rijksweg Zuid	+	+	0/-	0/-	+	0/-	0	0
Verkeersveiligheid overige wegvakken	+	++	0	0/-	-	0	0	0/-
Externe veiligheid Plaatsgebonden risico	0	0	0	0	0	0	0	0
Externe veiligheid Groepsgebonden risico	-	-	-	-	--	-	-	0
Lichthinder	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0/-
Landschap	-	--	-	-	--	--	--	0
Cultuurhistorie	0	0	0	0	-	0	0	0
Archeologie	--	--	-	-	--	-	0	-
Beschermde gebieden Wn	0	0	0	0	0	0	0	0
Beschermde soorten Wn	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0/-
Houtopstanden	0	0	0	0	-	0	0	0
GNN	0	0	0	0/-	0	--	0	0
Bodemkwaliteit	+	+	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0
Grondwaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0
Waterberging	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0

Ruimtebeslag (wegontsluiting)	5,2 ha	9,8 ha	7,5 ha	4,7 ha	7,1 ha	p.m.	8,5 ha	3,9 ha
Kosten (miljoenen Euro's)	7,9	6,9	36,4	12,6	7,3	p.m.	28,5	4,5

### Overweging

Het afwegingskader laat zien dat op het vlak van milieu er niet direct een alternatief is te ontdekken die in totaal erg goed of slecht scoort. De milieu-effecten ten opzichte van de woningen zijn voor veel alternatieven beperkt omdat de woningen op redelijke afstand van het initiatief liggen. De alternatieven 1B (nieuwe weg) en 4 (Reethsestraat) hebben de meest sterke negatieve scores op het vlak van juridische haalbaarheid, landschap en archeologie. Alternatief 1B kent daartegenover weer sterk positieve scores op het gebied van verkeersveiligheid, geluid en bodem. Ingrepen ten zuiden van de Betuweroute komen in conflict met het aldaar gelegen Gelders Natuurnetwerk (GNN). Door goede mitigerende en compenserende maatregelen zijn veel minnen weer als positief in te vullen. Als bijvoorbeeld maatregelen uit de gebiedsvisie knoop 38 worden uitgevoerd (groenstrook van 30m breed met grondwal) dan worden de scores op geluid en landschap minder negatief.

Alternatief 1B wordt juridisch haalbaar indien de woonfunctie van de Reethsestraat 1a en 11a opgeheven wordt. De Reethsestraat 1a hebben we als provincie al aangekocht en kunnen daarmee de woonfunctie makkelijk opheffen. De Reethsestraat 11a betreft een illegale gebruikssituatie waarop geen woonbestemming rust. De effecten op het landschap kunnen we aanpakken door uitvoering te geven aan de gebiedsvisie Knoop 38. Hierin zijn robuuste geluidswallen en groenstroken van 30 meter breed opgenomen. Het knelpunt van archeologie richt zich op een vlek grond in de buurt van de kruising Reethsestraat/Rijksweg Zuid. Voor het aanleggen van een veilige kruising is er extra ruimte nodig wat een archeologisch gebied met hoge verwachtingswaarde raakt.

We willen alternatief 4, de ontsluiting via de Reethsestraat laten vallen omdat deze toch voor de bewoners een te grote ingreep is qua verkeersveiligheid en geluidhinder. Het wegprofiel is te smal om op een verantwoorde manier deze weg als ontsluitingsweg in te richten. Bij de omrijvariant (alternatief 3 via de Tielsestraat) ervaren de bewoners van Valburg de hinder. Daarbij wordt er een onveilige

verkeerssituatie gecreëerd bij de Tielsestraat, wordt het Gelders Natuur Netwerk doorkruist en wordt er door het vrachtverkeer extra kilometers gereden die een ongunstig effect hebben op het klimaat. Als laatste ontstaat er bij dit alternatief het risico dat het vrachtverkeer via de aansluiting Herveld/Andelst de snelweg A15 oprijdt. Alternatief 2 (tunnel) scoort positief op de milieu-effecten, maar hieraan zijn hoge kosten verbonden.

Indien een drietal buiten beschouwing worden gelaten dan is er geen woning met een overschrijding van de grenswaarde voor geluid vanwege de railterminal of zijn verkeersaantrekkende werking. Ook de andere milieu-aspecten vallen binnen de normen. Vanwege de kosten en het voorkomen van ongewenste verkeersstromen en langere rijroutes kiezen we voor een ontsluiting die parallel loopt aan de noordzijde van de Betuweroute (alternatief 1A en 1B). Uit verder onderzoek is gebleken dat het gebruik van de bestaande onderhoudsweg voor de ontsluiting van de railterminal tot complicaties leidt bij de aanleg en het gebruik van deze route. Vanwege veiligheidsvoorschriften en het noodzakelijk verleggen van infrastructurele voorzieningen, lopen de kosten op. Aanleg van een geheel nieuwe (openbare) weg is daardoor goedkoper. Het bijkomend voordeel is dat deze weg ook door anderen gebruikt kan worden waardoor de Reethsestraat afgewaardeerd kan worden tot fietsstraat met bestemmingsverkeer. Dit vormt een tegemoetkoming aan de bewoners van de Reethsestraat. Het nadeel is dat vanwege deze nieuwe weg een extra ruimtebeslag komt over een breedte van 10 meter. We stellen echter, alles overziend, voor om te kiezen voor ontsluitingsvariant 1B en dat is een nieuwe openbare weg parallel aan de noordkant van de Betuweroute met een veilige aansluiting op het kruispunt Reethsestraat / Rijksweg-Zuid. Daarnaast willen we als ruimhartige compensatie voor de omwonenden, hoewel milieukundig niet noodzakelijk, een vijf meter hoge wal met een dertig meter brede groenstrook realiseren om de ontsluitingsweg goed in te passen, maar tegelijk ook het zicht op de achterliggende Betuweroute, hoogspanningsmasten en gedeeltelijk de windmolens te beperken.

### **Cumulatie van de milieu-effecten**

We hebben voor het milieu-aspect geluid een cumulatieve berekening uitgevoerd voor alle geluidbronnen in de omgeving waarbij ook de toekomstige situatie in ogenschouw is genomen. Voor een aantal referentiepunten in het gebied zijn de geluidswaarden van de verschillende bronnen vastgesteld. Bij de meeste referentiepunten blijkt dat de Rijksweg A15 en de Betuweroute de maatgevende geluidbronnen zijn. De bijdrage vanuit de RTG en zijn ontsluitingsweg voegen daar bij de naastgelegen referentiepunten niks aan toe.

De betrokken geluidbronnen zijn naast de ontwikkeling van een railterminal ook de aanleg van bedrijventerreinen (Park15), de twee windmolenparken, de Betuweroute, de verbreding van de A15 en het onderliggend wegennet. Door het beperkt aantal woningen in het gebied en de afstand tot de maatgevende hinderbron is het niet overal doelmatig voorzieningen te treffen in de overdrachtssfeer zoals een geluidscherm. Voor de RTG en zijn ontsluitingsweg willen we dat wel doen. Via de gebiedsvisie Knoop 38 kan nog gekeken worden of door slim op elkaar afstemmen van (compensatie)maatregelen het leefmilieu verder verbeterd kan worden.

### **Klankbordgroep Knoop 38**

We hebben een open planproces doorlopen waarin we vertegenwoordigers van bewonersgroepen en andere stakeholders betrokken hebben bij de uitwerking van de Railterminal en bij de inpassing van de andere projecten in het totale gebied. Dit gebiedsproces van Knoop 38 is vruchtbaar verlopen en we hebben de betrokkenen van de klankbordgroep gevraagd een advies te geven op de gebiedsvisie met -programma en het afwegingskader ten aanzien van de inrichtingsvarianten en ontsluitingsalternatieven van de Railterminal. Dit heeft geleid tot twee schriftelijke adviezen van de klankbordgroep (zie bijlagen).

In zijn algemeenheid zijn er onder de omwonenden geen voorstanders voor een railterminal ter plaatse. De klankbordgroep waardeert wel het proces om hun te betrekken bij de ontwikkeling van de RTG en samen met hun te werken aan een invulling in het gebied die erop gericht is de pijn te



verzachten (mitigerende maatregelen) en de kwaliteit van het leefmilieu zoveel mogelijk te behouden (compensatie) dan wel te versterken. De volgende uitgangspunten zijn meegegeven uit de klankbordgroep om de ingrepen die zij niet willen toch draagbaar te maken:

- Geef snel (planologische) duidelijkheid voor de bewoners in het gebied om rust en duidelijkheid te brengen. Vanwege de onduidelijkheid naar de toekomst worden woningen niet verkocht of onder de marktprijs. Voor bewoners is dit een onwenselijke situatie
- Biedt rechtvaardige compensatie voor mogelijk waardeverlies van woningen. Doordat verschillende ingrepen hebben plaatsgevonden in het gebied die verankerd zijn in verschillende bestemmingsplannen, wordt er ieder keer een eigen maatschappelijk risico van 2% gerekend voor een mogelijk waardeverlies van de woning. Op die manier kan er opgeteld toch een behoorlijk bedrag voor rekening van de bewoners komen.
- Zorg voor een goede en veilige verkeersafwikkeling vooral rond de afslag 38. Op dit moment wordt er al een knelpunt ervaren.
- Zorg voor een goede robuuste ruimtelijke, verkeerskundige en milieukundige inpassing van de RTG en de andere projecten die reeds gerealiseerd zijn op zodanige manier dat er een plus ontstaat om o.a. de cumulatie van hinder te bestrijden. De leefkwaliteit moet behouden blijven en liefst nog verbeteren.
- Verbeter de ruimtelijke kwaliteit en vergroot de gebruiks- en belevingswaarde van het landschap door landschapsontwikkeling.

Wij onderkennen de beleving van de bewoners en willen hun ook daar in tegemoet treden door snelle planologische duidelijkheid te bieden. Met gemeente Overbetuwe worden afspraken gemaakt over die compensatie. Zie hierna onder "gemeente Overbetuwe" voor nadere details. De bewoners zijn content met onze inzet voor het gebiedsproces knoop 38, maar willen graag garanties dat het gebiedsprogramma Knoop 38 wordt uitgevoerd. Die garanties kunnen wij (nog) niet alle bieden, maar de gemeente Overbetuwe samen met de provincie zullen in gemeenschappelijkheid de uitvoering ter hand nemen en sluiten hiertoe een overeenkomst.

Advies 1 klankbordgroep (gebiedsvisie-gebiedsprogramma)
---

*In het gebiedsproces is op basis van bovenstaande uitgangspunten een concept Gebiedsvisie-Gebiedsprogramma opgesteld. Daarover heeft de klankbord een advies opgesteld die is opgenomen in de bijlage. De belangrijkste adviezen zijn:*

*Vervolgproces:*

- *Beschouw het gebied als één samenhangend geheel en zorg via samenwerking en afstemming tussen overheden en de omgeving voor een optimaal resultaat;*
- *Denk aan de volgordelijkheid: neem eerst maatregelen ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid en realiseer daarna pas een eventuele Railterminal;*
- *Kies niet per se voor de goedkoopste maar kies voor de effectiefste en meest toekomst bestendige oplossing met de minste impact op leefbaarheid;*
- *Geef de klankbordgroep een rol/status bij de besluitvorming over nog te maken keuzes. Dus niet alleen een inspraakproces, maar inspraak die werkelijke betekenis heeft in de besluitvorming;*
- *Maak zorgvuldige keuzes en zorg in het vervolgproces voor een brede inspraak voor alle belanghebbenden en betrokkenen;*
- *Wees zorgvuldig, open en transparant in de communicatie en informatievoorziening;*
- *Zet bij functionele grondverwerving ten behoeve van maatregelen uit de gebiedsvisie ook in op betere verkaveling in het gebied. Let daarbij op nieuwe initiatieven (b.v. zonnepanelen): geef in de grondverwerving prioriteit aan de maatregelen en initiatieven uit de gebiedsvisie en niet aan nieuwe initiatieven;*

*Mobiliteit:*

- *Zorg voor een goede bereikbaarheid (auto, fiets, openbaar vervoer) van de omliggende dorpen via Knoop 38 ondanks alle ontwikkelingen;*
- *Maak een toekomstbestendig en optimaal veilig (snel)fietsplan tussen Elst (Rijksweg Zuid) en Nijmegen (De Grift in relatie met de Rietgraaf);*

**Bedrijvigheid:**

- *Maak helder hoe de keuzes in het kader van de Regionale Programmering Werklocaties voor dit gebied uitpakken;*
- *Houdt ook ruimte voor andere sectoren dan alleen logistiek in het gebied;*
- *Weeg nadrukkelijk het nut en noodzaak van de RTG in relatie tot het belang voor omliggende bedrijventerreinen, de vervoersbewegingen en de leefbaarheid in het gebied. Uit verkeerkundig onderzoek blijkt namelijk dat het belang van de Railterminal voor de omliggende bedrijventerreinen minder groot is dan toe nu toe verondersteld.*

De reactie van de provincie op het eerste advies is dat we op dit moment werken aan de opzet van een programmatische aanpak voor het vervolgproces op basis van de uitgangspunten zoals opgenomen in de gebiedsvisie - gebiedsprogramma. Daarin neemt de provincie het voortouw, samen met de andere partners om samenhang en voortgang te borgen. De klankbordgroep zal ook in het vervolgproces een rol gaan vervullen.

Advies 2 klankbordgroep (keuze inrichtingsvarianten en ontsluitingsalternatieven RTG)
---

*Voor wat betreft de keuze voor de inrichtingsvarianten en ontsluitingsalternatieven van de Railterminal heeft de klankbordgroep eveneens een advies gegeven. Dit is gebeurd op basis van de onderbouwende onderzoeken die in de klankbordgroep zijn besproken. Samengevat komt de klankbordgroep tot het volgende standpunt:*

- *De klankbordgroep is bepaald niet overtuigd van nut en noodzaak van de RTG. Met alle onzekerheden in de onderbouwing is een dergelijke grote investering vanuit publieke middelen niet gerechtvaardigd;*
- *Als de RTG er toch moet komen dan is de zuidzijde van de Betuweroute de meest geschikte locatie; die levert de minste overlast en is het meest toekomstbestendig;*
- *Als de RTG toch aan de noordkant moet komen dan is er bij de klankbordgroep consensus over het tunnelalternatief (alternatief 2) als ontsluiting, mits die meer naar het westen komt te liggen en direct aansluit op de RTG. De achterzijde van de Reethsestraat blijft dan ter hoogte van de woningen gevrijwaard van verkeer;*
- *Andere mogelijkheden voor de ontsluiting zijn alternatief 3 (zuidkant via Tielsestraat) en 1b (noordkant achter Reeth). Daarover heeft de klankbordgroep geen consensus gezien de verschillende belangen. Alle andere alternatieven hebben in de klankbordgroep geen draagvlak;*
- *Als de politiek uitsluitend wil kiezen tussen alternatief 3 en 1b dan vindt de klankbordgroep het noodzakelijk om beide alternatieven volwaardig verder door te ontwerpen en integraal (inclusief maatregelen uit het gebiedsprogramma en de toekomstige aanpassing van viaduct 38) te beoordelen en op een gelijkaardige wijze tegen elkaar af te wegen. Een keuze kan dan op basis van de werkelijk te verwachten toekomstige situatie gemaakt worden.*

De reactie van ons op de ontsluiting van de noordvariant met een tunnel is dat de kosten voor deze variant niet in verhouding staat tot het verkeersaanbod (400 motorvoertuigen per etmaal). Daarnaast is er sprake van minimale hinder die een goed ingepaste ontsluitingsweg aan de noordkant van de Betuweroute oplevert voor een beperkte groep omwonenden. Ten aanzien van het uitwerken van twee alternatieven mocht de tunnel geen optie zijn, hebben wij aangegeven dat onze keuze zich richt op alternatief 1B (openbare weg parallel aan de noordkant van de Betuweroute, achter het buurtschap

Reeth). Alternatief 3 (omrijden via Tielsestraat) hebben we laten vallen, omdat deze hinder gaat opleveren voor de bewoners van Valburg. Tevens wordt er bij dit alternatief een onveilige verkeerssituatie gecreëerd bij de Tielsestraat, wordt het Gelders Natuur Netwerk doorkruist en wordt er door het vrachtverkeer extra kilometers gereden die een ongunstig effect hebben op het klimaat. Als laatste ontstaat er bij dit alternatief het risico dat het vrachtverkeer via de aansluiting Herveld/Andelst de snelweg A15 oprijdt. Wij gaan op dit moment het alternatief 1B verder uitwerken. Bij deze uitwerking zal duidelijk worden welk positief effect de geluidswal en de brede groenzone heeft op het geluid en de landschappelijke inpassing.

### **Gemeente Overbetuwe**

Een andere belangrijke partij in het proces is de gemeente Overbetuwe. De realisatie van de RTG en het gebiedsproces van Knoop 38 vindt op hun grondgebied plaats en de voorgestelde ontwikkelingen richten zich ook op hun gemeentelijke wegen. Het standpunt van de gemeente Overbetuwe richting de RTG is verwoord in hun coalitieprogramma en luidt:

*“ Wij steunen de ontwikkeling van een Rail Overslag Punt (ROP) bij Valburg en Reeth niet, tenzij een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid wordt geleverd, het landschappelijk adequaat wordt ingepast en omwonenden worden gecompenseerd voor de negatieve effecten”.*

Dit “nee, tenzij” is door de gemeenteraad uitgewerkt in tien randvoorwaarden, waarin wij gaandeweg het proces samen met de gemeente een antwoord op hebben geformuleerd. Door de nauwe samenwerking in het gebiedsproces Knoop 38 met de gemeente Overbetuwe en de daarin geboekte positieve resultaten heeft de raad van de gemeente Overbetuwe op 24 oktober jl. de bereidheid aangegeven haar standpunt aan te passen van “nee, tenzij” naar “ja, mits”. Randvoorwaarde zijn de invulling van een aantal aandachtspunten die zij in een amendement hebben meegegeven. Een deel van deze aandachtspunten worden onderdeel van de overeenkomst die de provincie met de gemeente Overbetuwe sluit. Een ander deel van de randvoorwaarden heeft geen betrekking op de RTG en is aan de gemeente Overbetuwe zelf. In de overeenkomst wordt de verdere samenwerking vorm en inhoud gegeven en beschreven welke resultaten wij in gezamenlijkheid de komende jaren willen bereiken.

Inmiddels zijn afspraken gemaakt. De afspraken met de gemeente worden vastgelegd in een overeenkomst en worden ter besluitvorming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten en het College van B&W van Overbetuwe. Deze afspraken passen binnen de “kaders knoop 38/railterminal Gelderland” die de gemeenteraad van Overbetuwe heeft vastgesteld.

De hoofdlijnen van de mondelinge afspraken :

- De gemeente dringt er bij de provincie op aan een inpassingsplan op te stellen voor realisatie van terminal, ontsluitingsweg en samenhangende compenserende maatregelen. Inhoudelijk geschiedt de totstandkoming van het inpassingsplan in nauw overleg met de gemeente.
- Een extra brede groenzone van 30 meter met een geluidswal van 5 meter langs de RTG en de ontsluitingsweg. Deze wal is vanuit milieukundig oogpunt niet noodzakelijk. Maar met deze ingreep borgen we dat er geen waardeverlies van de woningen optreedt als gevolg van de aanleg van de RTG.
- Mocht er planschade optreden dan is vanwege de bijzondere situatie van het gebied Reeth een aanvullende planschadeafpraak mogelijk. Deze planschadeafpraak is opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Overbetuwe. Essentie van de afspraak is dat de bewoners (met planschade) eerder, zonder financieel procesrisico, duidelijkheid krijgen over de hoogte van de planschade, de planschade direct uitbetaald krijgen na onherroepelijkheid inpassingsplan en daarbij geen 2% eigen maatschappelijk risico hebben.
- Gemeente Overbetuwe gaat een groot aantal inpassingsmaatregelen treffen voor de andere bestaande fysieke ingrepen in het gebied. Het gaat om extra groen en recreatieve dooradering en daarnaast is er de mogelijkheid voor aanleg van een extra fietspad. Provincie Gelderland stelt hiervoor budget beschikbaar

- De aansluiting op de A15 bij afslag 38 zal (op termijn) verbeterd moeten worden. Provincie en gemeente hebben hierover afgesproken dit samen met alle andere betrokken partijen op te pakken. Gemeente Overbetuwe, gemeente Nijmegen en Rijkswaterstaat zijn vanuit hun rol als wegbeheerder betrokken en verantwoordelijk. De provincie pakt dit op vanuit haar verantwoordelijkheid voor de fietsverbinding en het openbaar vervoer. Provincie Gelderland is voornemens hiervoor budget te reserveren.

### **Andere overslagterminals**

In de provincie Gelderland zijn drie containeroverslagterminals aanwezig voor de binnenvaart (Nijmegen, Tiel en Doesburg). Zij vrezen concurrentie van de railterminal bij Gelderland. Wij beschouwen de railterminal echter als aanvullend op de binnenvaartterminals. Bij de binnenvaartterminals ligt de focus op maritieme stromen (van en naar de Rotterdamse haven). Met de railterminal Gelderland zetten wij in op continentale stromen (naar het Europese achterland en de Europese TEN-T corridors). Dit zijn andere verzorgingsgebieden. In Oss, Tilburg, Venlo en de regio Sittard/Geleen opereren de binnenvaartterminals samen met de spoorterminals, waardoor ze een breed pakket aan vervoersdiensten kunnen aanbieden. Bij de realisatie van de betreffende Gelderse containerterminals heeft de provincie financiële ondersteuning geboden in de publieke infrastructuur om de bereikbaarheid van de terminals te verbeteren. Daarmee wordt er overal een gelijk speelveld gecreëerd.

### **Samenwerking beoogd exploitant DERT (Dutch European Rail Terminal)**

Uit een marktverkenning naar mogelijke exploitanten is DERT als enige kandidaat-exploitant overgebleven. Andere overslagbedrijven, zowel regionaal als (inter)nationaal gevestigd, zijn benaderd, maar gaven aan geen interesse te hebben of waren niet bereid in deze intensieve ontwikkeling mee te gaan waarvoor ook een investering vanuit de exploitant in de aan te leggen railterminal nodig is. DERT zet zich samen met provincie en ProRail in voor de ontwikkeling van de RTG.

### **Kostenoverzicht en financiering**

Voor de verschillende inrichtingsvarianten en ontsluitingsalternatieven zijn kostenberekeningen gemaakt op basis van globale aannames. Deze kostenopgaves dienen om de verschillende varianten te kunnen vergelijken. Een uitgewerkte kostenopgave met dekkingsplan wordt nog opgesteld (in samenwerking met ProRail en DERT) en u medio 2018 voorgelegd. In deze kostenopgave zullen de kosten verdeeld worden over de verschillende investeringsposten met de voorlopige ramingen:

- Aansluiting CUP en beveiliging	18 mln. Euro
- Aanleg Railterminal infrastructuur	10 mln. Euro
- Aanleg ontsluitingsweg en robuuste landschappelijke inpassing	<u>15 mln. Euro</u>
Totaal	43 mln. Euro

De kosten voor het uitvoeren van de aanvullende landschappelijke en recreatieve maatregelen uit het gebiedsproces bedragen 4,5 miljoen Euro. Voor de verkeersoplossing bij de Rijksweg-Zuid (gemeentelijke weg) ter hoogte van de afslag 38 is een préverkenning uitgevoerd. Voor een toekomstvaste oplossing van dit verkeersknelpunt is een grove raming opgesteld van rond de 20 miljoen Euro. We gaan hierover verder in gesprek met betrokken partijen (gemeente Nijmegen, gemeente Overbetuwe en Rijkswaterstaat) over uitwerking, aanleg en financiering. Voor deze verkeersoplossing zijn echter de gemeenten Overbetuwe en Nijmegen nu aan zet.

Op basis van voorlopige kosteninschattingen heeft u in de Midterm Review 35 miljoen Euro beschikbaar gesteld ten behoeve van de gebiedsopgaven voor de jaren 2020 tot en met 2022. Daarbij gaat het onder andere om de Railterminal Gelderland/Knoop 38. Er wordt cofinanciering verwacht

voor de aanleg van de railterminal van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en mogelijk van de EU. De RTG is opgenomen in de MIRT studie goederencorridor Oost, waar in het najaar door Ministerie I en M in samenwerking met onder meer provincie Gelderland, Zuid-Holland en havenbedrijf Rotterdam een programma voor wordt opgesteld. De beoogd exploitant is bereid de totale investering op de RTG zelf voor zijn rekening te nemen (als onderdeel van de totale investering van 43 miljoen). Daarnaast wordt voor het gebiedsprogramma Knoop 38 ook financiering verwacht van de gemeente Nijmegen en Overbetuwe en van de recent ontwikkelde projecten in het gebied, zoals de windmolenparken. Een uitgewerkte raming met dekking wordt u medio 2018 aangeboden samen met de investeringsovereenkomst van ProRail. Wij spreken de verwachting uit dat het tot nu toe gereserveerde bedrag voldoende is om als provinciale bijdrage in deze ontwikkeling in te brengen.

### **Vervoltraject en planning**

De voorlopige planning voor de RTG die we met ProRail afgestemd hebben gaat uit van een opleveringsdatum van eind 2020. In deze planning zitten nog een aantal onzekere factoren die gelegen zijn in de planologische procedure, de grondverwerving en de benodigde aanpassing van het treinbeveiligingssysteem ERMTS. Om vertraging te voorkomen worden parallel de volgende acties in gang gezet:

- Planologische procedure.  
We willen samen met de gemeente Overbetuwe en ProRail zo snel mogelijk de planologische procedure opstarten voor de aanleg van de railterminal. Onderdeel hiervan vormt de robuuste landschappelijke inpassing van de RTG en zijn ontsluitingsweg. In samenspraak met de gemeente Overbetuwe stellen we een inpassingsplan op. Vanwege de strakke planning zullen we begin 2018 starten met de procedure. De andere gebiedselementen uit de gebiedsvisie Knoop 38 kunnen te zijner tijd door de gemeenteraad worden ingepast in hun bestemmingsplan buitengebied. Een groot deel van deze elementen kunnen ook zonder bestemmingswijziging worden uitgevoerd.
- Grondaankopen.  
Doordat we een keuze hebben gemaakt hoe we de railterminal willen inrichten en ontsluiten, starten we ook het traject van de grondaankopen. Hiervoor wordt een grondstrategieplan opgesteld en worden de eerste oriënterende gesprekken met de grondeigenaren uitgevoerd. Gegeven de noodzaak om tijdig over gronden voor de RTG te beschikken zal indien nodig onteigening worden ingezet, zoals gebruikelijk bij dergelijke infrastructuurprojecten. Het streven is echter om gronden minnelijk te verwerven, rekening houdend met de systematiek van volledige schadeloosstelling zoals omschreven in de onteigeningswet. De benodigde financiële middelen worden via een begrotingswijziging aangevraagd.
- Verdeling taken en organisatie.  
Het gebiedsproces Knoop 38 en het project Railterminal Gelderland is opgezet door de provincie. Dat wil niet zeggen dat de provincie alle taken voor alle deelopgaven uitvoert en gaat beheren. Er komt een duidelijke verdeling van de taken en verantwoordelijkheden. Een samenwerking is noodzakelijk om dit gebiedsproces voor alle partijen tot een succes te maken. Er wordt gewerkt aan een samenwerkingsovereenkomst en nadere afspraken gemaakt over de financiering.

### **Bijlagen:**

- Gebiedsvisie Knoop 38, Concept gebiedsprogramma, Pouderoyen, 27 februari 2017
- Review Rail Terminal Gelderland, Roy van den Berg, december 2016
- Railterminal Gelderland (RTG) Valburg, Actualisering en aanvulling varianten Zuidvariant, Middenbundel en Noordvariant, Logitech, 15 augustus 2017
- Milieueffectenstudie Railterminal Gelderland, Royal HaskoningDHV, 30 augustus 2017
- Advies Klankbordgroep Knoop 38, 14 maart 2017
- Advies Klankbordgroep Knoop 38, 6 juli 2017