

**Ontwerpbesluit
Verlenen vergunning
Wet natuurbescherming**

Provincie Gelderland
Mevrouw P. van Eijndthoven
Markt 11
6811 CG Arnhem

Datum
9 september 2020

Zaaknummer
2020-009492

Onderwerp
Wet natuurbescherming:
Hoofdstuk 2 Natura 2000 gebieden

Inlichtingen bij
Provincieloket
026 359 99 99
post@gelderland.nl

Blad
1 van 26

Locatie

Elst en Valburg

Gemeente

Overbetuwe

Activiteit

Aanleg en in gebruik nemen Railterminal
Gelderland

Beste mevrouw Van Eijndthoven,

Hierbij ontvangt u een ontwerpbesluit over bovengenoemde aanvraag.

Ontwerpbesluit

Wij zijn van plan u deze vergunning te verlenen.

U ontvangt nu het ontwerpbesluit. U mag pas met de activiteiten beginnen als u het definitieve besluit heeft ontvangen.

Procedure

Bij de voorbereiding van de besluiten die nodig zijn voor de uitvoering van het project Railterminal Gelderland, is besloten tot toepassing van de provinciale coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.33, eerste lid, onder a, Wet ruimtelijke ordening (Wro).

De bedoeling van de voorgenoemde provinciale coördinatie is om de voorbereiding en bekendmaking van de voor de uitvoering van dit project benodigde besluiten, zoals genoemd in het coördinatiebesluit van Provinciale Staten van Gelderland (Besluitnr. PS2020-112), inclusief de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen daarop, respectievelijk het indienen van

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

 **provincie
Gelderland**

Datum
9 september 2020

Zaaknummer
2020-009492

Blad
2 van 26

beroep daartegen, voor de verschillende besluiten op elkaar af te stemmen en gelijktijdig te doen plaatsvinden.

De procedure conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is van kracht. Dit houdt in dat alle besluiten eerst als ontwerpbesluit ter inzage worden gelegd en vervolgens als definitief besluit.

De besluiten die nu gecoördineerd worden zijn:

- Ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland van Provincie Gelderland (inclusief milieueffectenrapport);
- Ontwerp vergunning gebieden Wet natuurbescherming van Provincie Gelderland;
- Ontwerp ontheffing soorten Wet natuurbescherming van Provincie Gelderland;
- Ontwerp vergunning Waterwet van Waterschap Rivierenland;
- Ontwerp besluit hogere waarde Wet geluidhinder van Omgevingsdienst Regio Nijmegen.

Gezamenlijke voorbereiding van besluiten

De ontwerpbesluiten benodigd voor de uitvoering van het project Railterminal Gelderland zijn door betrokken overheden gezamenlijk voorbereid. Om deze besluiten zo goed mogelijk bij betrokkenen onder de aandacht te brengen, hebben er verschillende momenten van informatieverstrekking plaatsgevonden. Zo is een gezamenlijke kennisgeving gedaan, waarin alle betrokken ontwerpbesluiten zijn bekendgemaakt.

Zienswijzen

Tegen de genoemde ontwerpbesluiten kan eenieder gedurende zes weken, bij voorkeur schriftelijk, zienswijzen indienen in de periode zoals aangegeven in de kennisgeving. Bij een zienswijze dienen het zaaknummer 2020-010445 en het specifieke ontwerpbesluit waarop de zienswijze betrekking heeft, te worden vermeld.

Schriftelijke zienswijzen kunnen in de periode zoals aangegeven in de kennisgeving gestuurd worden naar de coördinerende instantie:

Gedeputeerde Staten van Gelderland
t.a.v. Programmering
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Wat gebeurt er met uw zienswijze?

Alle zienswijzen worden doorgestuurd naar de desbetreffende bevoegde gezagsinstanties. De betreffende instanties betrekken de zienswijzen bij het vaststellen van de definitieve besluiten. Tegelijkertijd met het bekendmaken van de definitieve besluiten wordt iedereen die een zienswijze

Datum

9 september 2020

Zaaknummer

2020-009492

Blad

3 van 26

heeft ingediend, geïnformeerd over de wijze waarop deze is verwerkt in het definitieve besluit. Dit gebeurt in een gezamenlijke reactienota.

Alleen een belanghebbende die een zienswijze heeft ingediend kan later tegen de vaststelling van die besluiten beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit is niet vereist als het redelijkerwijs niet mogelijk was een zienswijze in te dienen, bijvoorbeeld als het definitieve besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit gewijzigd wordt vastgesteld.

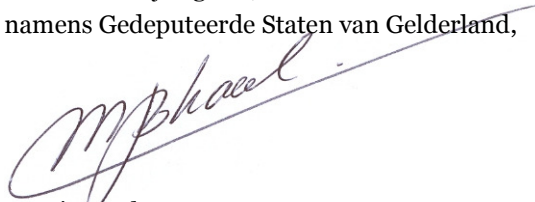
De bijlagen zijn onderdeel van dit besluit

Bijlage 1 bevat een toelichting op ons besluit. Ook zijn de voorschriften van deze vergunning beschreven in de bijlage. Neem alle bijlagen goed door.

Meer informatie

Heeft u nog vragen? Kijk daarvoor op [gelderland.nl](http:// gelderland.nl). U kunt ook contact opnemen met het Provincieloket via telefoonnummer 026 359 99 99. Houdt u het zaaknummer van deze brief bij de hand. We kunnen u dan sneller helpen.

Met vriendelijke groet,
namens Gedeputeerde Staten van Gelderland,



Martin Kaal

Teammanager Vergunningverlening

Documentnummer(s) inzage stukken:

03294483 Aanvraagformulier

03322664 Passende beoordeling

03322665 Aeries berekening aanlegfase, kenmerk RwiZWhZpt001 (d.d. 7 september 2019)

03294488 Aeries berekening gebruiksfase, kenmerk RcrxZfvnKCGj (d.d. 18 maart 2020)

Bijlagen

Bijlage 1 - Toelichting en voorschriften

Bijlage 2 - Overzicht plangebied Railterminal Gelderland bij Valburg

Bijlage 3 - Plangebied Railterminal Gelderland bij Valburg t.o.v. Natura 2000-gebied

Aparte documenten

Bijlage 4 – Aeries berekening kenmerk RwiZWhZpt001 (d.d. 7 september 2019)

Bijlage 5 – Aeries berekening kenmerk RcrxZfvnKCGj (d.d. 18 maart 2020)

BIJLAGE 1 Toelichting en voorschriften

1. Toelichting

1.1 Omschrijving activiteiten

De provincie Gelderland wil in het kader van haar duurzaamheidsdoelstellingen bijdragen aan de gewenste modal shift in het goederenvervoer: meer over het spoor en minder over de weg. De ligging van de Betuweroute en het Container Uitwissel Punt (CUP) bij Valburg bieden hiervoor een unieke kans. De provincie heeft daarom het initiatief genomen om deze voorziening te realiseren. Hiervoor is het noodzakelijk om aan het CUP een voorziening toe te voegen om containers over te zetten van weg naar spoor en andersom. Dit wordt de Railterminal Gelderland (RTG). De provincie faciliteert door de voorziening mogelijk te maken, een nader te selecteren marktpartij gaat de terminal realiseren.

Om de railterminal met ontsluitingsweg planologisch mogelijk te maken heeft de provincie Gelderland een ontwerp-inpassingsplan opgesteld. Onderstaand worden in hoofdlijnen de benodigde werkzaamheden beschreven en daarna wordt kort een schets van de uitvoeringsfase gegeven.

A) Werkzaamheden RTG

1. De provincie maakt het terrein van de terminal bouwrijp: hiervoor verleggen we kabels en leidingen, graven we af en sluiten we aan op elektriciteit en andere nutsvoorzieningen.
2. De provincie realiseert de infrastructuur: hiervoor leggen we een nieuwe ontsluitingsweg aan vanaf Rijksweg Zuid naar de terminal en wijzigen we het kruispunt Rijksweg Zuid (doorgaande weg Elst Nijmegen).
3. In opdracht van de provincie realiseert ProRail de aansluiting van de terminal op de Betuweroute via het naastgelegen terrein van ProRail: doortrekking sporen, wissels en bovenleiding.
4. De provincie realiseert landschappelijke inpassing: hierbij leggen we grondwallen aan met groen en plaatsen we zichtschermen daar waar de grondwallen niet doorgetrokken kunnen worden.
5. Het is de wens van provincie en gemeente om duurzame energievoorziening te realiseren in de vorm van zonnepanelen.
6. De provincie treft mitigerende maatregelen voor water, flora en fauna en voor geluid: hierbij leggen we groenzones en natuurvriendelijke oevers aan, bouwen we een vleermuizentoren en worden woningen geïsoleerd vanwege geluid.

De toekomstige exploitant realiseert op de terminal alle infrastructuur, onder andere de verharding, sporen, verlichting, gebouw en afrastering.

B) Schets uitvoeringsfase

Datum
9 september 2020

Zaaknummer
2020-009492

Blad
5 van 26

De uitvoering van het project gaat over drie onderdelen:

1. aanleg ontsluitende infrastructuur, landschappelijke inpassing en bouwrijp maken terrein terminal door provincie/gemeente
2. aanleg aansluiting op de Betuweroute door ProRail
3. aanleg infrastructuur op het terminalterrein door toekomstig exploitant

De voorgenomen werkzaamheden worden uitgevoerd in de periode 2021-2026 met een mogelijke uitloop van werkzaamheden tot maart 2027. De verwachting is dat de werkzaamheden buiten voor aanleg van infrastructuur en landschappelijke inpassing medio 2023 kunnen starten, rekening houdend met de verplichtingen die er zijn om fauna in het gebied te ontzien. Mogelijk zal de provincie vooruitlopend aan de uitvoering door opdrachtnemer al voorbereidende werkzaamheden treffen in het winterseizoen 2022-2023. Te denken valt bijvoorbeeld aan het verwijderen van de begroeiing op de bestaande grondwal langs het ProRail terrein aan de Betuweroute en werkzaamheden voor kabels en leidingen. De wal wordt namelijk voor het realiseren van de RTG verplaatst en verhoogd.

2 Voorschriften

U bent verplicht om zich aan de volgende voorschriften te houden:

2.1 Algemeen

1. Een (digitale) kopie van deze vergunning moet aanwezig zijn op de plaats waar de activiteiten worden uitgevoerd. Het is verplicht om deze te tonen op verzoek van bevoegde toezichthouders en opsporingsambtenaren.
2. Deze vergunning is uitsluitend geldig voor (medewerkers van) de vergunninghouder en voor (rechts)personen die in opdracht van de vergunninghouder handelen. De vergunninghouder blijft te allen tijde verantwoordelijk en aansprakelijk voor de juiste naleving van deze vergunning.
3. De (rechts)personen genoemd in het vorige voorschrift zijn volledig op de hoogte van deze vergunning en de voorschriften. Zij kunnen deze voorschriften uitvoeren.
4. Om deze vergunning over te dragen is het verplicht toestemming te vragen aan provincie Gelderland.

2.2 Materieel

5. De inzet van materieel komt overeen zoals in de Aerius berekeningen met kenmerk RwiZWhZpt001 en RcrxZfvnKCGj vermeld. Als er afgeweken wordt van wat in de berekening vermeld staat dient dit gemeld te worden bij de afdeling Vergunningverlening en Handhaving (VVHH) van de Provincie Gelderland onder vermelding van zaaknummer 2020-009492.
6. Voor verkeersbewegingen van materieel in het plangebied gedurende de aanlegfase dient een logboek te worden bijgehouden met de volgende gegevens per dag:
 - type materieel dat wordt ingezet;
 - stageklasse en euronorm;

-draaiuren.

Deze dient na aanleg van het project aangeleverd te worden bij de afdeling VVHH van de Provincie Gelderland onder vermelding van zaaknummer 2020-009492. Daarnaast dient deze getoond te kunnen worden op ieder gewenst moment dat een toezichthouder of opsporingsambtenaar hier om verzoekt.

2.3 Inrichting compensatie

7. Voor 31 december 2020 wordt een compensatieplan en beheerplan ter goedkeuring ingediend bij de afdeling VVHH van de Provincie Gelderland onder vermelding van zaaknummer 2020-009492.
8. De inrichting, het beheer en de monitoring zal worden uitgevoerd zoals in het compensatieplan is omschreven.
9. Stuur elk jaar (gedurende de geldigheidsduur van deze vergunning) na het groeiseizoen uiterlijk op 1 november een rapportage (in pdf) over de compensatie en monitoring ter goedkeuring naar de afdeling VVHH van de Provincie Gelderland onder vermelding van zaaknummer 2020-009492. Meld in de rapportage:
 - de voortgang van de werkzaamheden;
 - de mate waarin de compenserende maatregelen zijn uitgevoerd;
 - de resultaten van de inrichtingsmaatregelen;
 - het beheer op de doelen waarvoor het gebied is aangewezen.

Baseer de monitoring op minimaal een jaarlijkse inventarisatie van de vogelsoorten en minimaal een éénmalige inventarisatie (niet ouder dan twee jaar) van de habitattypen waarvoor de compensatie is bedoeld.

2.4 Periode

10. Voor de compensatie inrichting dient een start- en eindmelding gedaan te worden.
11. De inrichting voor de compensatie is voor aanvang van de werkzaamheden ten behoeve van de Railterminal Gelderland gerealiseerd. Laat voor aanvang van de werkzaamheden de compensatie goedkeuren door de afdeling VVHH van de Provincie Gelderland. Eerder mag niet gestart worden met werkzaamheden voor de RTG.
12. Stuur het verslag van de uitgevoerde compensatie inrichting naar afdeling VVHH van de Provincie Gelderland onder vermelding van zaaknummer 2020-009492.
13. Als er begonnen wordt met de werkzaamheden voor de Railterminal dient een startmelding gedaan te worden bij de afdeling VVHH van de Provincie Gelderland onder vermelding van zaaknummer 2020-009492.
14. Deze vergunning is vanaf de startmelding voor de werkzaamheden geldig tot 1 maart 2027.
15. Als het project klaar is moet dit binnen twee weken gemeld worden. Daarbij moet ook het logboek zoals genoemd in voorschrift 6 aangeleverd worden.

De initiatiefnemer is zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van eventueel benodigde ontheffingen, vergunningen of toestemmingen op grond van andere wet- en regelgeving.

3 Procedure

3.1 Procedure

Op deze vergunningaanvraag is de provinciale coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.33, eerste lid, onder a, Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard.

3.2 Historie vergunningverlening

Er is niet eerder een vergunning of een verklaring van geen bedenkingen (VVGB) verleend op grond van de Wet natuurbescherming voor dit project.

3.3 Aanvullende gegevens

Op 10 juli 2020 hebben wij de aanvraag ontvangen. Op 21 augustus 2020 hebben wij een aangepaste versie van de Passende Beoordeling (hierna PB) ontvangen van aanvrager vanwege actuelere betrokken ecologische gegevens en beoordelingen bij het onderzoek. Daarmee kwam de versie van 8 juli 2020 te vervallen en is de beoordeling van de aanvraag is gebaseerd op de PB van 21 augustus 2020.

3.4 Overige onderdelen van de Wet natuurbescherming

Dit besluit geldt alleen voor onderdeel gebiedsbescherming van de Wnb. Er loopt een aparte procedure binnen de coördinatie voor de ontheffing voor beschermde soorten (zaaknummer 2020-009515).

3.5 Houtopstanden

Als er bomen of houtopstanden worden gekapt die beschermd zijn op grond van de Wet natuurbescherming dan dient er een kapmelding te worden gedaan en moet de houtopstand worden herplant.

Voor het kappen van houtopstanden moet een melding gedaan worden. Dit valt niet binnen de coördinatie.

4 Beoordeling

4.1 Aangevraagde situatie

Het rivierengebied in Gelderland, tussen Gorinchem en Nijmegen, is de logische verbinding voor goederenvervoer van Rotterdam naar Duitsland. Via de A15/A12 rijden per jaar duizenden vrachtwagens Duitsland in. Veel schepen transporteren goederen over de Waal. Om de Betuweroute beter te benutten, wil de provincie Gelderland aan de Betuweroute bij Valburg een railterminal met ontsluitingsweg aanleggen (zie bijlage 2). Op dit moment kan er alleen lading op treinen op de Betuweroute worden geladen in Rotterdam. Met de nieuwe railterminal wil de provincie een extra overslagfaciliteit op de Betuweroute toevoegen.

Voor vervoerders en verladers betekent dit overslagpunt op het spoor de mogelijkheid om in de regio Arnhem en Nijmegen te kiezen tussen weg, water en spoor (trimodaliteit).

De voorgenomen werkzaamheden (zie paragraaf 1.1) worden uitgevoerd in de periode 2021-2026 met een mogelijk uitloop tot maart 2027.

Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op 2,5 km afstand en Natura 2000-gebied de Veluwe op 7 km (zie bijlage 3).

4.2 Bepalen vergunningplicht

De effecten van het project op Natura 2000-gebieden zijn beoordeeld en gerapporteerd in de Voortoets Terminal Valburg (RHDHV, 2017) in het kader van de Milieueffectenstudie (MES) en het PIP Railterminal Gelderland - Ecologisch onderzoek (RHDHV, 2019a). In beide studies is geconstateerd dat overige effecten (zoals geluid, licht, visuele effecten) met zekerheid uitgesloten zijn. Deze aanvraag heeft alleen betrekking op effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

4.3 Effecten stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden

Voor het project RTG zijn actuele AERIUS-berekeningen uitgevoerd voor zowel de aanleg- als gebruiksfase. Uit de berekeningen blijkt dat toenames van stikstofdepositie, in zowel de aanleg- als gebruiksfase, alleen aan de orde zijn in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken. De tijdelijke toenames in depositie tijdens de aanlegfase (max. 0,04 mol N/ha/jaar op de Rijntakken en max 0,01 mol N/ha/jaar op de Veluwe) zijn zeer gering en treden zeer plaatselijk op. De gebruiksfase laat een gedifferentieerder beeld zien. De blijvende toename in stikstofdepositie in de gebruiksfase is op veel plaatsen eveneens zeer gering, maar de projectbijdragen zijn lokaal groter (0,01 - 0,50 mol N/ha/jaar op de Rijntakken en 0,01 - 0,87 mol N/ha/jaar op de Veluwe). De ecologische effecten zijn beoordeeld in de PB.

4.4 Opbouw ecologische toets stikstofeffecten

In de PB wordt een uitgebreide beschouwing gegeven van de ecologische effecten van stikstofdepositie op natuurgebieden. Volgens de PB kunnen sommige zeer geringe stikstofbijdragen, zowel tijdelijk als permanent, als ecologisch verwaarloosbaar worden beschouwd. In die gevallen is geen uitgebreide beschouwing van de lokale omstandigheden gegeven. In de gevallen dat de berekende stikstofbijdragen door het project niet met zekerheid als verwaarloosbaar zijn aan te merken en/of lokale omstandigheden (mede) leidend zijn voor een goede ecologische beoordeling, heeft een nadere analyse plaatsgevonden. Deze analyse bevat:

- Algemene beschrijving van het habitatype of leefgebied
- Instandhoudingsdoelstelling
- Locatie, omvang en duur van de stikstofdepositie
- De kritische depositiewaarde en achtergronddepositie
- Beschrijving van het huidige areaal, kwaliteit en trend van het habitatype of leefgebied

Datum
9 september 2020

Zaaknummer
2020-009492

Blad
9 van 26

- Analyse van de sturende factoren voor het habitatype of leefgebied. Waaronder de gebied specifieke milieukenmerken (ecologische/abiotische omstandigheden, morfologische processen) en het beheer. Er wordt bepaald of stikstof en/of andere factoren een sturende factor zijn voor het behalen van de instandhoudingsdoelstelling

Op basis van het voorgaande is ecologisch beoordeeld of de toename in stikstofdepositie een significant effect heeft op de instandhoudingsdoelstelling van het habitatype of leefgebied.

4.5 Ecologische toets stikstofeffecten op Natura 2000-gebied Veluwe

Onderstaande tabel uit de PB geeft de instandhoudingsdoelen aan waarvoor een nadere ecologische beoordeling is uitgevoerd.

Habitatype of soort	Maximale permanente stikstofdepositie gebruiksfase in mol N/ ha/ jaar
H4030 Droge heiden	0,52
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,40
H9190 Oude eikenbossen	0,15
H91EoC Beekbegeleidende bossen	0,04
H6230 Heischrale graslanden	0,01
Boomleeuwerik	0,52
Tapuit	0,52
Wespendief	0,87
Zwarte specht	0,87

Bij ieder habitatype of soort is in de PB bekeken waar de depositie plaatsvindt, over welk oppervlak dit plaatsvindt en is dit met kaartmateriaal geduid. De samenvatting van de ecologische beoordeling uit de PB is als volgt;

Locaties waar depositie op **H4030 Droge heiden** plaatsvindt door de RTG zijn:

- Wolfheze
- Landgoederen Arnhem: Westerheide, Warnsborn, Vijverberg, Rijk der Heide
- Hoge Veluwe: Oud Reemsterveld en Oud Reemsterheide

Significant negatieve effecten kunnen door blijvende toename van de stikstofdepositie niet worden uitgesloten. De eventuele significant negatieve effecten beperken zich tot de H4030 Droge heiden rondom Wolfheze (109,8 ha). In andere deelgebieden zijn significant negatieve effecten met zekerheid uitgesloten. Voor de 109,8 ha wordt de ADC-toets doorlopen.

Locaties waar depositie op **H9120 Beuken-eikenbossen met hulst** plaatsvindt door de RTG zijn:

- Beekdal Renkum
- Stuwwal Doorwerth, Wolfheze e.o.
- Landgoederen Arnhem
- Bossen Rozendaal, Velp
- Hoge Veluwe

Gelet op de blijvende toename in stikstofdepositie tot 0,40 mol N/ha/jaar in de bossen bij Wolfheze en Doorwerth zijn significante effecten niet overal uitgesloten. Voor delen van dit deelgebied is vastgesteld dat de soortenrijkdom aan (stikstofgevoelige) planten achterblijft en dat de overmaat aan stikstof hiervan mede de oorzaak is. Voor deze 229,2 ha, waar een significant negatief effect niet uitgesloten is, wordt daarom de ADC-toets doorlopen.

Locaties waar depositie op **H9190 Oude eikenbossen** plaatsvindt door de RTG zijn:

- Wolfheze
- Landgoederen Arnhem
- Bossen nabij Planken Wambuis
- Hoge Veluwe

Gelet op de blijvende toename in stikstofdepositie tot 0,15 mol N/ha/jaar in de bossen bij Wolfheze zijn significante effecten niet uitgesloten. Voor de 19 ha aan Oude eikenbossen in dit deelgebied is vastgesteld dat de soortenrijkdom aan (stikstofgevoelige) planten achterblijft en dat de overmaat aan stikstof hiervan mede de oorzaak is. Voor de 19 ha wordt daarom de ADC-toets doorlopen.

De locatie waar depositie op **H91EoC Beekbegeleidende bossen** plaatsvindt door de RTG is:

- Heveadorp

Significant negatieve effecten op dit habitatype zijn met zekerheid uitgesloten.

Locaties waar depositie op **H6230 Heischrale graslanden** plaatsvindt door de RTG zijn:

- Beekdal Renkum
- Landgoederen Arnhem
- Hoge Veluwe: Oud Reemsterveld en Oud Reemsterheide

Significant negatieve effecten op dit habitatype zijn met zekerheid uitgesloten.

De locatie waar depositie op leefgebied van de **Boomleeuwerik** plaatsvindt door de RTG is:

- Wolfheze

De ontwikkeling leidt tot een zeer geringe toename in 117 ha aan stikstofgevoelig leefgebied. Dit is 0,1% van het totale potentiële leefgebied van deze soort in het Natura 2000 gebied. Gelet op het voorgaande worden significant negatieve effecten op de boomleeuwerik met zekerheid uitgesloten.

De locaties waar depositie op leefgebied van de **Tapuit** plaatsvindt door de RTG zijn:

- Wolfheze

De toename in stikstofdepositie vindt niet plaats in (potentieel) geschikt leefgebied van deze soort. De zeer geringe toename door de RTG heeft daarom geen negatief effect op de instandhoudingsdoelstelling van de tapuit. De RTG leidt ook niet tot een toename in stikstofdepositie waar maatregelen worden genomen voor de tapuit. De RTG heeft daarom geen invloed op de effectiviteit van deze maatregelen. Significant negatieve effecten zijn daarom met zekerheid uitgesloten.

Datum
9 september 2020

Zaaknummer
2020-009492

Blad
11 van 26

De locatie waar depositie op leefgebied van de **Wespendief** plaatsvindt door de RTG is:

- Wolfheze

Het is onbekend in hoeverre stikstofdepositie doorwerkt in het voedselaanbod voor de wespendief. Echter de algemene wespensoorten, die onderdeel zijn van het voedselaanbod, komen zeer algemeen en wijd verspreid voor in zowel stikstofgevoelige als niet-stikstofgevoelige delen van de Veluwe. Het is onwaarschijnlijk dat deze negatief beïnvloed worden door stikstofdepositie. Een territorium van de wespendief heeft een grote omvang van 450 tot 1300 ha. De toename vindt plaats op slechts een deel van een (potentieel) territorium. De depositie is gemiddeld over het territorium dermate gering dat er geen sprake is van invloed op de kwaliteit van het betreffende areaal aan leefgebied. Gelet op dit zeer kleine oppervlak en de voorgaande nuancering van het belang van stikstofdepositie op het voedselaanbod, zijn significant negatieve effecten als gevolg van stikstoftoename door de RTG uitgesloten. Aanvullend bieden de habitattypen waar compensatie voor plaatsvindt ook extra draagkracht voor leefgebied van de wespendief.

De locatie waar depositie op leefgebied van de **Zwarte specht** plaatsvindt door de RTG is:

- Wolfheze

Stikstof is niet het knelpunt voor de zwarte specht in de bossen bij Wolfheze. Voor het soortenherstelprogramma worden met name maatregelen voorgesteld, gericht op het vergroten van het aandeel afstervend en dood naalddhout, het aanplanten van naalddhout op andere plekken en beheermaatregelen om staand dood hout te laten toenemen. Het bosbeheer is bepalend voor de voedselbeschikbaarheid (larven in dood hout) in het leefgebied. Met name het omvormen van naaldbos kan een negatief effect veroorzaken. Gelet hierop en op de geringe toename in stikstofdepositie door de RTG is er met zekerheid geen sprake van een significant negatief effect op de instandhoudingsdoelstelling van de zwarte specht.

Conclusie Veluwe

Voor een drietal habitattypen kunnen significante gevolgen als vanwege blijvende stikstofdepositie door de gebruiksfase van de RTG niet worden uitgesloten. Hiervoor wordt de ADC-toets doorlopen (zie 4.8). Significante effecten op andere habitattypen en soorten zijn uitgesloten.

4.6 Ecologische toets stikstofeffecten op Natura 2000-gebied Rijntakken

Onderstaande tabel uit de PB geeft de instandhoudingsdoelen aan waarvoor een nadere ecologische beoordeling is uitgevoerd.

Habitatype	Maximale permanente stikstofdepositie gebruiksfase in mol N/ ha/ jaar
H6120 Stroomdalgrasland	0,04
H6510A Glanshaverhooiland	0,02

Bij ieder habitatype of soort is bekeken waar de depositie plaatsvindt. De samenvatting van de ecologische beoordeling uit de PB is als volgt;

Locaties waar depositie op **H6120 Stroomdalgraslanden** plaatsvindt door de RTG zijn:

- Ewijkse plaat
- Velperwaarden

De zeer geringe toename van de stikstofdepositie is berekend in een klein deel van het Natura 2000-gebied. Slechts in 1,8 ha van dit habitatype is een toename in stikstofdepositie van maximaal 0,04 mol N/ha/jaar. De sturende factor voor dit habitatype op deze locaties is de dynamiek van de rivier. Atmosferische stikstofdepositie speelt op deze locaties geen limiterende rol. De zeer geringe toename in stikstof door de RTG leidt met zekerheid niet tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling.

Locaties waar depositie op **H6510A Glanshaverhooiland** plaatsvindt door de RTG zijn:

- Huissensche Waarden
- Velperwaarden

De zeer geringe, blijvende toename van de stikstofdepositie is berekend in een klein deel van het Natura 2000-gebied. In 8,8 ha van dit habitatype is sprake van een toename in stikstofdepositie van maximaal 0,02 mol N/ha/jaar. De sturende factoren voor dit habitatype op deze locaties zijn het beheer en de dynamiek van de rivier. Gelet hierop en de zeer geringe toename in stikstofdepositie door de RTG zijn negatieve effecten met zekerheid uitgesloten.

Conclusie Rijntakken

De RTG leidt niet tot significant negatieve effecten op instandhoudingsdoelen in het Natura 2000-gebied Rijntakken.

Typische soorten

In de PB is ook beoordeeld wat de effecten zijn op de typische soorten van habitattypen. Typische soorten worden als een kwaliteitskenmerk van een habitatype aangemerkt. Uit de PB is gebleken dat mogelijke significante effecten door stikstofdepositie zich beperken tot drie habitattypen in het Natura 2000-gebied de Veluwe. De effecten op typische soorten van deze habitattypen waaronder vaatplanten, korstmossen, mossen, insecten, reptielen en vogels zijn in de conclusie tot mogelijk significante effecten op het habitatype meegenomen. Voor deze habitattypen wordt de ADC-toets doorlopen en de typische soorten maken deel uit van de compensatie van deze habitattypen. In situaties waarin geen (significant) negatieve effecten door stikstofdepositie op de kwaliteit van habitattypen aan de orde zijn, zijn in het verlengde daarvan ook geen effecten door stikstofdepositie op typische soorten aan de orde. Andere effecten dan door stikstofdepositie zijn als gevolg van het project RTG niet aan de orde, zoals reeds beschreven is in paragraaf 4.2.

4.7 Maatregelen om stikstofdepositie te verminderen of mitigeren

In de uitgangspunten voor de AERIUS stikstofberekeningen (aanleg en gebruik) is bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om de stikstofemissies zo veel mogelijk te beperken. Hierbij is o.a. rekening gehouden met de inzet van zo schoon mogelijk materieel. Daarbij is een realistisch scenario aangehouden.

Bij de wijze van aanleggen en het gebruik van de RTG is al rekening gehouden met bronmaatregelen om de stikstofemissies zo laag als mogelijk te houden. Alle haalbare bronmaatregelen zijn in de stikstofberekeningen meegenomen. Deze kunnen niet verder worden aangescherpt. Interne saldering, externe saldering en mitigatie door beheermaatregelen zijn voor dit project niet mogelijk gebleken.

4.8 ADC-toets

In de ADC-toets wordt een volgende beoordeling toegepast (artikel 2.8 lid 4 Wnb):

- voor het project zijn er geen alternatieve (A) oplossingen;
- het project is nodig om dwingende (D) redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
- er worden de nodige compenserende (C) maatregelen getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het betreffende Natura 2000-gebied bewaard blijft.

In de volgende paragrafen wordt de ADC-toets doorlopen.

4.8.1 Alternatieven

Het doel van de Railterminal Gelderland is:

- het bevorderen van de economische structuurversterking in de regio door het aanbieden van drie modaliteiten in de vervoersvormen: de weg, het water en het spoor;
- een bijdrage te leveren aan de klimaatdoelen (CO₂-reductie), doordat spoorgoederenvervoer milieuvriendelijker is dan wegvervoer met een vrachtauto.

Dit alles dient ook exploitabel te zijn als een levensvatbare en zo duurzaam mogelijke (zoveel mogelijk vrachtverkeer van de weg) railterminal. In het licht van kostenefficiëntie en voldoende ladingpotentie is een alternatievenafweging gemaakt.

Vanuit de projectdoelstelling is gekeken of er geen andere alternatieve oplossingen zijn voor een railterminal in Gelderland in de vorm van andere locaties binnen Gelderland die (kunnen) aansluiten op de Betuweroute en voldoende ladingpotentieel hebben. Daarnaast is vervolgens (in het MER) dieper ingegaan op locatievarianten en ontsluitingsalternatieven voor de locatie Valburg om een railterminal te kunnen realiseren die zo goed mogelijk is ingepast in de omgeving. Tot slot is gekeken welke mogelijkheden er zijn om de bedrijfsvoering (verder) te verduurzamen zodat uitstoot kan worden beperkt.

Locatiealternatieven Gelderland

In het verleden zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om te bepalen wat de beste optie is voor de vestiging van een railterminal in Gelderland die voldoet aan de projectdoelstelling. Voor meer gedetailleerde informatie wordt verwezen naar de ADC-toets met daarin nadere verwijzingen naar de betrokken onderzoeken.

Datum

9 september 2020

Zaaknummer

2020-009492

Blad

14 van 26

In 2013 zijn al verschillende locaties in Gelderland getoetst op de vestigingsmogelijkheid van een railterminal. Er zijn drie varianten bij locatie Valburg bekeken, vijf locaties in de regio rivierengebied (rondom Tiel) en locaties bij Arnhem Goederenoost en Kleefse Waard. Op basis van deze onderzoeken zijn alleen de locaties in Valburg en Arnhem Kleefse Waard in beeld gebleven, vanwege de mogelijkheden voor het aanbieden van drie modaliteiten voor goederenvervoer (projectdoelstelling).

Daarbij heeft Valburg het voordeel van de mogelijkheid tot bijladen op doorgaande treinen vanwege de ligging aan goederenspoorlijn de Betuweroute (geen conflict met het reizigersvervoer) en de aanwezigheid van een spooremlacement, zogenaamde CUP-terrein (Container Uitwisselpunt), waar relatief eenvoudig een railterminal tegen aangelegd kan worden. Ook over de weg is de ontsluiting van de railterminal in Valburg geschikter, vanwege de directe ligging aan de Rijksweg A15 en de nabijheid van een toe- en afrit waardoor er maar kort over het regionale wegennet wordt gereden. De locaties in Arnhem zijn niet gelegen aan de Betuweroute en moeten voor aan- en afvoer gebruik maken van het reguliere spoor wat ook voor passagiers wordt gebruikt. De route richting Rotterdam en het Rotterdamse havengebied loopt dan gedeeltelijk over een druk spoortraject met passagierstreinen.

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is in 2016 een breder onderzoek uitgevoerd gericht op de goederenvervoercorridors van Nederland waarbij is gekeken naar de geografische mogelijkheden voor multimodaliteit, en het realiseren van een modal shift van weg naar spoor en of binnenvaart. In vervolg op dit onderzoek is een specifieke studie uitgevoerd naar de mogelijkheid voor een railterminal bij Valburg. De locatie biedt door de ligging aan de Betuweroute een kans om continentale en maritieme stromen te bundelen.

In december 2019 zijn de onderzoeken uit 2013 en 2016 geactualiseerd in een studie van Panteia waarbij ter vergelijking de hypothetische mogelijke locaties Kleefse Waard, het Emplacement Arnhem en Tiel (Medel) opnieuw zijn onderzocht. Hieruit blijkt dat de potentie voor de twee terminals in Arnhem aanzienlijk lager is dan voor die in Valburg. Dit komt hoofdzakelijk doordat het vanuit zowel Kleefse Waard als het Emplacement Arnhem niet opportuun is om nieuwe railediensten op te zetten naar bestemmingen in Europa. Ook is bijladen niet mogelijk, doordat er geen containertreinen passeren op de spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem. Dit betekent dat er zelfstandige diensten zouden moeten worden opgezet vanuit Emplacement Arnhem of Kleefse Waard. Het volume(potentieel) hiervoor is echter in vrijwel alle gevallen te klein, mede vanwege het personenvervoer over zelfde spoor. Op de Betuweroute, specifieke goederenspoorlijn, passeren al containertreinen over het spoortraject. Dit maakt bijladen relatief gemakkelijk en kosteneffectiever. Hierdoor is de potentie voor lading van de locatie Valburg aanzienlijk hoger. De ontwikkeling van een railterminal op het Emplacement Arnhem of Kleefse Waard voldoet niet aan de projectdoelstelling.

Voor de resterende twee potentieel geschikte locaties bij Tiel en Valburg is vanuit de projectdoelstelling nog verder gekeken. Dit in relatie tot wat er benodigd is aan infrastructuur, kosten en investeringen voor een rendabele railterminal op basis van het ladingspotentieel op beide locaties. De mogelijke locatie op het bedrijvenpark Medel (Tiel) ligt aan de Betuweroute en in de directe nabijheid van de Waal en de A15. Deze locatie verschilt op deze punten niet van Valburg. De locatie Medel ligt daarentegen aanzienlijk westelijker dan Valburg en daarmee aanzienlijk dichterbij het Rail Service Centrum (RSC) te Rotterdam en verder weg van de intermodale opties te Duisburg. Gelet hierop is door Panteia voor Tiel een ander ladingspotentieel berekend dan voor de locatie in Valburg. Het potentieel voor een terminal in Tiel is 45.000 laadeenheden, voor de RTG is dit 60.000 laadeenheden. Met een aanzienlijk lagere potentie biedt de locatie in Tiel onvoldoende perspectief voor de ontwikkeling van een railterminal en voldoet het ook in significant mindere mate aan het klimaatdoel van CO₂-reductie (zo veel mogelijk vrachtwagens van de weg). De investeringen voor een exploitant in infrastructuur en materieel op het terminalterrein in relatie tot een lagere potentie heeft direct effect op hoe rendabel de railterminal is voor een toekomstig exploitant. Daarbij komt dat de projectdoelstelling om CO₂ uitstoot te verminderen ook is vertaald in het terugdringen van uitstoot op de railterminal. Dit vraagt om investeringen in materieel en voorzieningen om CO₂ uitstoot terug te dringen. Belangrijk onderdeel voor deze CO₂-reductie op de terminal is de inzet van een elektrische kraan voor de container op- en overslag. Dit zijn grote kranen en deze zijn erg kostbaar. Dergelijke investeringen worden alleen in overweging genomen als er ook zicht is op ladingpotentie en voldoende groeimogelijkheden. In dat licht valt de locatie in Tiel af en blijft de locatie in Valburg over als reële optie ter invulling van de projectdoelstelling. Overigens vraagt de locatie in Tiel door het ontbreken van een Containeruitwisselpunt (CUP) aan de Betuweroute ook veel hogere investeringen van de overheid. Ook op dit aspect is de locatie in Tiel geen reële oplossing.

De conclusie uit bovenstaande is dat er geen alternatieven zijn voor de locatie Valburg voor de vestiging van een railterminal die voldoen aan de projectdoelstelling met CO₂-reductie en economische structuurversterking van de regio met optimale benutting infrastructuur van weg, water en spoor. Door het ontbreken van ladingpotentieel en andere beperkingen zal er op de alternatieve locaties geen rendabele railterminal kunnen worden ontwikkeld.

Locatievarianten Valburg

Uit voorgaande blijkt dat een railterminal op de locatie in Valburg de enige reële oplossing is om de projectdoelstelling te realiseren. In het Milieueffectrapport Railterminal Gelderland (MER RTG, augustus 2020) is onderzocht wat de optie is qua locatievarianten (noord-, zuid- en middenvariant) en vijf ontsluitingsalternatieven voor Valburg. Alternatief 5 is alleen van toepassing op de ontsluiting van de zuidelijke variant. Alle andere alternatieven hebben betrekking op de ontsluiting van zowel de noord- als de middenvariant, waarbij ontsluitingsalternatief 1 een optie A en B kent en alternatief 2 extra een bouwsteen heeft die bestaat uit een viaduct over Betuweroute in plaats van een tunnel. Voor meer gedetailleerde informatie wordt verwezen naar de ADC-toets en het MER RTG.

Gelet op de afstand van de railterminal bij Valburg tot aan de nabijgelegen Natura 2000-gebieden (zie bijlage 2) volgt uit het MER (par 14.2.2) dat externe effecten op de beschermde natuurwaarden alléén stikstofeffecten betreffen. De ligging van de locatievarianten Valburg voor de terminal en de ontsluitingsalternatieven is ten opzichte van Natura 2000-gebieden zodanig, dat er geen onderscheid is in de effecten van de locatievarianten en ontsluitingsalternatieven op Natura 2000 voor de uitstoot van stikstof vanaf de terminal Valburg. Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op 2,5 km afstand en Natura 2000-gebied de Veluwe op 7 km. De verkeersafwikkeling voor het verkeer van en naar de terminal is voor alle locatievarianten gelijk, zodra het gebruik maakt van de hoofdinfrastructuur. Ook hierin zijn de locatievarianten en ontsluitingsalternatieven niet onderscheidend.

Provinciale Staten hebben in december 2017 gekozen voor de noordvariant (PS2017-667) op basis van een onderzoek naar milieueffecten, gebruiksmogelijkheden van het ContainterUitwisselPunt (CUP), kosten en ruimtebeslag. De milieueffecten van de inrichtingsvarianten (uitgewerkt in de Milieueffectenstudie) onderscheidden zich slechts in beperkte mate van elkaar. De milieueffecten tussen de midden- en noordvariant zijn niet onderscheidend doordat deze vrijwel op dezelfde locatie liggen, de varianten zijn in de Milieueffectenstudie als één variant opgenomen. De kosten voor de varianten en het ruimtebeslag onderscheidden zich wel. Dit heeft te maken met aanpassingen op het CUP en of er gebruik kan worden gemaakt van bestaande voorzieningen. De aanleg van een midden- of zuidvariant leidt tot een forse investering en aanvullend ruimtebeslag ten opzichte van de noordvariant. Bij de middenvariant is de functionaliteit van het CUP beperkt, doordat niet alle rangeersporen bereikbaar zijn en sommige opstelsporen ook korter worden. Vanwege deze beperking in gebruik van het CUP, de hoge kosten en de milieueffecten die niet positief onderscheidend zijn ten opzichte van de noordvariant, viel ook de middenbundel af. Voor de ontsluitingsweg is door Provinciale Staten gekozen voor het alternatief '1B' met een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg. De nieuwe ontsluitingsweg zal eveneens een snellere alternatieve route bieden voor het doorgaande verkeer en zo verkeer over de huidige doorgaande route (Reethsestraat) ontmoedigen ten gunste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de aan deze straat ontsloten woningen.

Alternatieven in bedrijfsvoering op de terminal

In de ontwikkeling van de terminal, is op diverse aspecten van de bedrijfsvoering gekeken naar verduurzaming, beperking van milieueffecten en in het bijzonder terugdringen van stikstofuitstoot. Dit alles wel in ogenschouw vanuit een bedrijfseconomisch haalbare opstart en een voor de langere termijn duurzaam exploitabel RTG.

Diverse studies en afwegingen hebben tot de volgende uitgangspunten en bronmaatregelen voor stikstofuitstoot vanaf de terminal geleidt waarbij de bedrijfsvoering van de railterminal zich verdeelt in twee fases:

- t/m 30.000 laadeenheden wordt er gebruik gemaakt van 2 reachstackers en één empty handler (dieselaangedreven);
- vanaf 30.000 laadeenheden tot max van 90.000 laadeenheden, wordt er gebruik gemaakt van elektrische portaalkranen en een empty handler;
- laadeenheden worden per vrachtwagen naar de railterminal vervoert met als uitgangspunt wagenpark in Nederland in het openingsjaar 2025;
- het proces op de terminal is zodanig gestroomlijnd dat de tijd dat motoren draaien zoveel mogelijk is beperkt (bronmaatregel);
- voor de koeling, nodig voor een deel van de laadeenheden, wordt geëlektrificeerd gekoeld;
- haalbaarheidsonderzoek van ProRail zorgt voor toepassing logistieke concept 'Zeilend binnenkomen', waarbij elektrische treinen uitrolsnelheid de terminal op komen rijden. Rangeren met een diesellocomotief is niet meer nodig. Dit betekent dat het per spoor aan- en afvoeren van lading volledig geëlektrificeerd plaatsvindt (bronmaatregel);
- maximaal 5% van de goederentreinen komt nog met een diesellocomotief de terminal op omdat dit nog gangbaar wordt gebruikt op de Betuweroute.

Het onderscheid in de twee fasen zit vooral in de forse investering van elektrische portaalkranen en elektrische reachtackers die erg duur zijn in aanschaf en pas een in een later stadium bij voldoende op- en overslag rendabel zijn.

Met bovenstaande uitgangspunten is er reëel en toch worst-case met stikstof rekening gehouden met bedrijfsvoering vanaf de terminal en verkeer van en naar de terminal. Er zijn geen verdere mogelijkheden meer voor alternatieve bedrijfsprocessen op de terminal of in het vervoer van- en naar de terminal waarmee stikstofeffecten op Natura 2000-gebieden verder kunnen worden gereduceerd.

Conclusie A.

Op basis van de projectdoelstelling zijn er geen alternatieven voor de locatie Valburg die de economische structuurversterking in de regio bevorderen middels het aanbieden van drie modaliteiten afdoende bijdrage leveren aan de klimaatdoelen (CO₂-reductie).

Er zijn drie locatievarianten voor de ligging van de railterminal in Valburg met vijf ontsluitingsmogelijkheden in het MER onderzocht. De railterminal heeft geen ruimtebeslag op Natura 2000. De mogelijke externe effecten op de beschermde natuurwaarden betreffen alléén stikstofeffecten. De ligging van de locatievarianten voor de terminallocatie Valburg en de ontsluitingsmogelijkheden ten opzichte van Natura 2000-gebieden is zodanig, dat er geen onderscheid is in stikstofdepositie op Rijntakken en Veluwe.

Tot slot zijn er voor de bedrijfsvoering geen andere alternatieven mogelijk die de projectdoelstelling realiseren en exploiteerbaar zijn met minder effecten op Natura 2000-gebieden. Er wordt - kortom - voldaan aan de A. uit de ADC-toets.

4.8.2 Dwingende redenen van groot openbaar belang

Het tweede criterium van de ADC-toets is de dwingende reden van groot openbaar belang (D). Er is om verschillende redenen sprake van dwingende reden van groot openbaar belang. Deze zijn nader uitgewerkt in de ADC en de daarin betrokken onderzoeken. Onderstaand worden deze kort beschreven.

Wezenlijk gunstige milieueffecten: substantiële CO₂-reductie

De railterminal zorgt voor een substantiële CO₂-reductie en heeft daarmee een wezenlijk gunstig milieueffect. Spoorvervoer is namelijk aanzienlijk duurzamer dan vrachtvervoer. Het onderzoeksbureau Panteia heeft in het rapport “Potentie Railterminal Gelderland” de CO₂-besparing als gevolg van de railterminal in beeld gebracht. In dit onderzoek is voor een groot aantal herkomst/bestemmingscombinaties berekend wat de besparing op CO₂ is. Naar landen zoals Italië en Polen scheelt dit circa 74%. Naar Duitsland of Frankrijk, dichterbij dus, bedraagt de besparing ongeveer 60%. Door Panteia wordt in het onderzoek uitgegaan van een gemiddelde besparing van 67% op de CO₂-emissie door meer goedervervoer over spoor met komst van de railterminal ten opzichte van het huidige vrachtverkeer over de weg.

Op basis van het verplaatsen van 60.000 (beladen) laadeenheden (75.000 incl. leeg) per jaar van de weg naar het spoor, wordt met de terminal een CO₂-reductie van 40 kiloton per jaar verwacht volgens het onderzoek van Panteia. Als de terminal doorgroeit naar de maximale capaciteit van 90.000 laadeenheden, wordt een totale reductie van 50 kiloton per jaar verwacht. Hiermee wordt met de terminal significant bijgedragen aan de klimaatdoelen op Europees niveau.

Om klimaatverandering en de opwarming van de aarde tegengaan stelt Nederland als doel om in 2030 49% minder CO₂ uit te stoten ten opzichte van 1990. In 2050 moet de uitstoot met 95% afgenomen zijn. Het Nederlandse Klimaatakkoord zet nadrukkelijk in op de optimalisatie van het spoorgoederenvervoer. In de Omgevingsvisie van Gelderland is daarnaast bepaald dat in 2050 het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal moet zijn. Gelderland wil in 2050 helemaal klimaatneutraal zijn. Als tussendoel moet in 2030 55% broeikasgasreductie in Gelderland zijn gerealiseerd. Ook in Europees verband wordt ingezet op spoorvervoer. Het doel is om in 2030 rond de 30% van de goederen over afstanden van meer dan 300 kilometer via het water en spoor te verplaatsen en in 2050 minimaal de helft. Hiervoor is het nodig om te investeren in een multimodaal (verschillende soorten transport) netwerk door heel Europa. Door aanpassingen in de organisatie en exploitatie van het spoorvervoer moet het spoor op middel- en lange afstanden terrein winnen. Daarvoor zijn volgens het Witboek Transport van de Europese Commissie nieuwe knooppunten nodig, met onderlinge verbindingen. De railterminal faciliteert langs één van de belangrijkste Europese transportassen de noodzakelijke regionale overslag tussen weg- en railverkeer binnen een knooppunt (Nijmegen) met tevens overslagfaciliteiten naar water. De railterminal draagt significant bij aan de reductie van CO₂-uitstoot geheel in lijn met het Europese, nationale en provinciale klimaatbeleid.

Verbetering infrastructuur en bereikbaarheid

Vanuit het Rijk en de provincie wordt versterking van de transportassen Betuweroute en de A15 gestimuleerd en gefaciliteerd. Deze twee transportassen zijn van Europees belang, namelijk als onderdeel van de twee corridors 'Rhine-Alpine' en de 'North Sea-Baltic'. De corridors 'Rhine-Alpine' en de 'North Sea-Baltic' verbinden de Rotterdamse en Amsterdamse havens, via Duitsland en Zwitserland, met Noord-Italië en via Duitsland en Polen met de Baltische Staten. Deze twee corridors zijn onderdeel van het Trans-European Transport Networks (TEN-T). Dit netwerk van Europese transport-infrastructuur wordt gestimuleerd en versterkt door de Europese Unie. Dit netwerk bestaat uit negen 'kerncorridors' die versterkt worden vanwege de strategische belangen en voordelen. De Betuweroute is één van de belangrijkste Europese transportroutes voor het goederenvervoer.

De provincie Gelderland wordt doorsneden door drie belangrijke transportassen:

- de transportroute via de rivier de Waal met diverse op- en overslaghavens voor de vaart;
- voor wegvervoer is de A15 de aangewezen transportas met voldoende aansluitpunten;
- de Betuweroute die specifiek voor spoorgoedvervoer is bedoeld.

De Waal en de A15 zijn voor logistieke bedrijven erg interessant om zich langs deze routes te vestigen. Dit zie je regionaal terug in het rivierengebied. Het gebied wordt daarom de 'Gelderse Corridor' genoemd. Voor het transport over water is de Waal de hoofdverbindingssas, en voor het overslaan van containers op het schip zijn er terminals in Nijmegen, Tiel en Emmerich. De A15 kent genoeg toe- en afritten die logistiek te gebruiken zijn voor goederenvervoer over de weg tot aan de deur. Het spoor is momenteel de ontbrekende schakel binnen dit Europese, nationale, provinciale en regionale netwerk omdat op dit moment een elementair overslagpunt op het spoor van de Betuweroute ontbreekt. De railterminal maakt dit mogelijk, het voorziet namelijk in een overslagpunt voor alle vervoerscombinaties (spoor, weg en water). Door de toegang tot spoor, weg en water aan elkaar te knopen wordt bereikbaarheid voor het goederenvervoer vergroot en wordt de infrastructuur door een betere ontsluiting van de Betuweroute voor de overige vervoerstromen via weg en water geoptimaliseerd.

In het onderzoek "Review Rail Terminal Gelderland" wordt ook geconcludeerd dat het nieuwe opstappunt aan de Betuweroute een bijdrage levert aan een betere bereikbaarheid en daarmee samenhangende reductie van de transportkosten doordat continentale lading in Valburg geladen en gelost kan worden waardoor voor- of natransport over de weg gereduceerd kan worden.

Conclusie D.

Gelet op voorgaande voldoet het project aan het criterium van dwingende redenen voor groot openbaar belang uit de ADC-toets ingevolge de wet ex artikel 2.8, lid 4, onder b.

Datum
9 september 2020

Zaaknummer
2020-009492

Blad
20 van 26

Indien het project (in cumulatie) significante gevolgen kan hebben voor een prioritair habitatype geldt dat het project nodig is vanwege argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten (Wnb art 2.8, lid 5 onder a). Er is echter geen sprake van significante gevolgen voor prioritaire habitattypen door de RTG. Desondanks voldoet het project aan deze voorwaarde.

4.8.3 Compenserende maatregelen

Op basis van de passende beoordeling zijn voor drie habitattypen in Natura 2000-gebied Veluwe significante gevolgen niet uit te sluiten waarvoor de ADC-toets is doorlopen conform artikel 2.8, lid 4. Naast de hierboven beschreven A. en D. is de C. voor de betrokken habitattypen uitgewerkt en onderbouwd. Voor nadere informatie en uitleg toegepaste berekeningsmethodiek wordt verwezen naar de ADC-toets en de daarin betrokken onderzoeken.

Compensatieopgave RTG

De compensatieopgave is bepaald aan de hand van een berekening die is uitgevoerd volgens de systematiek zoals ook is toegepast voor de compensatie van Maasvlakte II, Blankenburgverbinding en meer recent project ViA15. De systematiek is op basis van recente inzichten geactualiseerd en verbijzonderd voor de meeste in Nederland voorkomende habitattypen. Hierbij is informatie van ecologische experts op het gebied van habitattypen en de invloed van stikstofdepositie op habitats benut. Er zijn hierdoor ook actuele dosis-effectrelaties beschikbaar voor de drie betrokken habitattypen op de Veluwe.

Met de meest recent beschikbare methodiek is de compensatieopgave aan de hand van het projecteffect door stikstofdepositie (mol N/ha/jr) op habitattypen met een maximaal oppervlakteverlies bepaald. De ecologische mechanismen achter deze methodiek zijn deels beschreven in hoofdstuk 2 van deze passende beoordeling. Het komt erop neer dat bij overschrijding van de KDW eerst de kwaliteit kan afnemen, maar op termijn kan het habitatype ook overgaan op andere vegetatietypen, waardoor het kwalificeert als een ander habitatype of in het geheel niet meer kwalificeert als habitatype.

Op basis van dit principe zijn, met de best beschikbare wetenschappelijke kennis, dosis-effectrelaties opgesteld tussen stikstofdepositie en het percentage achteruitgang van habitattypen.

De drie habitattypen op de Veluwe waar als gevolg van extra blijvende stikstofbijdrage door de RTG mogelijk significante effecten op voordoen en waar compensatie voor nodig is, zijn:

- H4030 Droge heiden
- H9120 Beuken- eikenbossen met hult
- H9190 Oude eikenbossen

Met een formule waarin variabelen als tijd in afname habitat, hellingshoek dosis-effectrelaties en de depositiebijdrage zijn uitgedrukt in getallen, wordt een verlies aan areaal als gevolg van het project van een bepaald habitatype of leefgebied berekend.

Datum
9 september 2020

Zaaknummer
2020-009492

Blad
21 van 26

Bij elke variabele in de formule voor de berekening is een worst case benadering gehanteerd, om onderschatting van het effect te voorkomen. Dit zorgt voor een zo ruim mogelijke compensatieopgave van het habitatype waar het effect op plaatsvindt.

Indien uit de berekening volgt dat het te compenseren oppervlak minder is dan 100 m² wordt dit opgehoogd tot 100 m², omdat dat een minimale oppervlaktevoorwaarde is voor een zelfstandige eenheid conform het 'Methodiekdocument kartering habitattypen Natura 2000' van LNV om een habitatype te kwalificeren. Voor H4030 en H9120 is een verlies berekend dat groter is dan 100 m². Het is daarom voor deze habitattypen niet nodig het berekende verlies te vergroten naar een minimale zelfstandige eenheid. Voor H9190 geldt echter wel dat het berekende oppervlak van 40 m² opgehoogd moet worden naar 100 m².

Daarnaast wordt een onzekerheidsfactor toegepast om eventuele onzekerheden in de totstandkoming en ontwikkelingssnelheid van de compensatielocaties weg te nemen. Daarvoor wordt het oppervlak te compenseren habitatype met een factor twee vergroot. Een minimale compensatieoppervlakte van 100 m² betekent in de praktijk dus minimaal een compensatieopgave van 200 m².

Na de berekening, ophoging tot minimumareaal en toepassing van de onzekerheidsfactor ziet voor de drie habitattypen de compensatie-opgave voor de RTG er als volgt uit:

Natura 2000-gebied Veluwe habitattypen	Berekende compensatie	Bij < 100 m² op- hogen tot 100 m²	Onzekerheids- factor (2x)	Compensatie- opgave RTG
H4030 Droge heiden	253 m ²	n.v.t.	ja	506 m²
H9120 Beuken- eikenbossen met hult	209 m ²	n.v.t.	ja	418 m²
H9190 Oude eikenbossen	40 m ²	100 m ²	ja	200 m²

Compensatiestrategie

Er is een compensatiestrategie opgesteld waarin verkenningslocaties en voorgestelde maatregelen zijn opgenomen om de bovengenoemde compensatieopgaven van de drie habitattypen te compenseren. De strategie is bedoeld om inzicht te geven in dat er zeker mogelijkheden aanwezig zijn voor compensatie op de Veluwe voor deze habitattypen en hoe deze ingevuld zouden kunnen worden. Op grond hiervan wordt een compensatieplan en beheerplan opgesteld.

Compensatieplan

Voor de uitwerking van de compensatieopgave van de RTG wordt een compensatieplan opgesteld waarvoor per habitatype de volgende stappen worden doorlopen uitgewerkt:

Verkenning van geschikte locaties voor compensatie

- Nadere analyse en onderbouwing van de geschiktheid van deze locaties op basis van de ecologische vereisten voor de habitattypen

- Inrichtingsplan opstellen
- Beheerplan opstellen
- Monitoringsplan opstellen

Voor de uitwerking van de compensatiemaatregelen in een compensatieplan wordt gekeken naar locaties die voldoen aan de juiste ecologische omstandigheden. Voor het bepalen van ecologische vereisten wordt gekeken naar de belangrijkste sturende processen, bodemgesteldheidseisen en beheervoorwaarden bij ontstaan en behoud van de habitattypen. Bij de nadere analyse wordt gekeken of die omstandigheden ook daadwerkelijk op de compensatielocatie aanwezig zijn en of er niet al sprake is van kwalificerend habitat of dat het is aan te merken als geschikt leefgebied voor een kwalificerende soort. De compensatielocatie mag geen overlap hebben met maatregelen in het kader van het Natura 2000-beheerplan. Ook wordt gekeken of de locatie ecologische samenhang heeft binnen het Natura 2000-gebied Veluwe of dan wel deze kan versterken. Ook de grondeigenaar en/of beheerder moet medewerking verlenen aan de compensatie. Dit zal indien van toepassing worden bekrachtigd middels een privaatrechtelijke overeenkomst om de compensatie in juridische zin te borgen.

Voor de compensatielocaties wordt een inrichtings-, beheer- en monitoringsplan opgesteld. Dit als instrument om de inrichting en daarna de ontwikkeling en bijsturing in de loop der jaren zorgvuldig te laten verlopen om de ecologische randvoorwaarden tot kwalificering van het juiste habitatype te borgen.

De compensatie moet zijn gerealiseerd voordat met de start van de werkzaamheden van de RTG wordt begonnen (naar verwachting niet eerder dan eind 2022).

In het ontwerpbesluit zijn dan ook voorschriften opgenomen die voorschrijven dat een compensatieplan en beheerplan (met monitoring) wordt ingediend ter goedkeuring en dat de compensatiemaatregelen tijdig zijn gerealiseerd.

Conclusie C.

Gelet op bovenstaande achten wij dat voldoende aannemelijk en afdwingbaar is gemaakt dat de compensatiemaatregelen tijdig en kwalitatief in voldoende mate zullen worden gerealiseerd. De compensatiestrategie geeft een goed beeld dat de compensatieopgave van de RTG realiseerbaar is in Natura 2000-gebied de Veluwe, zodat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

4.9 Cumulatie

Zowel in de aanleg- als gebruiksfase leidt de RTG in cumulatie met andere projecten of plannen mogelijk tot significante effecten voor instandhoudingsdoelen binnen de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken. Voor de cumulatietoetsing is gekeken naar reeds vergunde maar nog niet uitgevoerde projecten die gezamenlijk met de RTG voor een toename van stikstofdepositie zorgen in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken.

Datum

9 september 2020

Zaaknummer

2020-009492

Blad

23 van 26

In deze Passende Beoordeling is geconcludeerd dat significante gevolgen in de gebruiksfase van de RTG niet zijn uit te sluiten voor drie habitattypen, waarvoor het ADC-spoor wordt gevolgd. Omdat in deze situaties gecompenseerd gaat worden, is voor deze effecten geen cumulatietoets aan de orde.

In alle andere gevallen, zowel tijdens de aanleg- als gebruiksfase, is geconcludeerd dat met zekerheid geen sprake is van een negatief effect op de instandhoudingsdoelen. Strikt genomen is dan geen cumulatietoets aan de orde, maar uit het oogpunt van zorgvuldigheid en volledigheid worden de effecten van andere projecten in de provincie Gelderland beschouwd, om ieder risico op cumulatieve, significante gevolgen voor de Natura 2000-gebieden uit te kunnen sluiten. Hiervoor is een overzicht gemaakt van reeds vergunde maar nog niet uitgevoerde projecten die voor een toename van stikstofdepositie zorgen in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken gedurende aanleg- als gebruiksfase.

Voor enkele aangedragen projecten met vergunde tijdelijke stikstoftoenames, is het permanente effect in de gebruiksfase maatgevend. Deze komen terug bij de gebruiksfase.

Voor de projecten die zijn aangedragen voor de cumulatietoetsing in enkel de aanlegfase zijn alleen de projecten meegenomen die (deels) in hetzelfde tijdsbestek vallen qua uitvoering (aanleg). Van deze cumulatief meebeoordeelde projecten beperken de tijdelijke projectbijdragen zich tot het Natura 2000-gebied Rijntakken. De projectbijdragen zijn in de afzonderlijke projecten als verwaarloosbaar beschouwd. Vanwege de verwaarloosbare omvang van de individuele stikstofbijdragen en ecologisch gezien beperkte gevoeligheid van het Natura 2000-gebied Rijntakken door het dynamische riviersysteem, is hier cumulatief geen sprake van een kans op significante effecten.

Van de aangedragen projecten voor cumulatie gedurende de gebruiksfase is de biomassacentrale in de Kleefse Waard bij Arnhem intussen in gebruik genomen en daarmee als bestaand gebruik onderdeel van de achtergronddepositie.

Voor de gebruiksfase is de RTG nader cumulatief beoordeeld met ViA15 en Overnachtingshaven Lobith. Voor de Veluwe zorgt ViA15 voor een permanente afname, dus ViA15 brengt cumulatief niks bij. De cumulatieve bijdrage van Overnachtingshaven Lobith op de Veluwe is zeer gering dat dit cumulatief met de eveneens zeer geringe depositiebijdrage van de RTG, dermate gering blijft dat van ecologische effecten geen sprake zal zijn.

Voor het Natura 2000-gebied Rijntakken is er overlap in tijd en ruimte van beide projecten, Overnachtingshaven Lobith en ViA15, met RTG. De blijvende depositiebijdragen van deze projecten zijn cumulatief beoordeeld met de RTG. De cumulatie van stikstofdepositie vindt plaats op locaties waar de rivierdynamiek de sturende factor is voor de aanwezige habitattypen met bijhorende instandhoudingsdoelen. Gezien de ecologische omstandigheden van de habitats (van soorten) door de aanwezige overstromingsdynamiek in het riviersysteem met afzetting van basenrijk sediment, is er een overmaat aan natuurlijke buffering tegen mogelijke effecten van stikstofdepositie. Gelet hierop is met zekerheid uit te sluiten dat in cumulatie met ViA15 en Overnachtingshaven Lobith significante gevolgen optreden voor Rijntakken.

Significante gevolgen door cumulatie van de RTG met andere projecten (reeds vergund nog niet uitgevoerd) zijn daarmee met zekerheid uit te sluiten, zowel voor Veluwe als Rijntakken.

5 Conclusie

Gelet op de afstand van de RTG tot de dichtstbij zijnde Natura 2000-gebieden Rijntakken (2,5 km) en de Veluwe (7 km) zijn andere effecten dan toename in stikstofdepositie gedurende de aanleg- en gebruiksfase uitgesloten.

Uit de ecologische onderbouwing blijkt dat de tijdelijke effecten van de extra stikstofdepositie bijdrage gedurende de aanlegfase van de RTG (in cumulatie) geen significant negatieve gevolgen hebben voor de betreffende Natura 2000-gebieden Rijntakken en Veluwe.

Voor de gebruiksfase van de RTG zijn voor de Rijntakken op grond van de ecologische beoordeling (in cumulatie) significant negatieve effecten uit te sluiten als gevolg van extra stikstofdepositie door de RTG.

Gedurende de gebruiksfase van de RTG zijn significante gevolgen voor de Veluwe als gevolg van de toch geringe blijvende stikstofbijdragen voor drie habitattypen niet uit te sluiten. Door het tijdig nemen van maatregelen om de blijvende effecten op deze habitattypen ruim te compenseren wordt gewaarborgd dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

Gelet hierop vindt met de komst van de Railterminal Gelderland, afzonderlijk of in combinatie met andere projecten, geen aantasting plaats van de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden in het licht van de instandhoudingsdoelen. De vergunning kan worden verleend.

6 Juridische grondslagen

Dit besluit is genomen op grond van:

Wet natuurbescherming, artikel 2.7, lid 1

Wet natuurbescherming, artikel 2.7, lid 2

Wet natuurbescherming, artikel 2.7, lid 3

Wet natuurbescherming, artikel 2.8, lid 1

Wet natuurbescherming, artikel 2.8, lid 3

Wet natuurbescherming, artikel 2.8, lid 4

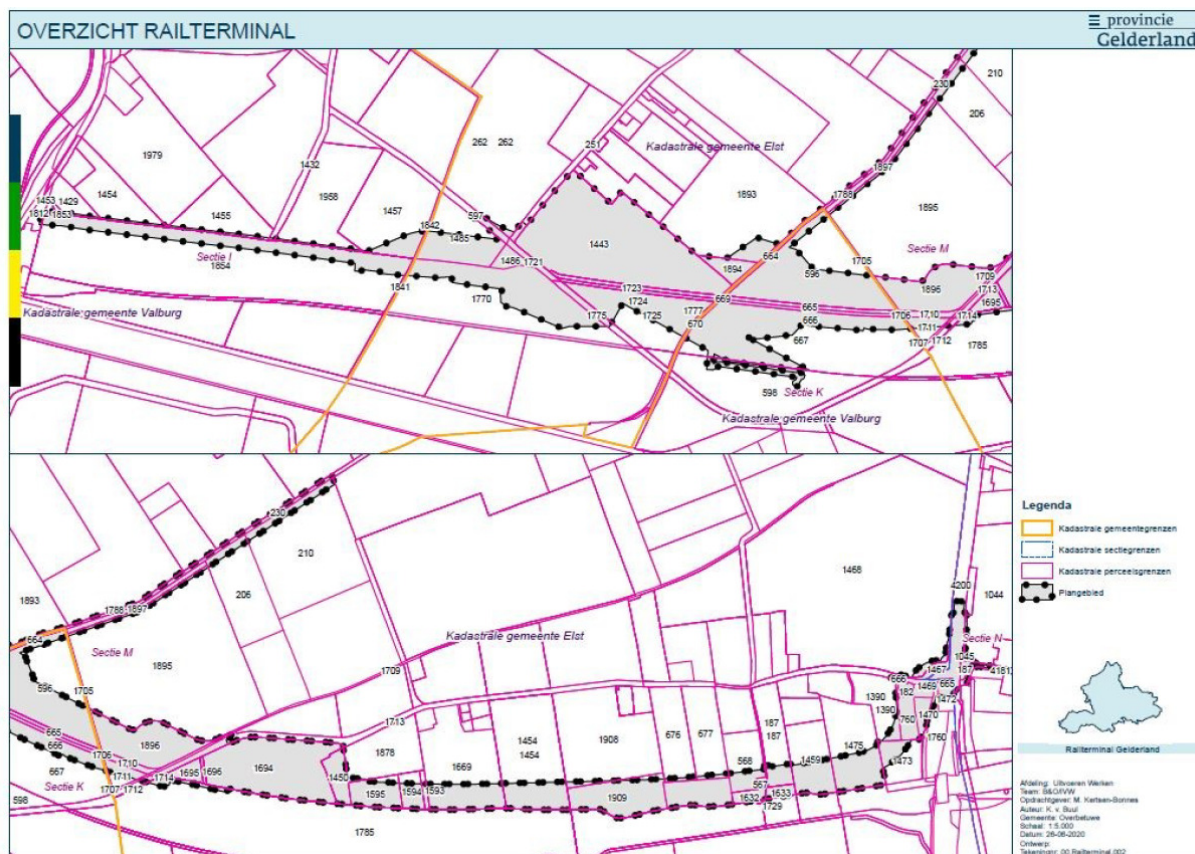
Wet natuurbescherming, artikel 2.8, lid 7

Datum
9 september 2020

Zaaknummer
2020-009492

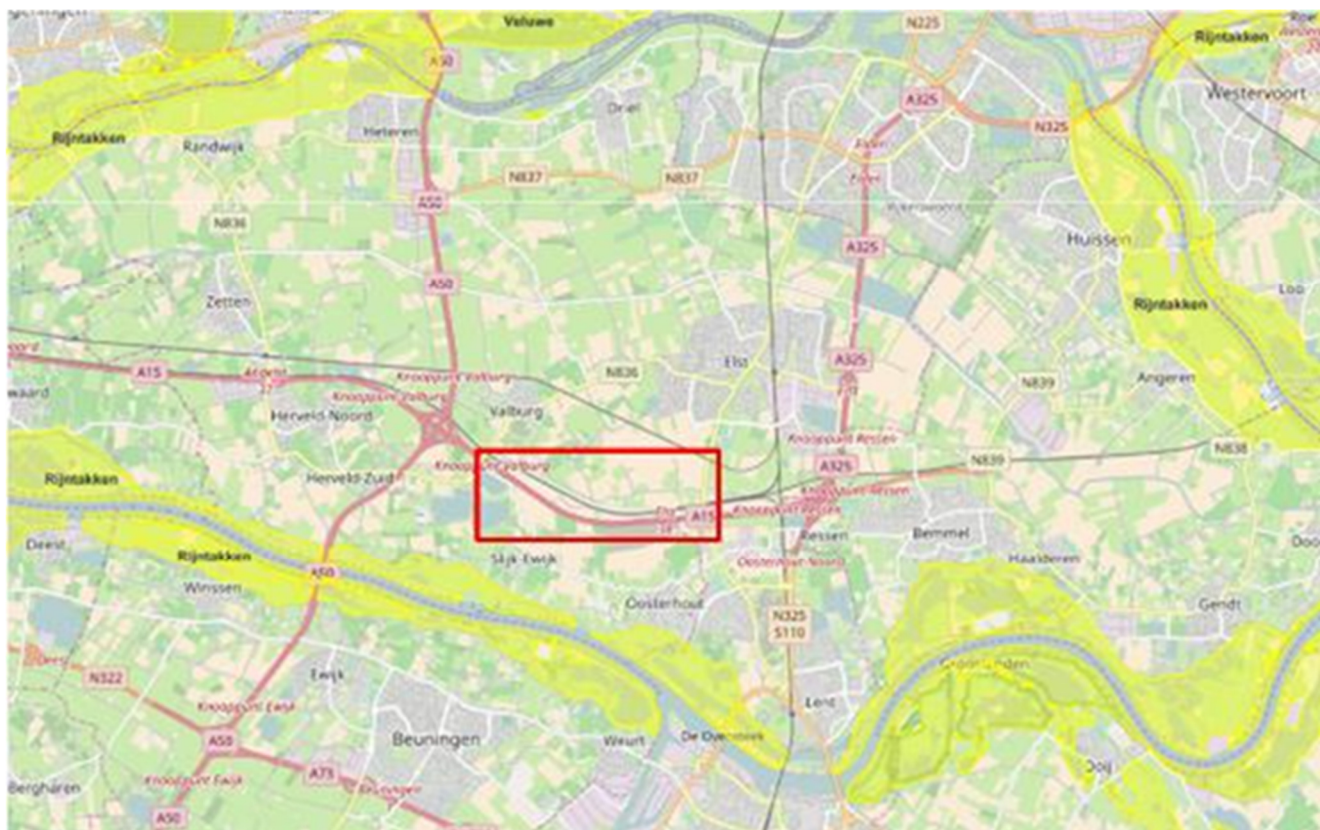
Blad
25 van 26

Bijlage 2 Overzicht plangebied Railterminal Gelderland bij Valburg



Zaaknummer
2020-009492

Bijlage 3 Plangebied Railterminal Gelderland bij Valburg t.o.v. Natura 2000



Ligging plangebied in rood kader ten opzichte van de Veluwe en Rijntakken (bron: SynBioSys)