



Ontwerpbesluit  
Verlenen vergunning  
Wet natuurbescherming

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

**Datum**  
4 maart 2021

**Zaaknummer**  
2021-002317

**Onderwerp**  
Wet natuurbescherming:  
Hoofdstuk 2 Natura 2000 gebieden

**Inlichtingen bij**  
Provincieloket  
026 359 99 99  
[post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)

**Blad**  
1 van 19

**Locatie**

Elst en Valburg

**Gemeente**

Overbetuwe

**Activiteit**

Aanleg en in gebruik nemen Railterminal  
Gelderland

Beste mevrouw Van Eijndthoven,

Hierbij ontvangt u een ontwerpbesluit op 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 coördinatie-regeling 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](mailto:post@gelderland.nl)  
[www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)

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

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

**provincie**  
**Gelderland**

**Datum**

4 maart 2021

**Zaaknummer**

2021-002317

**Blad**

2 van 19

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 gecoördineerd worden zijn:

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

Bovengenoemde ontwerpbesluiten hebben ter inzage gelegen van 10 september tot en met 21 oktober 2020. Op 12 februari 2021 is de eerdere aanvraag voor de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming ingetrokken. De vergunning is opnieuw aangevraagd met inachtneming van de gewijzigde uitgangspunten en de meest actuele stikstofberekeningsmodellen. Om die reden ligt er een nieuw ontwerpbesluit ter inzage voor de Wet natuurbescherming (Wnb).

**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. Het nieuwe ontwerpbesluit op grond van de wet Natuurbescherming wordt alleen ter inzage gelegd en bekend gemaakt. Bekendmaking van de definitieve besluiten zal weer gelijktijdig plaatsvinden.

**Zienswijzen**

Tegen voorliggend ontwerpbesluit kan eenieder gedurende zes weken, bij voorkeur schriftelijk, zienswijzen indienen in de periode zoals aangegeven in de kennisgeving. Het indienen van de

**Datum**

4 maart 2021

**Zaaknummer**

2021-002317

**Blad**

3 van 19

zienswijzen moet onder vermelding van 'Zienswijze ontwerpbesluit vergunning Wnb Railterminal Gelderland, zaaknummer 2021-002196'.

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 gezagsinstantie. De betreffende instantie betreft de zienswijzen bij het vaststellen van de definitieve besluiten. Tegelijkertijd met het bekendmaken van de definitieve besluiten wordt iedereen die een zienswijze heeft ingediend, geïnformeerd over de wijze waarop deze is verwerkt in het definitieve besluit. Dit gebeurt in een gezamenlijke reactienota.

**De bijlagen zijn onderdeel van dit besluit**

Bijlage 1 bevat een toelichting op ons besluit. Ook zijn de voorschriften van deze vergunning beschreven in deze 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:**

03417345 Aanvraagformulier  
03417346 Passende beoordeling  
03421949 Aerius berekening aanlegfase, kenmerk RrjqAgSsyxTE (d.d. 24 februari 2021)

**Datum**

4 maart 2021

**Zaaknummer**

2021-002317

**Blad**

4 van 19

03421949 Aeries berekening gebruiksfase, kenmerk RYu3LZAshPhF (d.d. 24 februari 2021)

**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-gebieden

**Datum**  
4 maart 2021

**Zaaknummer**  
2021-002317

**Blad**  
5 van 19

## **BIJLAGE 1 Toelichting en voorschriften**

### **1. Toelichting**

#### **1.1 Omschrijving project**

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.

#### Activiteiten en planning

##### A) Werkzaamheden RTG

1. Het terrein van de terminal bouwrijp maken: verleggen van kabels en leidingen en deels afgraven van het terrein.
2. Realiseren van infrastructuur: aanleg nieuwe ontsluitingsweg vanaf Rijksweg Zuid naar de terminal en wijzigen van 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. Realisatie van landschappelijke inpassing: aanleg grondwallen met groen en plaatsen van zichtscheren daar waar de grondwallen niet doorgetrokken kunnen worden.
5. Mogelijkheid om duurzame energievoorziening te realiseren in de vorm van zonnepanelen op de zuidzijde van de grondwallen.
6. Treffen van mitigerende maatregelen voor water, flora en fauna en voor geluid: aanleg van groenzones, watergangen, natuurvriendelijke oevers, bouwen van een vleermuizentoren en isolatie van woningen vanwege geluid.

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

**B) Schets uitvoeringsfase**

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 2022-2026 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 laten 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, het bouwen van de vleermuistoren en werkzaamheden voor kabels en leidingen. De wal wordt namelijk voor het realiseren van de RTG verplaatst en verhoogd.

In eerste instantie zal voor het overslaan van de containers gebruik gemaakt worden van 2 zogenaamde reachstackers. Dit zijn zware heftrucks waarmee de containers van en op de wagons en vrachtwagens kunnen worden geplaatst. Deze reachstackers zijn diesel aangedreven. Voor het verwerken van lege containers zal gebruik worden gemaakt van een elektrische empty handler. Het gebruik van de reachstackers en empty handler maakt dat alleen wagons op het noordelijkste spoor geladen en gelost kunnen worden. Indien het aantal overgeslagen containers groeit tot meer dan 30.000 laadeenheden per jaar is het rendabel om gebruik te maken van elektrische portaalkranen voor het overslaan van de containers. Hiermee kunnen wagons op 3 sporen worden geladen en gelost. De maximale capaciteit van Railterminal Gelderland bedraagt 90.000 laadeenheden per jaar.

Voor Railterminal Gelderland zal gebruik worden gemaakt van zogenaamd zeilend binnenrijden. Omdat op de railterminal waar de containers worden gelost en geladen geen bovenleiding aanwezig kan zijn, laat de machinist de trein uitrollen tot de locomotief aan de andere zijde van het laadgedeelte weer onder de bovenleiding staat. Als de wagons beladen of gelost zijn kan de trein weer vertrekken gebruik makend van de elektriciteit van de bovenleiding. Hiermee is het niet nodig om te rangeren en wordt het gebruik van diesellocomotieven beperkt. Maximaal 5% van de treinen die de Railterminal aandoen worden getrokken door diesellocomotieven. De Railterminal zal worden voorzien van een installatie waarmee koel- en vriescontainers elektrisch kunnen worden gekoeld.

**Datum**  
4 maart 2021

**Zaaknummer**  
2021-002317

**Blad**  
7 van 19

### Projectdoelen

De railterminal heeft tot doel om te zorgen voor een substantiële CO<sub>2</sub>-reductie en heeft daarmee een wezenlijk gunstig milieueffect. Spoorvervoer is namelijk aanzienlijk duurzamer dan vrachtvervoer. Met de vermindering van het vervoer van goederen over de weg wordt tevens de NOx emissie beperkt. Het onderzoeksbureau Panteia heeft in het rapport “Potentie Railterminal Gelderland” de CO<sub>2</sub>-besparing als gevolg van de railterminal in beeld gebracht. In dit onderzoek is voor een groot aantal herkomst/bestemmingscombinaties berekend wat de besparing op CO<sub>2</sub> is. 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.

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 CO<sub>2</sub>-uitstoot geheel in lijn met het Europese, nationale en provinciale klimaatbeleid.

Op dit moment rijdt 95% van de treinen op de Betuweroute op elektriciteit waardoor tevens aanzienlijk minder uitstoot plaatsvindt van NOx en fijnstof in vergelijking met vervoer over de weg. Met de realisatie en het gebruik van Railterminal Gelderland wordt dan ook tevens een bijdrage geleverd aan onze ambitie om de luchtkwaliteit in Gelderland te verbeteren en de depositie van stikstof te verminderen.

Het optimaal benutten van het spoorwegennetwerk voor vrachtverkeer zorgt er voor dat het snelwegennet wordt ontlast waardoor de doorstroming van het verkeer wordt bevorderd. Mogelijk kan hiermee tevens worden voorkomen dat snelwegtrajecten moeten worden verbreed.

## **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 is niet meer dan in de AERIUS-berekeningen met kenmerk RrqjAgSsyxTE (d.d. 24 februari 2021) voor de realisatiefase en RYu3LZAshPhF (d.d. 24 februari 2021) voor de gebruiksfase is opgenomen. 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 2021-002317.

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.

Het logboek dient na aanleg van het project aangeleverd te worden bij de afdeling VVHH van de Provincie Gelderland onder vermelding van zaaknummer 2021-002317. Daarnaast dient het getoond te kunnen worden op ieder gewenst moment dat een toezichthouder of opsporingsambtenaar hier om verzoekt.

7. De terminal dient te zijn voorzien van een installatie waarmee vrachtwagens en containers elektrisch worden gekoeld.

## **2.3 Periode**

8. Voorafgaand aan het begin van de werkzaamheden voor de Railterminal dient een startmelding gedaan te worden bij de afdeling VVHH van de Provincie Gelderland onder vermelding van zaaknummer 2021-002317.
9. Deze vergunning is vanaf de startmelding voor de werkzaamheden geldig tot 1 maart 2027.
10. Als het project gereed is moet dit binnen twee weken gemeld worden. Daarbij moet ook het logboek zoals genoemd in voorschrift 6 aangeleverd worden.

## **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**

Op 10 juli 2020 is voor dit project een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Op 9 september 2020 hebben wij een ontwerpbesluit genomen. Dit ontwerpbesluit



**Datum**

4 maart 2021

**Zaaknummer**

2021-002317

**Blad**

9 van 19

heeft van 10 september tot en met 21 oktober 2020 ter inzage gelegen. In oktober 2020 is echter een nieuwe versie van AERIUS Calculator verschenen waardoor nieuwe berekeningen dienden te worden aangeleverd. Dit heeft tot wijziging van uitkomsten, uitgangspunten en tot een nieuwe passende beoordeling geleid waarna besloten is de eerdere aanvraag in te trekken. Op 15 februari 2021 hebben wij een nieuwe aanvraag ontvangen. Er is derhalve 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**

De aanvraag is op 24 februari 2021 aangevuld met nieuwe AERIUS-berekeningen.

### **3.4 Overige onderdelen van de Wet natuurbescherming**

Dit besluit heeft alleen betrekking op het 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. Een eventuele kapmelding 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 2022-2026 met een mogelijk uitloop tot maart 2027.

Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op 2,5 km afstand en Natura 2000-gebied de Veluwe op 7,5 km (zie bijlage 3). De Natura 2000-gebieden De Bruuk, Sint Jansberg, Zeldersche Driessen en Landgoederen Brummen liggen op resp. 16,8 km, 17,3 km, 25,4 km en 28,7 km van Railterminal Gelderland.

**Datum**  
4 maart 2021

**Zaaknummer**  
2021-002317

**Blad**  
10 van 19

#### 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 zijn uitgesloten. Effecten als gevolg van de depositie van stikstof kunnen echter niet op voorhand worden uitgesloten en zijn nader beoordeeld in de passende beoordeling behorende bij de aanvraag. Deze aanvraag heeft alleen betrekking op effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

#### 4.3 Effecten stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden

Voor het project Railterminal Gelderland zijn actuele AERIUS-berekeningen uitgevoerd voor zowel de aanleg- als gebruiksfase. Uit de berekeningen blijkt dat toenames van stikstofdepositie, in de aanlegfase aan de orde zijn in de Natura 2000-gebieden Rijntakken, Veluwe, Sint Jansberg, Landgoederen Brummen, De Bruuk en Zeldersche Driessen. In de gebruiksfase vindt depositie plaats op de Natura 2000-gebieden Rijntakken, Veluwe, Sint Jansberg en Landgoederen Brummen.

De maximale depositie in de verschillende Natura 2000-gebieden is zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase van de railterminal in onderstaande tabel weergegeven.

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

De ecologische effecten zijn beoordeeld in de passende beoordeling.

#### 4.4 Opbouw ecologische toets stikstofeffecten

In de passende beoordeling wordt een uitgebreide beschouwing gegeven van de ecologische effecten van stikstofdepositie op de betrokken Natura 2000-gebieden.

Bij de effectbeoordeling van habitattypen en leefgebieden is gekeken naar die locaties waar sprake is van een stikstofdepositietoename in een situatie van een overschrijding van de kritische depositiewaarde. Voor habitattypen of leefgebieden waar sprake is van een stikstofdepositietoename is bepaald wat de sleutelfactoren zijn. Dit zijn de factoren die bepalend zijn voor het voorkomen en de kwaliteit van het habitatype of leefgebied. Het betreffen vaak de

**Datum**

4 maart 2021

**Zaaknummer**

2021-002317

**Blad**

11 van 19

sturende factoren (grond)waterhuishouding, toegepast (natuur)beheer en de aanwezigheid van (natuurlijke) dynamiek. Bij de beoordeling zijn de ecologische vereisten en andere gebiedsspecifieke informatie van de betreffende habitattypen of leefgebied betrokken.

Voor zowel de habitattypen als leefgebieden zijn zoekgebieden aangegeven op de habitattypen- en leefgebiedenkaart. In de zoekgebieden is de aanwezigheid van het habitatype of leefgebied niet met zekerheid vastgesteld. In de effectbeoordeling zijn ook de zoekgebieden meegenomen.

In de passende beoordeling zijn per habitatype of leefgebied de volgende gegevens geanalyseerd en uitgewerkt:

- 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
- Analyse van de sturende factoren voor het habitatype of leefgebied. Waaronder de gebieds-specifieke milieukeurmerken (ecologische/abiotische omstandigheden, morfologische processen) en het beheer.

Op basis van de analyse 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 Rijntakken**

De effecten op de te beschermen waarden in Natura 2000-gebied Rijntakken zijn uitgebreid beschreven in hoofdstuk 6 van de passende beoordeling en worden in deze paragraaf beknopt weergegeven.

##### **Habitattypen**

###### Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, Vochtige alluviale bossen, Droge hardhoutooibossen en Ruigten en zomen

Voor de habitattypen Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden (H3150), Vochtige alluviale bossen (H641EOC), Droge hardhoutooibossen (H91Fo) en Ruigten en zomen (H6430C) wordt de kritische depositiewaarde niet overschreden. Op deze habitattypen zijn effecten door toename van stikstofdepositie door de aanleg en het gebruik van Railterminal Gelderland uitgesloten.

###### Stroomdalgraslanden

De depositie op het habitatype stroomdalgraslanden (H6120) is in de realisatiefase maximaal 0,06 mol N/ha/jaar. In de gebruiksfase resteert een depositie van maximaal 0,05 mol N/ha/jaar op dit habitatype. De trend voor zowel areaal als kwaliteit is positief. Op de locaties waar depositie plaatsvindt is de rivierdynamiek de bepalende factor voor het habitatype. Door overstromingen wordt kalkrijk rivierzand afgezet waardoor een buffer ontstaat voor de overmaat aan

**Datum**

4 maart 2021

**Zaaknummer**

2021-002317

**Blad**

12 van 19

stikstofdepositie. De zeer geringe toename in stikstofdepositie leidt met zekerheid niet tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen.

**Glanshaverhooiland**

Tijdens de aanlegfase bedraagt de stikstofdepositie op het habitatype glanshaverhooiland (H6510A) maximaal 0,03 mol N/ha/jaar. In de gebruiksfase vindt een depositie plaats van maximaal 0,02 mol N/ha/jaar. Het habitatype komt voor op de hogere delen van de uiterwaarden (stroomruggen, oeverwallen en rivierduinen en dijken). De bodem is zwak zuur tot basisch en matig voedselrijk. Voor de instandhouding van het habitatype is incidentele overstroming van belang voor buffering van de standplaats. De sturende factoren voor dit habitatype zijn het beheer en de dynamiek van de rivier. Gelet hierop en op de zeer geringe en plaatselijke toename van de stikstofdepositie door de railterminal zijn negatieve effecten met zekerheid uitgesloten.

**Habitatrichtlijnsoorten****Bittervoorn en kamsalamander**

De bittervoorn en kamsalamander maken gebruik van het leefgebied Geïsoleerde meander (Lg02). Voor dit leefgebied wordt de kritische depositie echter niet overschreden. Een geringe toename van maximaal 0,06 mol N/ha/jaar in de aanlegfase en 0,05 mol N/ha/jaar in de gebruiksfase heeft dan ook geen negatief effect op de kwaliteit van dit leefgebied.

**Vogelrichtlijnsoorten****Kwartelkoning**

De kwartelkoning maakt gebruik van de leefgebieden Kamgrasweide en Bloemrijkgrasland (Lg11), Nat, matig voedselrijk grasland (Lg08) en Dotterbloemgrasland van veen en klei (Lg07). In de aanlegfase is de depositie op de zoekgebieden voor deze leefgebieden maximaal 0,16 mol N/ha/jaar en op de leefgebieden maximaal 0,10 mol N/ha/jaar. In de gebruiksfase is de depositie maximaal 0,14 mol N/ha/jaar op het zoekgebied en maximaal 0,10 mol N/ha/jaar op deze leefgebieden. In de gebiedsanalyse die voor dit gebied is opgesteld in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is geoordeeld dat het beheer de beperkende factor is voor de kwaliteit van het leefgebied van de kwartelkoning. Het areaal intensief beheerd grasland en/of de recreatieve verstoring zijn de beperkende factoren voor deze soort in de Rijntakken. Stikstof speelt een zeer ondergeschikte rol. De toename van de depositie als gevolg van de realisatie en het gebruik van de railterminal leidt dan ook met zekerheid niet tot significant negatieve effecten op de kwaliteit van het leefgebied voor de kwartelkoning.

**Watersnip**

De watersnip maakt gebruik van de leefgebieden Nat, matig voedselrijk grasland (Lg08) en Dotterbloemgrasland van veen en klei (Lg07). In zowel de aanlegfase als de gebruiksfase is de depositie op de zoekgebieden voor deze leefgebieden maximaal 0,12 mol N/ha/jaar en op de leefgebieden maximaal 0,09 mol N/ha/jaar. In de gebiedsanalyse is geconcludeerd dat voor de

**Datum**  
4 maart 2021

**Zaaknummer**  
2021-002317

**Blad**  
13 van 19

watersnip verdroging en het intensieve reguliere beheer de belangrijkste beperkende factoren zijn. De leefgebieden van de watersnip zijn vrijwel altijd regelmatig overstroomde nattere delen van de uiterwaarden. Stikstof speelt slechts een zeer beperkte rol voor de kwaliteit van het leefgebied van de watersnip in de Rijntakken. De zeer geringe toename van de depositie als gevolg van de realisatie en het gebruik van de railterminal leidt dan ook met zekerheid niet tot significant negatieve effecten op de kwaliteit van het leefgebied voor de watersnip.

#### Overige vogelsoorten

De overige vogelsoorten waarvoor de Rijntakken zijn aangewezen als Natura 2000-gebied zijn niet afhankelijk van leefgebieden die mogelijk gevoelig zijn voor stikstof. De toename van de depositie als gevolg van de realisatie en het gebruik van de railterminal leidt dan ook met zekerheid niet tot significant negatieve effecten op de kwaliteit van het leefgebied voor deze soorten.

#### **4.6 Ecologische toets stikstofeffecten op Natura 2000-gebied Veluwe**

De effecten op de te beschermen waarden in Natura 2000-gebied Veluwe zijn uitgebreid beschreven in hoofdstuk 5 van de passende beoordeling en worden in deze paragraaf beknopt weergegeven.

#### **Habitattypen**

##### Beuken-eikenbossen met hulst

De aanleg van Railterminal Gelderland leidt tot een tijdelijke toename van de depositie op het habitatype Beuken-eikenbossen met hulst (H9120) van 0,04 mol N/ha/jaar. In de gebruiksfase resteert een depositietoename van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar. Volgens de gebiedsanalyse is sprake van een uitbreiding van het habitatype in de laatste decennia door het ouder en minder voedselarm worden van bosgroeiplaatsen. Het bosbeheer, maar ook een paar droge zomers hebben tot kansen voor dit habitatype geleid. Naaldbomen zijn gekapt of afgestorven waardoor open plekken in de bossen zijn ontstaan waar het habitatype zich kan uitbreiden. De kwaliteit is stabiel en staat niet verder onder druk. Voor dit habitatype wordt geconcludeerd dat de zeer geringe bijdrage van de railterminal met zekerheid niet tot negatieve effecten leidt op de instandhoudingsdoelstellingen.

##### Heischrale graslanden

Als gevolg van de realisatie van Railterminal Gelderland neemt de depositie op het zoekgebied voor het habitatype Heischrale graslanden (ZgH6230) tijdelijk toe met 0,04 mol N/ha/jaar. In de exploitatiefase is sprake van een toename van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar. Het betreft een aantal kleine locaties nabij Wolfheze. Op dit moment is ter plaatse geen kwalificerend habitatype aanwezig. Het habitatype Heischrale graslanden komt wel voor op enkele relatief kleine locaties in het Renkums beekdal, bij Warnsborn en op de Hoge Veluwe. De depositie als gevolg van de railterminal bedraagt hier maximaal 0,02 mol N/ha/jaar in de realisatiefase en 0,01 mol N/ha/jaar in de gebruiksfase. Voor dit habitatype is het beheer van groot belang voor de kwaliteit. In het Renkums Beekdal is heeft het beheer van maaien en afvoeren geleid tot verschraling van het

**Datum**

4 maart 2021

**Zaaknummer**

2021-002317

**Blad**

14 van 19

grasland waarmee de soortenrijkdom in planten en mossen is gestegen. Negatieve effecten door de geringe depositietoename kunnen met zekerheid worden uitgesloten. Er is geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering van de kwaliteit van het habitatype.

**Overige habitattypen**

De depositie op de overige habitattypen waarvoor de Veluwe is aangewezen bedraagt maximaal 0,03 mol N/ha/jaar in de aanlegfase en maximaal 0,02 mol N/ha/jaar in de exploitatiefase. Voor alle habitattypen zijn de mogelijke effecten geanalyseerd. Uit de passende beoordeling blijkt dat, gelet op de zeer geringe toename van de stikstofdepositie, significant negatieve effecten op deze habitattypen en zoekgebieden van habitattypen met zekerheid zijn uitgesloten.

**Habitatrichtlijnsoorten**

De aanleg en het gebruik van Railterminal Gelderland zorgt voor een toename van de stikstofdepositie in het (potentiële) leefgebied van de beekprik (Lg01; Permanente bron & langzaam stromende bovenloop). In dit (zoekgebied) van leefgebiedtype Lg01 wordt de kritische depositiewaarde echter niet overschreden. De toename in stikstofdepositie leidt daarom met zekerheid niet tot een negatief effect. Alle overige habitatsoorten zijn of niet gevoelig voor stikstofdepositie of er is geen sprake van een toename in stikstofgevoelig leefgebied van deze soorten. Effecten van zowel aanleg- als gebruiksfase zijn daarom uitgesloten.

**Vogelrichtlijnsoorten****Wespendief en zwarte specht**

De wespendief en zwarte specht maken beide gebruik van de leefgebieden Eiken-beukenbos van lemige zandgronden (Lg14) en Bos van arme zandgronden (Lg13). De realisatie van de railterminal veroorzaakt een tijdelijke stikstofdepositie van 0,04 mol N/ha/jaar op Lg14 en 0,03 mol N/ha/jaar op Lg13. In de gebruiksfase resteert een depositie van 0,03 mol/ha/jaar op Lg14 en 0,02 mol N/ha/jaar op Lg13. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de habitattypen H9120 Beuken- en eikenbossen met hulst en H9190 Oude eikenbossen.

Het dieet van de nestjongen van de zwarte specht bestaat voor het grootste deel uit larven van boktorren. Deze larven leven vrijwel allemaal in naalddhout. Het is aannemelijk dat het voedselaanbod voor de zwarte specht in de vorm van houtbewonende keverlarven is verminderd door verandering in het bosbeheer. Stikstofdepositie speelt daarbij geen rol van betekenis. Een kleiner deel van dieet bestaat uit wegmieren en grotere bosmieren. Wegmieren zijn zeer algemeen en doordat zij geen specifieke voorkeur hebben voor stikstofgevoelig leefgebied is ook het belang van stikstofdepositie voor deze soortgroep verwaarloosbaar. Grotere bosmieren, waarvoor stikstofdepositie van belang is, maken slechts voor een zeer beperkt deel uit van het voedselaanbod.

De kwaliteit van het leefgebied van de wespendief staat mogelijk onder druk vanwege verstoring door recreatie en vanwege nestpredatie door onder meer de havik. Er zijn geen aanwijzingen dat de wespenstand is gedaald op de Veluwe maar wel dat de koninginnen sinds de jaren 70 van de

**Datum**  
4 maart 2021

**Zaaknummer**  
2021-002317

**Blad**  
15 van 19

vorige eeuw ruim een maand eerder actief worden waardoor de activiteit van de nesten ook eerder in het seizoen afneemt. Hierdoor lijkt er in het broedseizoen te weinig voedsel voorhanden. Algemene wespesoorten, 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 de wespesoorten negatief beïnvloed worden door stikstofdepositie.

Zowel voor zwarte specht als wespendiff kunnen significant negatieve effecten als gevolg van de realisatie en het gebruik van de railterminal met zekerheid worden uitgesloten.

#### Tapuit en boomleeuwerik

De tapuit en boomleeuwerik maken beide gebruik van de leefgebieden Droge heiden (L4030) en Droog struisgrasland (Lg09). De realisatie van de railterminal veroorzaakt een tijdelijke stikstofdepositie van 0,03 mol N/ha/jaar op Lg4030 en 0,02 mol N/ha/jaar op Lg09. In de gebruiksfase resteert een depositie van 0,02 mol N/ha/jaar op Lg4030 en 0,01 mol N/ha/jaar op Lg09. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de habitattypen H2310 Stuifzandheiden met struikhei, H2320 Kraaiheide, H2330 Zandverstuivingen, H4030 Droge heiden en H6230 Heischrale graslanden. Uit de passende beoordeling blijkt dat de depositie als gevolg van aanleg en gebruik van de railterminal dermate gering is dat deze geen effect kan veroorzaken in de vegetatiesamenstelling of het insectenaanbod. De zeer geringe toename in stikstofdepositie werkt daarom niet door in de kwaliteit of het oppervlak van het leefgebied van de tapuit en de boomleeuwerik.

#### Duinpieper

Het stikstofgevoelig leefgebied van de duinpieper waarop depositie van de railterminal plaats vindt beperkt zich tot habitatype H2310 Stuifzanden met struikhei. De geringe stikstofdepositie leidt niet tot een verandering in de vegetatiesamenstelling of het insectenaanbod. Effecten op de duinpieper zijn daarom uitgesloten.

#### Nachtzwaluw, roodborsttapuit, draaihals en grauwe klauwier

De aantallen van de nachtzwaluw, roodborsttapuit, draaihals en grauwe klauwier liggen volgens de PAS-gebiedsanalyse boven de instandhoudingsdoelstelling en er is ondanks de overmaat aan stikstof sprake van een positieve trend. De toename van de stikstofdepositie door de aanleg en het gebruik van Railterminal Gelderland heeft daarom geen effect op de instandhoudingsdoelstellingen van deze soorten.

### **4.7 Ecologische toets stikstofeffecten op Natura 2000-gebieden Sint Jansberg, Landgoederen Brummen, De Bruuk en Zeldersche Driessen.**

De depositie op de Natura 2000-gebieden Sint Jansberg, Landgoederen Brummen, De Bruuk en Zeldersche Driessen bedraagt in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase van Railterminal Gelderland maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. Uit de passende beoordeling blijkt dat significant

**Datum**

4 maart 2021

**Zaaknummer**

2021-002317

**Blad**

16 van 19

negatieve effecten als gevolg van deze depositie met zekerheid kunnen worden uitgesloten voor zowel aanleg- als gebruiksfase.

#### **4.8 Cumulatie**

Ten behoeve van de toets op mogelijk cumulatieve effecten is in de passende beoordeling 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- en gebruiksfase. In totaal zijn 14 projecten beoordeeld op mogelijk cumulatieve effecten.

##### Aanlegfase

Een aantal ontgrondingen, herinrichtingen en natuurontwikkelingsprojecten zijn vergund in de periode 2016-2018 en zullen zijn afgerond voordat met de realisatie van de railterminal wordt gestart. Cumulatieve effecten met deze projecten zijn niet aan de orde.

Een aantal windmolenparken zullen mogelijk gelijktijdig worden gerealiseerd met de aanleg van de railterminal. De bouwactiviteiten van deze windmolenparken veroorzaken echter alleen een tijdelijke depositie op Natura 2000-gebied Rijntakken. De projectbijdragen zijn in de afzonderlijke projecten als verwaarloosbaar beschouwd. Vanwege de verwaarloosbare omvang van de individuele stikstofbijdragen en de ecologisch gezien beperkte gevoeligheid van het Natura 2000-gebied Rijntakken door het dynamische en voedselrijke riviersysteem, is hier cumulatief geen sprake van een kans op significante effecten.

##### Gebruiksfase

Voor het doortrekken van de A15 (ViA15), de overnachtingshaven Lobith en biomassacentrale Arnhem is de depositie in de gebruiksfase maatgevend. De biomassacentrale Arnhem is inmiddels in gebruik genomen en daarmee als bestaand gebruik onderdeel van de achtergronddepositie.

Voor Natura 2000-gebied Veluwe zorgt ViA15 voor een permanente afname van de depositie. Voor de Veluwe zijn cumulatieve effecten in de gebruiksfase van ViA15 derhalve uitgesloten. ViA15 zorgt wel voor een permanente toename op dezelfde locaties als de railterminal binnen Natura 2000-gebied Rijntakken. De depositie vindt echter plaats op locaties waar de rivierdynamiek de sturende factor is voor de aanwezige habitattypen en heeft derhalve geen ecologische gevolgen.

Ook de depositie als gevolg van het gebruik van de overnachtingshaven Lobith overlapt met die van de railterminal. Binnen Natura 2000-gebied Rijntakken is met zekerheid geen sprake van een cumulatief significant effect gelet op de rivierdynamiek. Overstromingen zorgen voor voldoende natuurlijke buffering in het systeem door de aanvoer van basenrijk sediment. Op de Veluwe zijn de deposities van de overnachtingshaven en de railterminal beide dermate gering dat in cumulatie significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen zijn uitgesloten.



**Datum**

4 maart 2021

**Zaaknummer**

2021-002317

**Blad**

17 van 19

## **5 Conclusie**

De Railterminal Gelderland levert een belangrijke bijdrage aan het behalen van de doelstellingen ten aanzien van klimaat (CO<sub>2</sub>-reductie), het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verlagen van de achtergrondconcentratie van stikstofdepositie op o.a. kwetsbare natuurgebieden.

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

Uit de ecologische onderbouwing blijkt dat stikstofdepositie gedurende de aanlegfase en gebruiksfase van Railterminal Gelderland met zekerheid geen significant negatieve gevolgen hebben zal hebben voor de Natura 2000-gebieden. Er vindt 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

**Datum**  
4 maart 2021

**Zaaknummer**  
2021-002317

**Blad**  
18 van 19

**Bijlage 2      Overzicht plangebied Railterminal Gelderland bij Valburg**



Datum  
4 maart 2021

Zaaknummer  
2021-002317

Blad  
19 van 19

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



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