

RAILCONTAINERTERMINAL VALBURG EN DE GEVOLGEN VOOR ELST-ZUID

1. Inleiding

Na ruim tien jaar een vrij slapend bestaan geleid te hebben is de mogelijke vestiging van een zogeheten Railcontainerterminal (RCT) bij Valburg afgelopen jaar weer actueel geworden. De beoogde locatie is nabij de buurtschap Reeth. Omdat de daarmee gepaard gaande geluid- en lichthinder zich mogelijk niet alleen zullen beperken tot Reeth gaat de gemeente Overbetuwe op korte termijn ook in gesprek met de dorpsraden in Valburg, Oosterhout, Slijk-Ewijk en het Wijkplatform Elst-Zuid. Het Wijkplatform heeft ons - ter voorbereiding op dat gesprek – gevraagd in kaart te brengen wat nu de precieze voornemens zijn en wat het actuele politieke draagvlak hiervoor is.

In deze notitie geven we eerst kort wat achtergrondinformatie over het RCT: wat is de veronderstelde noodzaak voor een RCT en welke plannen zijn er zo al geweest. Daarna schetsen we de concrete plannen zoals die nu in de maak zijn en staan stil bij de mogelijke gevolgen voor de omgeving. Tenslotte beschrijven we de actuele voortgang toegespitst op het (politieke) draagvlak bij de gemeente Overbetuwe, de provincie Gelderland en de buurtschap Reeth.

Er worden verschillende benamingen gebruikt voor de containerterminal bij Valburg. In ambtelijke stukken en documenten van politieke partijen spreekt men doorgaans van het **ROP** Gelderland bij Valburg: Rail Opstap Punt. Het bedrijfsleven heeft het vaak over '**Overslagterminal**'. In deze notitie gebruiken we de afkorting RCT, deze is in korte termijn ingeburgerd, mede door de artikelen in de Gelderlander.

2. RCT: Historie en noodzaak

Historie

Het RCT moet de opvolger worden van Multimodaal Transportcentrum (MTC) bij Valburg dat in 2002 werd afgeblazen. Op deze locatie was een overslagcentrum gepland met aansluiting op de A15 en de Waal. Nadat eerst de Raad van State in september 2002 een streep door het plan zette en vervolgens uit een nut- en noodzaakonderzoek bleek dat er te weinig publieke steun was voor het MTC, besloten de provincie Gelderland, de gemeente Arnhem en het KAN (Knooppunt Arnhem-Nijmegen) eind 2002 het plan te schrappen. De gemeente Overbetuwe, waar Valburg deel van uitmaakt, en Nijmegen hadden al eerder dat jaar hun steun opgezegd.

RAILTERMINAL BETUWEROUTE VALBURG



Beoogde locatie

Nut en Noodzaak van een RCT

Over en nut en noodzaak van een RCT zijn al heel wat studies verschenen. Daarbij kunnen verschillende invalshoeken onderscheiden worden: studies en analyses op resp. Europees, landelijk, regionaal en lokaal niveau. De analyses op de eerste drie niveaus monden vrijwel steeds uit in argumenten **pro** een RCT. Argumenten **contra** een RTC komen we hoofdzakelijk op lokaal niveau tegen. Hieronder schetsen we de uitkomsten van de analyses op de eerste drie niveaus, in de volgende paragraaf gaan we in op het lokaal niveau.

► Europees belang: spoorcorridors

Binnen Europa bestaat een aantal hoofdroutes (spoorcorridors) voor goederenvervoer over het spoor. De drukste daarvan is de route tussen Rotterdam en Genua, die als Betuweroute door de provincie Gelderland loopt. De EU-lidstaten willen dat goederen over het spoor snel, efficiënt en zonder belemmeringen op hun bestemming aankomen. De Europese Commissie wil dergelijke internationale transportnetwerken versterken. De betreffende landen werken samen aan de ontwikkeling van de routes. Gepland is dat op de route Rotterdam-Genua op zes stopplaatsen een overslagpunt worden gerealiseerd of gemoderniseerd.

De landen willen dat goederentreinen op deze 6 stopplekken in Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië binnen 1 uur weer kunnen vertrekken. In Nederland gaat het dan om het RCT bij Valburg.

Ook moet er een systeem komen dat ervoor zorgt dat verschillende ladingen naar dezelfde bestemming gecombineerd worden vervoerd. Zo kan meer transport sneller over hetzelfde spoor.

► Nationaal belang: haven van Rotterdam

De haven van Rotterdam is een van de belangrijkste havens van de wereld en is dé belangrijkste containerhaven in Europa. Door de realisatie van de tweede Maasvlakte is de maximale overslagcapaciteit van de bestaande haven verdubbeld. Echter, Rotterdam heeft een groot probleem met de afvoer van haar containers. Om goede doorstroming te garanderen en de verkeers- en milieuoverlast te beperken, treft het Havenbedrijf diverse maatregelen. De belangrijkste is de Modal Shift. Hierbij worden containerterminals verplicht meer met binnenvaartschepen en treinen te vervoeren en minder met vrachtwagens. Van al het vervoer mag in 2017 nog maar 35 procent over de weg, de rest moet per binnenschip (45 procent) en het spoor (20 procent). Dit quotum was een voorwaarde voor de overheid om groen licht te geven voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Het RCT zou daarbij vooral een functie krijgen voor ladingstromen naar bestemmingen op lange afstand in Europa en op termijn voor de aanvoer vanaf de tweede Maasvlakte, die dus vooral per spoor en water zal worden ontsloten. Op korte en middellange afstand zal respectievelijk weg en watervervoer favoriet blijven. Maar voor bestemmingen naar Oost- en Zuid Europa kan de trein concurrerend zijn.

► Regionaal belang: provincie Gelderland

Momenteel is er in Gelderland nog niet de mogelijkheid om goederen over te laden van treinen op vrachtwagens en omgekeerd. Een dergelijk RCT zo betogen de voorstanders kan de Gelderse economie versterken en komt ten goede aan het vestigingsklimaat van bedrijven. De provincie vindt het een gemis dat Gelderland niet zo'n overslagmogelijkheid heeft en ziet met lede ogen aan dat op veel plekken elders in het land zo'n voorziening een flinke economische impuls geeft. Veel goederenvervoer gaat dwars door Gelderland – met name via A15, A1, Waal en Betuweroute – maar de provincie haalt daar weinig of geen profijt uit.

De ontwikkeling van een RCT op de Betuweroute biedt bedrijven volgens de voorstanders een grote mate van flexibiliteit op het gebied van transport, zowel nu als in de toekomst. In jargon: de bedrijven kunnen hun logistieke proces optimaliseren en de betrouwbaarheid van hun dienstverlening versterken. Het nabijgelegen megabedrijventerrein Park 15 – waarvan de aanleg onlangs van start is gegaan - maakt in haar wervingscampagne al goede sier met de komst van het RCT. De komst van een RCT wordt al als een gegevenheid gepresenteerd.... Een afgeleid argument van het versterken van de economie is natuurlijk de komst van meer werkgelegenheid. Concrete gegevens zowel over de aard (gewenste scholing) als de omvang van de verwachte werkgelegenheid liggen echter nog niet ter tafel.

Resteert de vraag waarom de provincie Gelderland juist voor een overslagterminal bij Valburg kiest. Zijn er geen andere alternatieven? Welnu de provincie heeft een studie laten uitvoeren naar 12 potentiële plekken om een containerterminal op het spoor te laten aansluiten. Van de 12 locaties liggen er 7 in de omgeving Tiel/Geldermalsen/Zaltbommel. Maar alle hebben het nadeel dat ze óf te dicht bij de Rotterdamse haven liggen óf slecht zijn aan te sluiten op het goedertransport via de Betuweroute. De locatie in Valburg heeft als voordeel dat de Betuweroute er pal naast ligt én er al een aantal rangeersporen ligt. Daardoor kunnen doorgaande treinen tussen Rotterdam en het Europese achterland eenvoudig een korte stop maken om containers te laden en lossen. Daarnaast is er een particulier die onder de bedrijfsnaam DERT (Dutch-European Rail Terminal) wil investeren in een overslagterminal.

Resumerend

Wie er naar zoekt vindt een indrukwekkend aantal argumenten voor de vestiging van een RCT bij Valburg. Niet alle argumenten zijn voor ons als (relatieve) leken echter op hun waarde te schatten. Dat zal toch door inhoudelijke experts moeten gebeuren.

Naast de geschetste Europese, landelijke en provinciale belangen is er echter ook een lokaal belang. Wat zijn de gevolgen voor de direct omwonenden (inwoners Reeth) en de inwoners van de nabijgelegen woonkernen Oosterhout, Valburg, Slijk-Ewijk en Elst-Zuid? Daarover in de volgende paragraaf meer.

3. Gevolgen voor de omgeving

De komst van een RCT bij Valburg zal zeer waarschijnlijk negatieve gevolgen hebben voor de leefomgeving. Er moet rekening gehouden worden met vier vormen van overlast:

- geluidsoverlast;
- verkeershinder;
- lichthinder;
- horizonvervuiling.

Van groot belang voor de inschatting van de omvang van de negatieve gevolgen is het aantal containers dat per dag tussen truck en wagon zal worden uitgewisseld. Tot nu toe gaat de provincie uit van 100 containers per dag, hetgeen neerkomt op ongeveer 30.000 containers per jaar. Echter, bij economische voorspoed zou dit aantal zomaar kunnen toenemen. De milieu-effecten voor verschillende scenario's dienen in kaart gebracht te worden. Wij weten niet hoever de provincie hiermee gevorderd is.

Wat kan er nu al gezegd worden over de verwachte vier vormen van overlast?

► Geluidsoverlast

Over de te verwachten geluidsoverlast bestaan verschillende opvattingen. Volgens sommigen zal de geluidsoverlast groot zijn en wordt deze veroorzaakt door het remmen en optrekken van de treinen en het overslaan van de containers. Er zullen geluidswallen moeten worden aangelegd om de dorpen Valburg, Oosterhout, Slijk-Ewijk en Elst-Zuid geen lawaaihinder te laten ondervinden. Voor Reeth (en Eimeren?) zullen die echter geen soelaas bieden. De woningen in Reeth zullen mogelijk opgekocht worden (zie ook par. 4). Experts met kennis van containerterminals zeggen daarentegen dat behoorlijke geluidsoverlast zwaar overdreven is. Er zou nauwelijks geluidsoverlast van de treinen of het overslaan zijn; deze zou zeker niet boven het huidige geluidsniveau uitkomen. De tijd van ronkende, vervuilende diesels ligt lang achter ons. Het moderne containerdraagwagenvoerpark is fluisterstil en je zult treinen niet meer horen remmen bij het plaatsen van de wagons.

► **Verkeershinder**

De mate van verkeershinder zal afhangen van de wijze waarop het RCT ontsloten gaat worden. Langs welke route zullen de vrachtwagens naar het RCT gaan rijden? Er is/wordt onderzoek door de provincie gedaan naar drie mogelijke ontsluitingsroutes voor het RCT. De uitkomst daarvan is ons nog niet bekend. Het gaat om de volgende drie varianten:

- Ontsluiting via een nieuw viaduct voor de vrachtwagens van en naar de terminal over de Betuweroute heen. Dit is de voorkeursoplossing omdat die tot de minste verkeershinder zou leiden, echter het is ook de duurste oplossing. Onduidelijk is of deze ontsluiting direct aangesloten wordt op de A15 met nieuwe op- en afritten.
- Ontsluiting via een weg pal langs de noordkant van de Betuweroute naar de Rijksweg-Zuid. Met dus een sterke toename van het vrachtverkeer op de Rijksweg-Zuid.
- Ontsluiting via de Reethsestraat die daartoe aangepast/opgewaardeerd gaat worden. Deze ontsluiting zal echter de meeste overlast voor de aanwonenden in de buurtschap Reeth opleveren en eveneens leiden tot een sterke toename van het vrachtverkeer op de Rijksweg-Zuid. Mocht echter de buurtschap Reeth ophouden te bestaan (zie ook par. 4), dan kan dit een 'aantrekkelijke' variant worden.

► **Lichthinder**

Lichthinder zal er vooral zijn als de overslagactiviteiten 24 uur per dag doorgaan. We weten niet of dat het geval is. Zo ja, dan is het de vraag hoe ernstig dat is. Er is al opgemerkt dat wanneer je 's nachts door de Betuwe rijdt dat dan snelwegverlichting ook niet meer nodig is door het licht van de kassen en dat wordt wel geaccepteerd...

► **Horizonvervuiling**

Dit is tot op zekere hoogte een subjectief begrip, denk aan de discussie over windmolenparken enkele kilometers uit de Noordzeekust. Voor de inwoners van Elst-Zuid lijkt deze vorm van overlast minder bezwaarlijk, omdat de visuele afstand tussen het RCT en de wijk Elst-Zuid toch behoorlijk groot is.

4. Voortgang: actuele situatie

Coalitie-akkoord gemeente Overbetuwe (voorjaar 2014)

Over de komst van een RCT (ROP) bij Valburg hebben de coalitiepartijen D'66, CDA en VVD in het voorjaar van 2014 het volgende afgesproken:

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

Op zich is dit een duidelijke afspraak waarbij rekening gehouden wordt met de negatieve effecten voor de leefomgeving. Echter de afspraak biedt nog de nodige interpretatieruimte: wat is 'substantieel', wat is 'adequaat' en hoe zal de compensatie voor negatieve effecten eruit zien? Het CDA had in haar verkiezingsprogramma opgenomen dat het RCTer alleen kan komen als de plannenmakers de inwoners van buurtschap Reeth aanbieden dat hun woningen worden opgekocht en dat er geluidswallen worden aangelegd om de omringende dorpen geen lawaaihinder te laten ervaren.

Gezamenlijke strategie gemeente Overbetuwe en buurtschap Reeth (zomer 2015)

De bewoners van Reeth willen dat er binnen 1 jaar duidelijkheid is over het geplande RCT bij Valburg. Om dat besluit te forceren, is de gemeente Overbetuwe gevraagd zich sterk te maken vóór aanleg van die railoverslag.

Daarmee veranderen Reethenaren en gemeente dus van strategie. Tot nu toe was de Overbetuwse invalshoek 'nee, tenzij' zoals hierboven is weergegeven. Dat 'tenzij' bestond uit de voorwaarde dat de overlast voor het buurtschap Reeth zo klein mogelijk zou zijn, of dat bewoners die dat willen anders uitgekocht worden.

Uit een inventarisatie die in herfst 2014 werd gehouden, bleek dat ongeveer 30 van de 40 woningeigenaren wel voelen voor uitkoop en verhuizing. Maar besluitvorming over het RCT moet nog steeds plaatsvinden. Belangenvereniging Leefbaar Reeth heeft de gemeente Overbetuwe daarom nu gevraagd niet meer dwars te liggen, maar juist te pleiten voor snelle aanleg. Daarmee hoopt de beweging dat de provincie Gelderland en de logistieke markt snel duidelijkheid geven. Want het buurtschap vreest anders nog jaren onzekerheid te houden over de woonsituatie. De gemeente Overbetuwe heeft toegezegd het Reethse verzoek te honoreren en het voortouw te nemen. Onderdeel daarvan is ook een gesprek op korte termijn met het Wijkplatform Elst-Zuid en dat was weer de aanleiding voor het schrijven van deze notitie (zie par. 1).

Coalitie-akkoord provinciale staten Gelderland (voorjaar 2015)

Op meerdere plaatsen in deze notitie is al aangegeven dat de provincie Gelderland een voorstander is van een RCT langs de Betuweroute. In het coalitie-akkoord van voorjaar 2015 hebben de partijen CDA, VVD, PvdA en D'66 hierover het volgende afgesproken:

'Logistieke Corridor Voor de ontwikkeling van de Gelderse economie is onze infrastructuur van groot belang. De maakindustrie in de Achterhoek heeft baat bij goede verbindingen, ook over grenzen heen. De logistiek als groeisector heeft een unieke kans voor Gelderland en krijgt extra aandacht. Het goederenvervoer van Rotterdam tot Genua gaat door een Gelderse Corridor waarin spoor, weg en water bij elkaar komen. Dat betekent investeren in overslagcapaciteit tussen deze modaliteiten, en goede aansluitingen op aanpalende wegen en bedrijventerreinen. Naast de Gelderse Corridor en de Stadsregio zijn de bereikbaarheidsopgaven in de Achterhoek en op de Veluwe van belang'.

Het ligt in dus in de lijn der verwachtingen dat de provincie zich nog sterker dan voorheen sterk zal maken voor een RCT bij Valburg.

Bezoek CdVK Clemens Cornielje aan de gemeente Overbetuwe (1 oktober 2015)

Het bezoek van Cornielje aan de gemeenteraad was vooral een uitwisseling van de hierboven al vermelde standpunten. Cornielje herhaalde dat de provincie Gelderland niet alleen doorvoer van goederen op weg, water en spoor wil faciliteren, maar ook daadwerkelijk wil profiteren van de economische voordelen van deze corridor. Hij daagt de leden van de raad uit om aan te geven waar

het RCT dan wel moet komen als het niet in de buurtschap Reeth kan, want 'het moet er wel komen!'. Hij erkent dat de komst veel negatieve gevolgen kan hebben voor vooral de bewoners van Reeth en Valburg. Hij zegt dat eind oktober Gedeputeerde Conny van Bieze samen met wethouder Jan van Baal een bezoek aan Reeth gaat brengen om over een inpassing te spreken. Als mensen schade gaan leiden dan zal daarvoor gecompenseerd worden. Dit is al bij wetgeving geregeld. Voor de provincie lijkt het al met al reeds een gelopen race.

De coalitiepartners – voor zover aanwezig – herhaalden hun standpunt t.o.v. het RCT: nee, tenzij. Alle partijen dringen aan op een samenhangende visie voor het hele gebied dat rekening houdt met de A15, de Betuweroute, het bedrijvenpark Park 15, de geplande windmolens en het RCT. Een businesscase wordt dringend gemist. Groenlinks was van mening dat als er geen businesscase voorligt er maar beter helemaal met het RCT gestopt kan worden. GBO (Gemeente Belangen Overbetuwe) en vooral BBO (Burgerbelangen Overbetuwe) huldigen het standpunt: 'genoeg is genoeg'. Reeth heeft al zoveel voor de kiezen gehad dat een volgende aanval op de leefbaarheid wederom onder verwijzing naar het 'algemene belang' nu echt niet meer kan. Het RCT moet maar op een andere plek gerealiseerd gaan worden. Alle partijen vinden dat nu snel duidelijkheid voor Reeth geboden is. Men leeft al 15 jaar in onzekerheid. Als inwoners een tegemoetkoming krijgen voor geleden schade dan zou daarbij ook bij rekening gehouden moeten worden met dat men al zo lang in onzekerheid verkeerd heeft.