

Klankbordgroep 12 april 2017

Op woensdag 12 april 2017 is de klankbordgroep weer bijeen geweest. De bijeenkomst stond in het teken van terugkoppeling van eerste resultaten van uitgevoerde verkenningen en onderzoek. Zoals eerder toegezegd zijn de onderzoeksresultaten van de geluidmetingen en de geluidsberekeningen gepresenteerd, evenals de eerste resultaten van het milieueffect onderzoek. Verder heeft de projectleider van het project Stationsstraat - Reethsestraat de aanpak van de verkenning toegelicht en de resultaten van de schouw die heeft plaatsgevonden.

Mededelingen

Verkeersonderzoek Goudappel Coffeng. Door enkele leden van de klankbord zijn vragen gesteld over het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng. Deze zijn met antwoorden opgenomen in een notitie die beschikbaar is voor de klankbordgroep. De conclusies uit de rapportage worden in ieder geval meegenomen in het onderzoek naar de situatie Stationsstraat - Reethsestraat. Buurtvereniging Leefbaar Reeth geeft aan dat in de raadsbrief voor de gemeenteraad van Nijmegen conclusies uit het verkeersonderzoek worden aangehaald die wat hen betreft voorbarig en onjuist zijn.

'Skaeve Huse' Nijmegen. Door de heer Meijs van Vereniging Dorpsbelangen Ressen wordt het initiatief van de gemeente Nijmegen aangehaald. Dat kwam voor hen als een verrassing. De vraag is wat wij er mee kunnen in het gebiedsproces rond Knoop 38. Hein van Middelaar zegt toe e.e.a. op te halen bij de gemeente Nijmegen.

Besluitvorming Provinciale Staten. Op dit moment worden voor de besluitvorming rond de (financiering van) de railterminal voorbereidingen getroffen. De agenda voor de komende periode staat onder deze nieuwsbrief aangegeven. De klankbordgroep wil voldoende ruimte om haar zorgen te uiten en in gesprek te gaan met de Gemeenteraden en Provinciale Staten. Het is aan klankbordgroepleden om van de gelegenheid tot inspreken gebruik te maken.

Excursie Railterminal Venlo

Op 5 april zijn we met een grote groep op bezoek geweest in Venlo op de railterminal van ECT. Het bezoek heeft veel informatie opgeleverd en een goede indruk gegeven van het functioneren van een railterminal. Daarnaast was er veel gelegenheid om te netwerken. Naast klankbordgroepleden waren ook



leden van de gemeenteraad van gemeente Overbetuwe, Nijmegen en leden van Provinciale Staten aanwezig. Ondanks dat de situatie van Venlo niet één op één te kopiëren is naar de situatie in Valburg, maakt de klankbordgroep zich zorgen over de geluidsniveaus van de reachstackers (heftrucks om containers te verplaatsen), het rijden met terminaltrekkers (zonder kenteken) op de openbare weg en het ongeoorloofd

parkeren van chauffeurs die wachten op toegang tot de railterminal. Verder was opvallend dat in tegenstelling tot de plannen voor de Railterminal Gelderland op de railterminal in Venlo geen gebruik gemaakt wordt van zogeheten portaalkranen. Door hun hoogte van 25 meter veroorzaken deze meer

zicht- en lichthinder dan de reachstackers. Nagegaan dient te worden of een RTG ook zonder een portaalkraan kan functioneren. Daarnaast is in Venlo door ECT aangegeven dat direct aan de railterminal gelegen distributiecentra cruciaal zijn voor een goede exploitatie. De vraag rijst dan ook of dat in Valburg uiteindelijk ook het geval zal zijn. De provincie Gelderland geeft aan dat binnen het ontwerp van de Railterminal geen ruimte is voor naastgelegen distributiecentra. Conclusie is dat op genoemde zorgen goede antwoorden en oplossingen moeten komen.

Pré-verkenning Stationsstraat – Reethsestraat

Guusje van Leeuwen is als projectleider gestart met de verkenning naar de verkeerssituatie van de Stationsstraat – Reethsestraat. Het onderzoeksgebied is verruimd naar de Olympiasingel (Overbetuwe) vanwege het raakvlak met de huidige fietsroute naar het noorden. In deze pré-verkenning maakt zij



inzichtelijk wat de huidige en toekomstige knelpunten zijn en welke oplossingsrichtingen in beeld kunnen worden gebracht. Het onderzoek van Goudappel Coffeng wordt daarin meegenomen. Veel aandacht is er voor een goede afhandeling van het fiets- en bromverkeer. De gemeente Nijmegen en Overbetuwe zullen over de oplossingsrichtingen uiteindelijk besluiten moeten nemen omdat zij de eigenaar en beheerder zijn van deze weg. Leon Leferink (adviesbureau RHDHV) presenteert de resultaten van de schouw die heeft plaatsgevonden. Geconstateerd is dat er nu al knelpunten aanwezig zijn. De klankbordgroep herkent zich in de gepresenteerde knelpunten en zijn verheugd dat er nu stappen gezet worden. Er is afgesproken dat de resultaten van de oplossingsrichtingen ook gepresenteerd worden in de klankbordgroep.

Geluidsonderzoek Reeth en Ressen

Paul Driessen van de omgevingsdienst Nijmegen presenteerde de resultaten van de geluidmetingen die onlangs hebben plaatsgevonden. De metingen zijn al besproken in de begeleidingsgroep. Adviesbureau RHDHV heeft geluidberekeningen uitgevoerd die alle geluidsbronnen inzichtelijk maakt en bij elkaar opteld. Ramon Nieborg presenteerde de resultaten. In het rekenmodel kan op een aantal locaties in het

gebied inzichtelijk gemaakt worden wat de berekende geluidsniveaus zijn en waaruit die zijn samengesteld. Conclusie van de onderzoekers is dat de vergelijking tussen de gemeten en de berekende waarden redelijk goed overeenkomen.

Adres	Gemeten	Berekend (Lcum)
Reeth, Reethsestraat 9	59	56
Ressen, Hoeksehofstraat 6	67	66

(zie tabel). Door de klankbordgroep wordt aangegeven dat de berekende waarden van VIA15 (doortrekking en verbreding A15) afwijken van de gemeten en berekende waarden in dit onderzoek. Via15 rekent namelijk met een plafond van 54 dB dat na toepassing van ZOAB (zeer open asfaltbeton) en ondanks de verbreding naar 2x3 rijstroken zakt naar 52 dB. Afsproken wordt dat nader wordt bekeken of en waarom deze waarden afwijken.

Eerste resultaten plan-MER

Zoals afgesproken presenteerden John Rocks (provincie Gelderland) en Gerard Kuiper (RHDHV) de eerste resultaten van het onderzoek naar de (milieu) effecten van de locatiekeuze van de railterminal (noord, midden, zuid) en de varianten voor de ontsluitingsroute. De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie: de huidige verkeerskundige situatie zonder een railterminal. Ontsluiting van de Railterminal via de noordzijde (bij Reeth) kost 28 miljoen als de bestaande onderhoudsweg van Prorail mag worden gebruikt en 27 miljoen bij aanleg van een nieuwe openbare weg parallel aan de onderhoudsweg. Beide takken dan aan op de Reethsestraat voorbij de bebouwing van Reeth. Ontsluiting aan de zuidzijde van de Betuweroute, via de Hoge Bugstraat kost 32 miljoen. Als daarbij ook afslag 38 noord wordt verlegd dan zijn de kosten 37 miljoen. De klankbordgroep wil ook de maatregelen uit de gebiedsvisie op zijn effecten laten beoordelen. Daarmee wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze deze maatregelen positief bijdragen aan de beoordeling van de effecten van de locatiekeuze en keuze voor een ontsluitingsroute. Verder wordt gevraagd wat er gebeurt als de maatregelen om de effecten te beperken toch niet opleveren wat we hadden gedacht. Beide vragen worden meegenomen in het vervolgproces. De milieu-effectrapportage wordt eind mei in concept verwacht en wordt toegestuurd aan de klankbordgroep. We organiseren vervolgens half juni een klankbordgroepbijeenkomst om de rapportage te bespreken.

Agenda komende periode:

Gemeente Overbetuwe Behandeling grondhouding	12 juni: ronde tafelgesprek Overbetuwe 5 september: politieke avond 19 september: gemeenteraad
Gemeente Nijmegen Financiële reservering in Zomernota	14 juni: kamerronde 28 juni: gemeenteraad
Provincie Gelderland Financiële reservering MidTermReview	10 mei: cie ABF/BOC 24 mei: Provinciale Staten
Provincie Gelderland Kaders uitwerking:keuze locatie en ontsluiting/SOK/organisatie	15-25 okt: cie ABF/BOC 8 nov: Provinciale Staten

Meer informatie over het gebiedsproces: Hein van Middelaar, gebiedsregisseur Knoop 38, telefoon: 06-15499115 of mail: h.van.middelaar@gelderland.nl