



Betreft: Pleitnota m.b.t. Beroep met betrekking tot goedkeuringsbesluit Provincie Gelderland bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein te Nijmegen. Uw kenmerk: 201001393/1/R2.

Zitting 24 november 2010 om 10.00 uur.

Dit onderdeel van de pleitnota heeft betrekking op het aspect verkeer, de invoer van de verkeersparameters in het CAR rekenmodel en de gevolgen daarvan op de (beoordeling van de) luchtkwaliteit.

Intensiteiten vrachtverkeer.

Aangegeven is dat de prognoses van de intensiteiten van het vrachtverkeer op de Energieweg in 2020 onrealistisch zijn.

Door een prognose op te stellen van de intensiteit van het verkeer als geheel en vervolgens de aard van de weg te duiden als gebiedsontsluitingsweg en deze qua verkeerssamenstelling te benoemen als een gemiddelde gebiedsontsluitingsweg in Nijmegen wordt geen rekening gehouden met het zeer specifieke karakter van het te ontsluiten gebied: het grootschalige industrieterrein Nijmegen-west. Nergens elders in Nijmegen of omstreken is sprake van een dergelijk grootschalig industrieterrein met daaraan gerelateerde (transport-)bedrijven zodat elke vergelijking met andere gebiedsontsluitingswegen mank gaat.

Mitigerende maatregelen als HOV en een transferium hebben wellicht effect op personenverkeer; het vrachtverkeer wordt daardoor niet beïnvloed.

Zo zal de voorgenomen vergroting van de capaciteit van Container Terminal Nijmegen, zoals door de StAB wordt gesteld, weliswaar een beperkte invloed hebben op de verkeersintensiteit op de Energieweg als geheel maar wel een substantiële verhoging betekenen van het aandeel zwaar verkeer. Alle containerverplaatsingen geschieden immers met zware vrachtwagens.

Mede vanwege het grote effect van het aandeel zwaar (en middelzwaar) verkeer op de geluid- en luchtmissies is het uiterst onzorgvuldig dat dit aspect niet grondig is onderzocht maar in feite als een afgeleide parameter stiefmoederlijk is behandeld.

Tellingen op de Energieweg (2008) laten zien dat de intensiteit aan middelzware en zware vrachtwagens thans hoger is dan in de prognoses voor 2020 worden genoemd!

Doorstroming verkeer

De mate van doorstroming van een verkeersstroom is de belangrijkste parameter voor de emissies van een gegeven verkeersstroom. De gemeente Nijmegen heeft bewust gekozen voor een tracé met 5 rotondes en 2 oversteekplaatsen over een afstand van ca 2300 m. Door



toepassing van het “kettingkast-principe”, geen doorsnijding van de middenberm voor linksaf verkeer, worden de rotondes nog extra belast. De rijnsnelheid van een (zware) vrachtwagen over een rotonde is hooguit 10 km/h. Zeker bij passage van een truck met oplegger zal ook een rotonde met 2 rijstroken in doorstroomcapaciteit aanzienlijk worden beperkt. Als een dergelijke vrachtwagen een u-turn (de kettingkast!) moet rijden is de rotonde feitelijk geblokkeerd. Ook het rechtsaf slaan en het vanuit een bedrijfsuitrit van rechts de weg oprijden belemmert de doorstroming voor het overige verkeer. De in het CAR-model ingevoerde snelheidstypering E (Stadsverkeer met minder congestie) voor het overgrote deel van de Energieweg is dan ook een overschatting van de doorstroming en daarmee een onderschatting van de emissie van de luchtverontreiniging. De StAB heeft dit in haar advies onderschreven.

De hiervoor als onrealistisch laag aangehouden percentage zwaar verkeer in combinatie met de niet realistisch ingevoerde snelheidsprofielen laten een ca 40% hogere emissie aan NOx en fijnstof zien, ook als daarbij wordt uitgegaan van een conservatieve prognose van het aantal vrachtwagens (zoveel als er nu rijden) en van een realistische doorstroming.

Niet valt in te zien dat door de StAB op pagina 35 wordt opgemerkt: “Aangezien de inrichting van de Energieweg niet met het plan is vastgelegd, kan niet worden uitgesloten dat het verkeer na planrealisatie zodanig kan doorstromen dat aan de snelheidstypering “E” zal worden voldaan”. Even later echter komt de StAB tot de conclusie: “De resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek vormen, voor zover voor het traject van de Energieweg de snelheidstypering E is gebruikt, daarom naar onze mening een onderschatting van de werkelijke effecten”.

Overigens, de inrichting van de weg doet wel degelijk haar invloed op de ruimte gelden zoals bijvoorbeeld bij de vaststelling van de grenswaarden voor verkeersgeluid.

Saldering

Een van de voorwaarden voor saldering van de effecten op de luchtkwaliteit is dat zoveel mogelijk maatregelen ter beperking van de luchtmissies op het te beschouwen (nieuwe) traject moeten zijn getroffen.

Van de keuze door de gemeente Nijmegen kan dit bezwaarlijk worden gezegd immers, bijna alles is gedaan om de emissies juist te verhogen met rotondes en de “kettingkast”. Er liggen geen studies voor waar alternatieven, zoals bijvoorbeeld de toepassing van parallelwegen, zijn onderzocht. Aan de voorwaarden voor saldering wordt hier dan ook niet voldaan.



Vereniging Stedelijk Leefmilieu
Dennenstraat 124
6543 JW NIJMEGEN
(024) 3780384
postbank: 1770432
e-mail: m.jacobs@leefmilieu.nl
internet: www.leefmilieu.nl

Conclusie

Op grond van de gehanteerde verkeersgegevens, in het bijzonder die van het vrachtverkeer, de aangehouden snelheidsprofielen en de wijze van inrichting van het tracé van de Energieweg worden aanmerkelijk lagere emissies van NOx en fijnstof voorspeld dan op basis van reële aannames worden berekend. Deze afwijkingen lopen op tot ca 40%.

Aan de voorwaarden voor saldering wordt niet voldaan voorzover het betreft het onderzoek naar en de keuze voor de minst belastende alternatieven.

De StAB komt in haar advisering eveneens tot de conclusie dat sprake is van een onderschatting van de werkelijke effecten.

Op grond hiervan verzoeken wij u het goedkeuringsbesluit van de Provincie Gelderland te vernietigen.

Martien van Schaik, Vereniging Stedelijk Leefmilieu