Wijkraad Lent

Werkgroep Verkeer Lent

Nijmegen, 1 september 2025

Onderwerp: 'Uitkomsten toezeggingen Prins Mauritssingel'

Bijlage: 'Bij Uitkomsten toezeggingen Prins Mauritssingel'.
Bijlage van werkgroep Verkeer Lent en wijkraad Lent bij de brief van het College van Burgemeester en Wethouders aan de gemeenteraad Nijmegen.

Geachte gemeenteraad,

Werkgroep Verkeer Lent bestaat uit betrokken bewoners, die een lange overleghistorie hebben met de gemeente over de infrastructuur in Nijmegen Noord. Deze verkeerswerkgroep is de linking pin op het gebied van mobiliteit met Stichting Wijkraad Lent. In deze bijlage bij de brief aan de gemeenteraad over de '*uitkomsten toezeggingen Prins Mauritssingel'* willen wij graag onze visie geven op een aantal door B&W voorgestelde maatregelen.

Na een lange, soms intensieve overlegperiode over knelpunten die bewoners rond de Prins Mauritssingel ervaren, en na suggesties voor oplossingen voor een meer leefbare omgeving, is de brief van B&W aan u Gemeenteraad Nijmegen voor ons als inwoners en participanten uitermate teleurstellend. Hoewel er geschreven wordt dat deze brief van B&W in samenspraak met de wijkraad Lent tot stand is gekomen, herkennen we ons niet in de conclusies van deze brief. We hebben veel overleggen gehad met ambtenaren in wisselende samenstelling en niet alleen de werkgroep Verkeer Lent, maar ook de werkgroepen Groen, Lucht en Geluid hebben actief geparticipeerd. In de brief van B&W aan de gemeenteraad staan conclusies, waar wij als wijkraad en werkgroepen niet achter (kunnen) staan. Dat hebben wij in de discussies met uw ambtenaren ook steeds aangegeven. De discussies in de werkgroepen waren constructief, echter het eindverslag werd in 2021 zodanig gewijzigd, dat wij ons daar niet aan konden conformeren. Dat hebben wij toen ook aangegeven. Daarna werd het (ook door corona) heel stil.

Wij als werkgroep Verkeer waren al in 2016 begonnen met een knelpuntennota. De onderwerpen m.b.t. de Prins Mauritssingel hebben we na de coronaperiode opnieuw samengevat en op een prettige manier besproken met een van uw ambtenaren. Met deze knelpuntennota zijn we verdergegaan. Toch werden niet alle ervaringen, wensen en inzichten van de belanghebbende burgers door de afdeling mobiliteit opgenomen in de adviezen. Er was een ontwerp gemaakt voor het groen, er was een bedrag gereserveerd voor de nieuwe groenere inrichting en uitstraling en er is maar een klein deel van de afspraken gerealiseerd. Nog steeds is de inrichting onvoldoende en is het gereserveerde geld niet meer aan de Prins Mauritssingel besteed.

Verkeersveiligheid en snelheid
We waren erg blij dat burgemeester Bruls het gesprek aanging met OM. Dat het OM niet wil en kan handhaven op de Prins Mauritssingel, door het gebrek aan mankracht en omdat de Prins Mauritssingel niet de uitstraling heeft gekregen van een 50km weg in de bebouwde kom, is vanuit de positie van OM te begrijpen, maar dat wil niet zeggen dat wij als burgerparticipanten en als belanghebbenden dat wenselijk vinden. De derde baan stad uitwaarts is bijvoorbeeld een gevaar voor de weggebruikers, omdat pas na het stoplicht bij de kruising Prins Mauritssingel/ Vrouwe

Udasingel de auto's en motoren invoegen. Veelal zijn het de hardrijders op de 3e baan die dan ook nog door het rode licht schieten. Waarom kan het verkeer op de 3e baan niet eerder invoegen vóór het genoemde stoplicht? Dat was meermalen onze vraag. Dan stroomt het verkeer immers soepeler langs de Edith Piafstraat. Het negatieve antwoord van mobiliteit gaat steeds over de hele derde baan, ook opnieuw in de brief van B&W. Ook al gebeuren er weinig ernstige verkeersongelukken, toch begrijpen wij niet dat er bij de extreme snelheidsovertredingen (veelal in de rustige uren) in de bebouwde kom en bij het door rood rijden er niet gehandhaafd wordt om de leefbaarheid van omwonenden te verbeteren. De 65 km per uur (voetnoot 1 in de brief van B&W) is immers een gemiddelde en de snelheden van langzaam rijdende filetijden worden ook meegenomen in deze gemiddelde berekeningen.

Luchtkwaliteit en geluid
Ook willen wij graag een misverstand uit de wegruimen. Zie voetnoot 2 in de brief van B&W.
Wij kijken wel genuanceerd naar de overlast door het verkeer op de Prins Mauritssingel. Wij weten dat de geluidshinder toeneemt bij het 'snelle rijden' en door het 'snelle optrekken' van motorische voertuigen. Ook weten wij dat de luchtverontreiniging toeneemt door fijnstofdeeltjes bij het stoppen en weer optrekken. Ook kan het weer invloed hebben op de luchtkwaliteit. De wind, mist etc. zorgen juist wel of niet voor verspreiding. Wij begrijpen dan ook de opmerking niet dat wij als burgers alleen een slechtere luchtkwaliteit *ervaren* als er harder wordt gereden. Wij hebben niet voor niets gevraagd om een goede doorstroming van het verkeer? Er zijn slechts enkele maatregelen genomen, maar een groene 50 km uitstraling is op de Prins Mauritssingel nog niet gerealiseerd. Wij maken ons grote zorgen over de huidige en toekomstige leefbaarheid van de aanwonenden en de bewoners van de huizen daarachter waar ook het fijnstof neerdaalt en het lawaai toeneemt (ondanks de elektrische en hybride auto's).
De werkgroep Lucht heeft geparticipeerd in de fijnstofmetingen en gaat binnenkort ook met geluidsmetingen aan de slag.

Leefbaarheid langs de Pr. Mauritssingel
Wijkraad Lent en de werkgroepen streven naar leefbaarheid binnen de bebouwde kom. Leefbaarheid en veiligheid hebben maar voor een deel te maken met het aantal ongelukken. Het heeft te maken met uitstoot, lawaai, bereikbaarheid van wijken en het zich houden aan verkeersregels. In de avond en nacht horen de aanwonenden de snelheidsduivels langs gaan. De metingen die hebben plaats gevonden tonen aan dat we op gemiddelde grenzen zitten, maar ook dat deze gemiddelde normen aan de hoge kant zitten. Daarnaast zal altijd de ene mens gevoeliger zijn dan de andere. Het is niet voor niets dat er meer COPD-klachten zijn. Er is inderdaad minder uitstoot gemeten, mede door de elektrische voertuigen, maar de fijnstof van de banden neemt juist toe. Er wordt nu geconcludeerd dat het allemaal wel meevalt en dat maatregelen niet nodig of te duur zijn, of een precedentwerking zouden kunnen hebben. Maar straks bij de Versnelling mobiliteitstransitie wordt dit deel van de bebouwde kom nog verder (over)belast als doorstroomroute en door de uitbreiding van de wijken van en in de omgeving van Nijmegen Noord.

Communicatie
Het bespreken van knelpunten, suggesties voor oplossingen, vond meestal plaats in een prettige sfeer. Er leek vanuit de gemeente begrip te zijn voor onze standpunten, een aantal knelpunten werd expliciet onderkend en de indruk werd gewekt dat die knelpunten zouden worden aangepakt. In de loop der tijd is Lent verder gegroeid en zijn er diverse projectleiders, gebiedsregisseurs, etc. betrokken geweest, ieder met zijn eigen standpunt en gebiedsvisie, waarbij er niet altijd sprake was van een totaalvisie over de infrastructuur in Noord en de relatie met leefbaarheid. En nu schrikken we van de brief van B&W en voelen ons als participerende burgers, die zich steeds voor het algemeen belang hebben ingezet, niet gehoord.

Categorieën nader bekeken

1. Verkeersveiligheid en -snelheid
   De Prins Mauritssingel zou worden ingericht als een stadssingel, binnen de bebouwde kom. Dit was een voorwaarde om woningen zo dicht aan de PMS te mogen bouwen. Iedere aanwonende en weggebruiker signaleert dat er structureel te hard wordt gereden op de Waalbrug en de Prins Mauritssingel (PMS).
   Als er wordt geschreven dat de bewoners 'dit ervaren als onveilig', geeft dit al aan dat dit in de ogen van de gemeente niet het geval is. Verkeerskundig gezien is de weg ook niet onveilig, Maar de weg heeft veel invloed op de leefbaarheid van de aanwonenden. Het argument dat het niet (verkeer)onveilig is, is gebaseerd op het beperkte aantal *ernstige* ongevallen, de gescheiden fietspaden en op zeer beperkte verkeerscontroles.
   Er worden in de brief maatregelen beschreven om de snelheid terug te brengen tot de geldende 50 km/u. Het plaatsen van borden helpt immers niet, omdat iedereen weet dat er niet gecontroleerd wordt. Voor andere maatregelen wordt op basis van de (niet inzichtelijke) uitslagen van metingen geconcludeerd dat ze niet gaan helpen of wordt gesteld dat ze 'te kostbaar zijn'. Duidelijk is dat cameratoezicht en de inrichting van de weg dé oplossingen zijn om de wettelijk toegestane snelheid van 50 km/u te realiseren. Maar handhavingsproblemen en financiële argumenten bepalen nu de maatregelen die nodig zijn voor de leefbaarheid van de aanwonenden op de PMS.
   Verder wordt het verminderen van rijstroken ontraden omdat dit de doorstroming zou verslechteren, maar het verbeteren van de doorstroming past toch niet in het beeld dat de gemeente zelf heeft op de nieuwe mobiliteit: meer ruimte voor alternatieven en minder voor auto's? Door de afsluiting van de Griftdijk wordt zelfs meer autoverkeer richting PMS gestuurd.
   De derde baan ter hoogte van Vrouwe Udasingel wordt nu voornamelijk gebruikt door hardrijders (regelmatig door rood licht) die zich vervolgens in de tweede baan wringen, waardoor er juist opstoppingen ontstaan. Ook hier is de onderbouwing van de gemeente (of het adviesbureau) niet transparant. Argumenten van negatieve economische gevolgen' worden ingebracht én zelfs een vergroting van de verkeersonveiligheid (grotere kans op kop-staat botsingen) genoemd. Maar bij 50 km p/u is de ernst van de ongelukken toch bewijsbaar minder dan bij 70 km per uur en meer?
   Wij hopen dat de besluitvorming niet afhangt van theoretische gemiddelden van de modellen, maar van de werkelijke verkeersbewegingen tijdens de ochtend- en avondspits en de rijsnelheid in de nacht. Een proef met het tijdelijk afsluiten van de derde baan geeft meer inzicht in de praktijk en de gevolgen van zo'n ingreep.
2. Luchtkwaliteit
   Er wordt terecht genoemd dat de luchtkwaliteit in de loop der jaren verbeterd is volgens de oude normen. Maar de nu geldende WHO-norm is strenger geworden. Er wordt gesteld dat de luchtkwaliteit vooral verbeterd is door toename van elektrisch verkeer over weg, water en het spoor. Helaas neemt de hoeveelheid fijnstof wel toe door de steeds bredere banden en de zware elektrische voertuigen. En snelheid en afremmen is ook een belangrijke factor bij het vrijkomen van extra fijnstof.
3. Geluidshinder
   Het is overduidelijk dat de omwonenden tot op flinke afstand van de PMS-geluidshinder ondervinden, door velen zelfs tot geluidsoverlast gekwalificeerd. Gesteld wordt dat de

geluidshinder zich binnen de wettelijk normen bevindt en dat de 'objectief gemeten hinder' onvoldoende groot is om aanvullende maatregelen te treffen.
Wij hebben geen idee wanneer en aan welke normen er getoetst is en hebben ook geen inzicht in deze meetresultaten. We vragen de gemeente dan ook deze meetmethode en uitkomsten met ons te delen. Vanuit de bewoners zijn inmiddels stappen gezet om real-time geluid te gaan meten op een aantal locaties langs de PMS en Graaf Alardsingel.

4. Het groenplan
   Het idee achter het groenplan was om de leef- en woonomgeving rond de PMS te verbeteren én omdat de aanplant mogelijk een verkeer remmend effect zou kunnen hebben. Sinds 2021 wordt hierover gesteggeld met uit de hoge hoed '*de verwachte grote gevolgen voor ondernemers in de binnenstad bij kap en onderhoud van bomen*'.
   Lent is er toch niet verantwoordelijk voor dat de binnenstad alleen afhankelijk zou zijn van de PMS? Daarvoor liggen andere keuzes van de gemeente ten grondslag (vertragen of verminderen van alternatieven). Een ander argument is het iedere twee weken moeten geven van extra water. Als je de verdorde aanplant langs de Turennesingel vanaf de Waalbrug bekijkt, wordt dit protocol zeker niet overal toegepast. In de conclusie wordt gesteld *dat het groenplan zou moeten zorgen voor een visuele versmalling van de PMS waardoor het verkeer wordt afgeremd*. Maar de aanplant in de middenberm zal **niet** worden gerealiseerd. Dit lijkt nogal in tegenspraak met elkaar. We vragen daarom de gemeente met spoed de afspraken over de groenaanplant waar te maken. Dit past toch prima bij het gemeentelijke Bomenplan. Twee vliegen in een klap!

In de algehele conclusie wordt gesteld dat 'de objectief gemeten hinder' bij omwonenden onvoldoende groot is om aanvullende maatregelen te kunnen en te moeten treffen. Als dit de conclusie is van een lang traject van burgerparticipatie dan vinden wij dat uiterst teleurstellend en vragen ons af in hoeverre wij nog vertrouwen kunnen hebben in de komende gesprekken met de gemeente. De teleurstelling is zo groot, dat een van de werkgroepsleden die zich jaren heeft ingezet, het bijltje erbij neer heeft gelegd. De gemeente zet in **woord** hoog in op het belang van burgerparticipatie, maar op het onderwerp van de Prins Mauritssingel is er in **daad** bedroevend weinig van te merken. We willen graag samenwerken, participeren, onze vrije tijd inzetten, maar willen ook als werkgroep en als wijkraad voor onze achterban geloofwaardig blijven. En daar hebben we de gemeenteraad, de ambtenaren en onze bestuurders bij nodig. Dus vragen wij de gemeente of ze wil accepteren dat de aanwonenden van de PMS daadwerkelijk overlast ervaren van de weg en daarom serieus in gesprek wil gaan over de te treffen maatregelen om de snelheid te reduceren en overlastbeperkende maatregelen te nemen. Wij zijn ervan overtuigd dat dat kan zonder dat de bereikbaarheid van de stad vermindert, gezien de alternatieven die er al zijn, maar onvoldoende worden benut. Wij hopen dat de gemeente constructief in overleg wil gaan en serieus actie onderneemt.

Hartelijke groet,

[redacted]

namens

Werkgroep Verkeer Lent en **Wijkraad Lent**