Geacht College, geachte leden van de raad

Graag informeren we u als grote groep direct belanghebbenden over onze alsmaar toenemende zorgen over de ambitieuze plannen voor het Westerkwartier Nijmegen, en met name de reconstructie van het verkeersplein De Vijfknoop. In deze brief lichten wij deze zorgen graag toe, vragen we om opschorting van verdere besluitvorming en komen met een naar ons idee goed alternatief voor de tot dusverre gepresenteerde plannen.

Met het oog op de vele voorziene ontwikkelingen in Nijmegen West ligt er momenteel een voorstel de Vijfknoop aan westzijde van het station terug te brengen tot een Vierknoop door het afsluiten van de Krayenhofflaan en het creëren van een nieuwe toegangsweg tot de wijk naast Vissers-meubelen. Tevens ligt er het voorstel de Krayenhofflaan in te richten tot fietsstraat (Collegevoorstel 18 oktober 2022). Deze maatregelen hebben een grote impact op de verkeersafwikkeling in het woongebied Sperwerstraat, Eerste Oude Heselaan, Krayenhofflaan en tussenliggende straten in de wijk (zie ook bewonersmagazine de Wester, december 2022). Voor deze verkeersafwikkeling is tot dusverre geen bevredigende oplossing en we maken ons grote zorgen over het besluitvormingsproces hiertoe waarin wij tot nu toe – in tegenspraak tot wat de gemeente hierover communiceert - onvoldoende afstemming en inspraak vanuit de wijk als direct betrokkenen ervaren.

Deze bezorgdheid mondt allereerst uit in het verzoek tot aanhouding en aanpassing van de besluitvorming over het collegevoorstel van 18 oktober j.l. aangaande de Vijfknoop totdat meer duidelijkheid en consensus is over de bijbehorende verkeersafwikkeling in de bovengenoemde wijk. Tevens dringen wij bij het College aan op een procesaanpassing, die (veel) meer recht doet aan onze inhoudelijke inbreng en de reikwijdte van het begrip participatie. Naar ons idee loopt het collegevoorstel ruim voor de muziek uit. De voorgestelde keuze voor aanpassing van de Vijfknoop en tot fietsstraat maken van de Krayenhofflaan betekent vrijwel automatisch een probleem voor de verkeersafwikkeling in de aangrenzende wijk. De aanduiding “schetsontwerp” doet hieraan niet af. In feite wordt een aantal leidende principes vastgelegd, zonder een weging van de consequenties daarvan voor onze directe leefomgeving en nog voordat de aangekondigde aanvullende onderzoeken zijn uitgevoerd, besproken en gewogen. Vandaar ons verzoek tot opschorting van verdere besluitvorming tot de consequenties meer inzichtelijk zijn en er een zorgvuldige – in goede afstemming met de wijk - gewogen besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden.

Wij voelen ons namelijk niet echt gehoord, ondanks alle welwillende initiatieven daartoe. Directe aanleiding hiervoor vormen het onlangs gevoerde gesprek tussen gemeente en bewoners van de Sperwerstraat (9 november), de meest recente nieuwsbrief Stationsgebied (december 2022), de eerste bijeenkomst van het omgevingsberaad Westerkwartier en het al genoemde collegevoorstel. In het verslag van het gesprek van 9 november wordt er melding gemaakt dat de wijk via een digitale enquête haar wensen en ideeën kan inbrengen. In hetzelfde verslag wordt gemeld dat de gemeente hier mogelijk toch vanaf ziet en een deur aan deur peiling de voorkeur geeft. In het omgevingsberaad van 12 december 2022 is dit idee

nogmaals voorgelegd aan bewoners en zonder heldere argumentatie door de gemeente weer losgelaten. Het voornemen is nu om na een voorgenomen besluit van de gemeente voor een voorkeurs-scenario een inloopavond te organiseren. Behalve dat hiermee voor ons de procedure tot betrokkenheid en inspraak volledig onhelder blijft doet dit doet zoals gezegd voor ons ook geen enkel recht aan het begrip inwonersparticipatie.

Ook wordt in de nieuwsbrief Stationsgebied melding gemaakt van het 'Omgevingsberaad Westerkwartier', waar een aantal van ons zich voor heeft aangemeld. Dit overleg wordt als volgt gekenschetst: "**Waar mogelijk** willen we belanghebbenden **zo vroeg mogelijk** betrekken om binnen projecten mee te denken, mee te praten en **waar mogelijk**, mee te doen. Een omgevingsberaad is een groep mensen die meedenkt, signaleert, agendeert en de bewegingen van een project volgt. Een groep die we kunnen raadplegen en op proces advies kunnen vragen. De 'ogen en oren' van het gebied."

Wij kunnen ons niet vinden in deze uitermate vrijblijvende en voorwaardelijke taakomschrijving, die ook nog eens zeer onbepaald is. De participatie die ons voor ogen staat bestrijkt niet alleen het proces, maar ook en in de eerste plaats de inhoud.

In de bijlage doen we een onderbouwd voorstel voor een alternatieve verkeersafwikkeling in onze wijk. Deze oplossing heeft een breed draagvlak in de wijk zoals mag blijken uit de bijgevoegde handtekeningenlijst. We vragen u dan ook deze oplossingen op te nemen in de plannen. Verder verzoeken we u te bevestigen dat er geen besluitvorming plaatsvindt voordat het complete nader onderzoek, zowel de tellingen als eventuele andere onderzoeken, is besproken met ons, de "belanghebbenden en bewoners".

Graag willen wij ons coöperatief opstellen en meedenken. De meesten van ons wonen hier al jaren en kennen de verkeerssituatie buitengewoon goed. Wij menen met voorgestelde oplossingen, die relatief eenvoudig te realiseren zijn, recht te doen aan de plannen van de gemeente, de bezwaren weg te nemen van de omwonenden en een goede verkeerssituatie te verkrijgen voor iedereen, ook op langere termijn. In de bijlage vindt u ons uitgewerkte alternatieve plan voor de verkeersafwikkeling in de wijk.

Wij hopen oprecht dat u, het College, onze bezwaren en voorgestelde oplossingen zeer serieus zult nemen. Dat u daarmee de zorgen van ons, welwillende en participerende burgers, zult wegnemen en wij het gevoel krijgen, ja zelfs de bevestiging, dat – in lijn met het tienpuntenplan inwonersparticipatie van de gemeente - van inspraak ook daadwerkelijk sprake is.

Hoogachtend, met vriendelijke groet,

Werkgroep De Vijfknoop

Bijlage
Handtekeningenlijsten
Aangepaste tekening verkeersafwikkeling

BIJLAGE:

Alternatieve oplossing verkeersafwikkeling gebied ten westen van Vijfknoop

In het collegevoorstel 18 oktober 2022 wordt voorgesteld de Vijfknoop terug te brengen tot een Vierknoop door de Krayenhofflaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Tunnelweg. Daarnaast wordt voorgesteld de Krayenhofflaan in te richten tot fietsstraat. Om de wijk te ontsluiten komt er een nieuwe toegangsweg die de Tunnelweg op de Eerste Oude Heselaan aansluit (naast Vissers-meubelen).

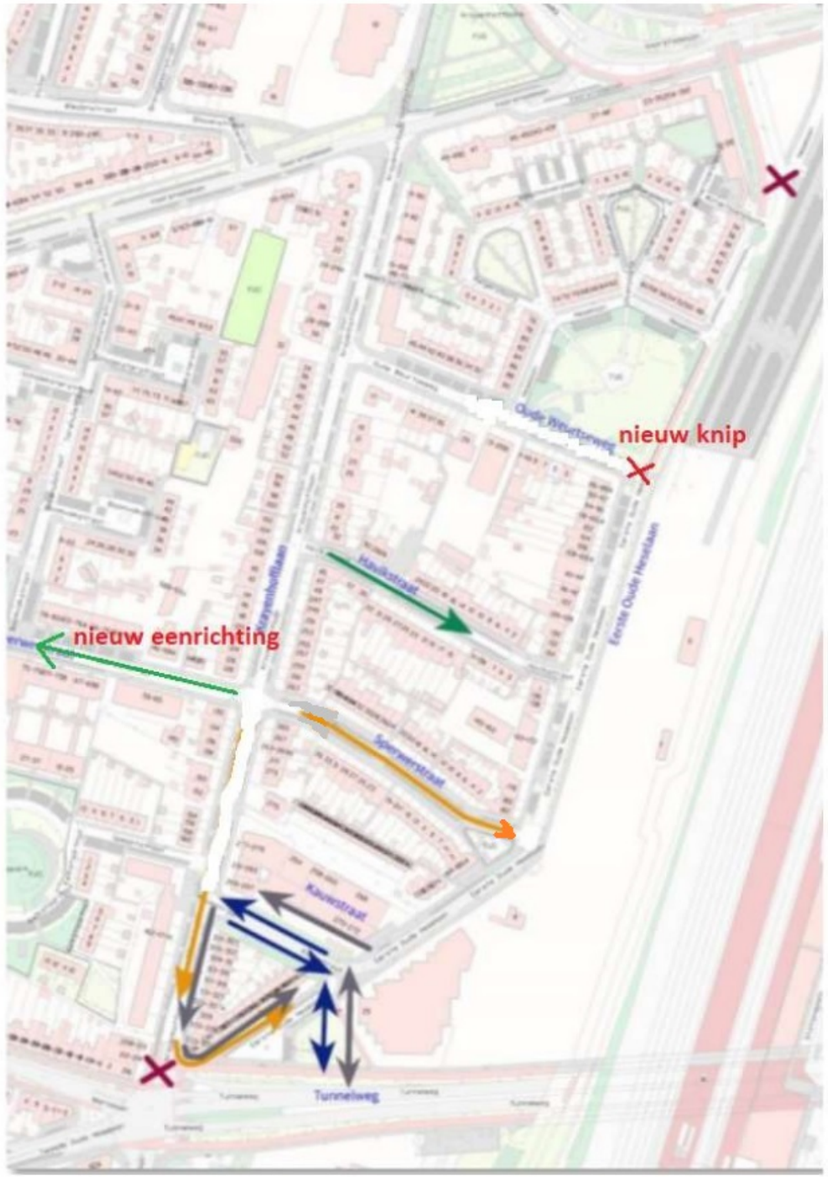
In principe zou dit geen heel grote verandering hoeven betekenen voor de verkeersstroom in de wijk als het verkeer van deze nieuwe weg naast Vissers meubelen vervolgens via de Kauwstraat naar de Krayenhofflaan wordt geleid. Aan de Kauwstraat is geen bebouwing dus geeft dit weinig overlast. Het inrichten van de Krayenhofflaan tot fietsstraat betekent echter dat deze een maximumcapaciteit van 2500 gemotoriseerde voertuigen per etmaal zou mogen verwerken. De huidige cijfers aan verkeersbewegingen liggen hier (ruim) onder zo blijkt uit tellingen van de gemeente. Daarnaast heeft de gemeente verschillende groeiscenario's laten doorrekenen waaruit zou blijken dat de verkeersstroom in de toekomst wel boven deze 2500 motorvoertuigen per dag zou uitkomen. Let wel: dit geldt alleen voor een klein stuk van de Krayenhofflaan (het zuidelijke deel tussen de Sperwerstraat en de Kauwstraat, ongeveer 100 meter). Waarbij bovendien voor ons onvoldoende duidelijk is waarop deze voorziene groei gebaseerd is. Er wordt verwezen naar bebouwingsplannen voor het gebied van Vissers meubelen en het naastgelegen P&R terrein. Deze plannen zijn echter nog zeer prematuur. En ook is er nog geen plan voor de verkeersstromen die deze bouwplannen mogelijk met zich meebrengen. Gebaseerd op deze naar ons idee wankele basis ligt er nu een voorstel om de verkeersstroom die de wijk inkomt niet via de Kauwstraat maar via het oostelijke deel van de Sperwerstraat de wijk in te leiden, om zo het aantal motorvoertuigen op (het hierboven genoemde beperkte deel van) de Krayenhofflaan onder de max van 2500 te brengen. Volgens een schatting van de gemeente zou dit gaan om 800 motorvoertuigen per dag door de Sperwerstraat, een straat die tot dusverre een autoluwe straat is middenin een rustige woonwijk. Een dergelijke aanpassing heeft een voor ons onacceptabele impact op ons woongenot, onze gezondheid (fijnstof!) en de veiligheid van de vele kinderen in de buurt. Naar onze mening is deze oplossing buitenproportioneel en tevens onnodig. Daarnaast vrezen we voor sluipverkeer van naar schatting 400 tot 500 voertuigen per dag die dan over de Eerste Oude Heselaan en via de Oude Weurtseweg naar de Krayenhofflaan zullen rijden. Een enorme toename in vergelijking met het huidige verkeer dat vrijwel uitsluitend het verkeer van direct aanwonenden betreft. (Overigens: het is voor ons volkomen onduidelijk hoe de bovengenoemde tellingen zijn beoordeeld en bij welke verkeersintensiteit een eventueel kantelpunt zou liggen ten aanzien van het ontwerpen van en de keuze uit verschillende maatregelen.)

We hebben als bewoners de huidige voorstellen zorgvuldig geanalyseerd en zijn van mening dat er een eenvoudige oplossing is om de Sperwerstraat (oostzijde Krayenhofflaan) en de Eerste Oude Heselaan en alle andere straten in de wijk waar het nu rustig is eveneens autoluw te houden. Een oplossing die ook verder alle tot nu toe door de gemeente uitgewerkte plannen intact zal laten.

Onze oplossing is de volgende, met twee componenten.
(1) Om de huidige verkeerssituatie intact te laten kan men het beste het verkeer van en naar de Tunnelweg-Krayenhofflaan via de nieuwe weg naast Vissers in beide richtingen over de Kauwstraat laten lopen. Om een mogelijke overcapaciteit op get genoemde deel van de Krayenhofflaan te voorkomen zou in samenhang hiermee de Sperwerstraat (aan de westzijde van de Krayenhofflaan) tot eenrichtingsverkeer gemaakt kunnen worden richting het westen. Deze ingreep heeft ons inziens weinig nadelige gevolgen voor de bewoners in het gebied ten westen van de Krayenhofflaan, omdat ze aan de andere kant een snelle ontsluiting hebben via de Voorstadslaan naar de S101 en S102. Mochten de verkeersmodellen aangeven dat dit voor de toekomst nog steeds niet voldoende is dan zou in de toekomst een minder wenselijke knip tussen de Krayenhofflaan en de Sperwerstraat (westzijde van de Krayenhofflaan) een oplossing bieden. Of een nog beter, en misschien logischere plek is een knip meer in het midden van de westzijde Sperwerstraat (bij huisnummer 94). Bij deze opties is er geen reden om nog een eenrichting te handhaven op het stuk Krayenhofflaan tussen de Sperwerstraat en Kauwstraat, omdat de verkeersstroom zo gereguleerd wordt en niet veel groter zal zijn ten opzichte van de Krayenhofflaan aan de noordzijde van de Sperwerstraat (en zo dus onder de 2500 motorvoertuigen per dag blijven).

(2) Om te voorkomen dat de Eerste Oude Heselaan (ten noorden van de Kauwstraat) een doorgaande (sluip)route wordt, kan men hier een knip maken. Waarschijnlijk is de beste plek op de hoek Oude Weurtseweg en Eerste Oude Heselaan. Op deze plek heeft de knip een bijkomend voordeel dat drugsdealers in auto’s die vaak `s avonds op die hoek staan minder genegen zijn daar te dealen, omdat ze geen vluchtroute hebben in een eenrichtingsstraat.

Deze twee eenvoudige wijzigingen laten volgens ons de huidige situatie zoveel mogelijk intact (lees: autoluwe woonstraten ten oosten van de Krayenhofflaan) en hebben voor bewoners in de wijk weinig nadelige gevolgen. Tevens blijven de doelen van de gemeente met betrekking tot de meer globale verkeersafwikkeling gehandhaafd.
Gaarne zijn we bereid deze oplossingen verder toe te lichten en ook verder constructief mee te denken over een acceptabele regulering van de verkeersstromen in onze wijk.


nieuw knip
nieuw eenrichting
Tunnelweg