

Door de Lentse gemeenschap wordt al jaren verzocht om een onafhankelijke deskundige verkeersanalyse ten aanzien van de infrastructuur van het project Stadseiland. De blijdschap was dan ook groot toen de gemeente Nijmegen daarvoor eindelijk opdracht ging geven aan Royal HaskoningDHV. Helaas was die blijdschap van korte duur nu we blijken blij te zijn gemaakt met een dooie mus.

De door hen geproduceerde analyse rammelt aan alle kanten en straalt nóch deskundigheid, nóch onafhankelijkheid uit. Het wekt op zijn minst sterk de indruk dat de gewenste uitslag (kortgezegd: Bouw wat je wilt, de verkeersstructuur kan het aan) reeds tevoren vast stond en dat de samenstellers daar met veel kunst en vliegwerk naar toe hebben gewerkt.

We hebben, hopelijk ten onrechte, het gevoel dat zich een patroon lijkt te ontwikkelen:

- * In 2002 en 2003 heeft de Lentse Federatie (een brede vertegenwoordiging van de Lentse gemeenschap) aan Rijkswaterstaat moeten ontraden om Royal HaskoningDHV te betrekken bij de uitvoering van de MER wegens uiterst partijdige en laakbare opstelling.

- * Later was Royal HaskoningDHV de partij die de Dorpensingel niet nodig vond, waarvan we de negatieve gevolgen nu nog niet onder controle hebben.

- * Nu weer de vaststelling dat we vraagtekens stellen bij de onafhankelijkheid bij de verkeersanalyse.

De door Haskoning geuite stelling, dat zij in hun argeloosheid slechts gebruik maken van verkeerstellingen van gemeente Nijmegen, is een zwaktebod. Als deskundig bureau hadden zij moeten signaleren dat die metingen niet te bruikbaar zijn omdat ze gedaan zijn in Coronatijd en hajaarsperiode, terwijl de te verwachte drukte juist in de zomerperiode zonder Corona zal plaatsvinden.

Het startpunt zou hebben moeten zijn dat het van de gekke is om twee tot drie Nijmeegse wijken (Veur Lent, Hoge Bongerd en tenminste een deel van de Stelt) te ontsluiten via één fietsstraat, die bovendien nog een flink aantal potentieel zeer onveilige onderdelen in zich bergt. Bovendien kan iedere Lentenaar u vertellen dat op diezelfde fietstraat nu al (buiten de Coronatijd) zeer regelmatig een verkeersinfarct optreedt terwijl de wijken nog grotendeels moeten worden volgebouwd. Kortom, er is volkomen voorbijgaand aan de nu reeds te voorspellen verkeersproblemen.

De conclusies zijn niet of niet met betrouwbare data afdoende onderbouwd en regelmatig moet er dan ook een konijn uit de hoge hoed aan te pas komen om een stelling te ondersteunen. Alléén, die konijnen blijken bij nadere beschouwing overleden of tenminste terminaal ziek.

Zoals de optie om de toegang naar Griftdijk Zuid vanaf de Parmasingel te blokkeren, zodat verkeer vanuit de Stelt naar het noorden de Griftdijk Zuid niet als sluiproute kan gebruiken. Het is een uiterst onwaarschijnlijke veronderstelling dat verkeer uit de Stelt geen gebruik zou maken van de dichtstbijzijnde afslag naar de Prins Mauritssingel om vervolgens wél via de afslag naar de Parmasingel, de afslag naar de Griftdijk Zuid, de fietsstraat met zijn problemen, via het onoverzichtelijke Graaf Eduardplein bij het stoplicht Witte huis eindelijk dan toch op de Prins Mauritsstraat te komen. Een kort onderzoekje ter plaatse zal leren dat het bijna uitsluitend gaat om bewoners van de Hoge Bongerd die vanuit Centrum Nijmegen huiswaarts keren. Door de voorgestelde afsluiting dwing je dat verkeer om twee kruisingen op de prins Mauritsingel extra te belasten om uiteindelijk tóch op de fietstraat terecht te komen; alleen nu uit een andere richting. Conclusie: leuk gegoocheld maar konijn is dood.

Of de hantering van de CROW ter vaststelling dat daarin een maximum van 2000-2500 MVT voor fietstraten is toegestaan. Niet wordt vermeldt dat dit geldt voor éénrichtingsverkeer en dat voor tweerichtingsverkeer een (nog niet in de CROW opgenomen) advies van 500 MVT geldt. Arm konijn!

Zo kunnen we nog wel en blad vullen maar één konijn genaamd 'Het middel is erger dan de kwaal' willen we u niet onthouden. Hoe deskundig moet je zijn om uit het niets vast te stellen dat door de linksaffer op de kruising tot tweemaal zo veel verkeer te verwerken zal leiden. En dat door een in dezelfde zin 'in theorie weinig gebruikte linksaf strook'. Niet dus; je hoeft je slechts te verliezen in de gebruikte terminologie: op basis van de beschikbare data verwachten we, zou tot tweemaal zoveel verkeer moeten verwerken, de grote kans bestaat, we kunnen ons voorstellen en het rookgordijn is compleet.

Tenslotte, het ludieke karakter van een aantal bovenstaande alinea's ten spijt, is het ons diepe ernst als we de verkeersanalyse Stadseiland van Royal HaskoningDHV kwalificeren als niet deskundig en niet onafhankelijk. Het meest verontrustend daarbij is te moeten vaststellen dat de gemeente Nijmegen vooralsnog geen enkele kritiek op de verkeersanalyse te kennen heeft gegeven maar zich er wél positief over uitliet.

We kunnen ons nog voorstellen dat deze analyse weinig of geen invloed zal hebben op de procedure van de geplande stadspeiling en zullen daarom op dit moment nog geen juridische stappen ondernemen ondernemen om de gemeente Nijmegen in gebreke te stellen omdat zij óf een onjuiste opdracht heeft gegeven aan Royal HaskoningDHV óf nalaat deze op kwaliteit te verwerpen.

Echter, wij stellen vast dat het ontoelaatbaar is de burgers van de Lentse gemeenschap op deze wijze langer te misleiden. We hechten er dan ook aan nu reeds ondubbelzinnig duidelijk te stellen dat wij de inbreng van deze verkeersanalyse op geen enkele manier zullen accepteren tijdens de komende procedures, zoals die voor het bestemmingsplan, en daar zonodig al ons ter beschikking staande middelen bij zullen aanwenden.

Wij vertrouwen u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,

Jan Evers, voorzitter