Reactie Stichting Wijkraad Lent op de brief van 4 mei 2021 van het College van B&W aan de gemeenteraad van Nijmegen: Voortgang Prins Mauritssingel

Op 12 mei 2021 ontvingen wij een mail van de wijkmanager Ed van Dael met als bijlage bovengenoemde brief betreffende de Prins Mauritssingel, met het verzoek hier vertrouwelijk mee om te gaan.

In de brief staat op bladzijde 2 bij Participatieproces dat e.e.a. '**onder regie**' van de wijkraad en dat het totaaladvies '**onder redactie**' van de wijkraad heeft plaatsgevonden. Vervolgens worden er bij de 'Samenvatting opbrengst' een aantal maatregelen opgesomd, waarbij de indruk kan ontstaan dat de wijkraad het helemaal eens is met de inhoud. Dit is echter niet het geval. Hieronder wil ik, als vertegenwoordiger van Stichting Wijkraad Lent, graag ingaan op een aantal aspecten uit de brief.

Snelheid-beperkende maatregelen

Bij de besprekingen van de werkgroepen Geluid, Luchtkwaliteit, Groen en Verkeer is duidelijk naar voren gekomen dat de problemen worden veroorzaakt door het verkeer dat hier structureel te hard rijdt. Het gaat dan niet alleen om de gemiddelde snelheid, maar ook om de uitwassen. Juist de automobilisten en motorrijders die extreem hard rijden (pieken) zorgen voor de grootste overlast. In de brief wordt toch weer de V85 norm aangehaald, terwijl wij het erover eens waren dat die norm hier niet relevant is. Met deze stelling zijn wij weer terug bij af. Het is een herhaling van eerdere uitspraken van wethouder Tiemens en de uiteenzetting van Emmy Donkers in het begin van dit proces.

Vanuit de werkgroepen is heel duidelijk naar voren gekomen dat flitspalen hierin een grote rol zouden kunnen vervullen. Volgens het OM zou dan wel eerst de weginrichting aangepast moeten worden. Nu lijkt de Prins Mauritssingel optisch nog steeds op de snelweg die zij voorheen was. De gemeente weigert echter afdoende maatregelen te nemen om de weginrichting ook daadwerkelijk aan te passen en legt vervolgens de bal weer neer bij het OM. Overigens zouden flitspalen ook ingezet kunnen worden om de roodlicht negatie terug te dringen, want dat is ook een dagelijkse ergernis, vooral bij de Vrouwe Udasingel.

Het blijft voor ons onduidelijk wat de motivatie achter deze hardnekkige weerstand tegen de inzet van flitspalen is. De redenering is **niet consequent**. Als je bijvoorbeeld kijkt naar de Wijchenseweg bij de Woonboulevard, dan staat daar ook in beide richtingen een flitspaal opgesteld. Toch is ook de Graafsebrug een racebaan en is de weginrichting niet aangepast als een 'stadsweg'. Hier kan het kennelijk wel. Overigens staan er op meerdere locaties in Nijmegen flitspalen, terwijl ook daar de weginrichting niet oogt als een 'stadsweg', er meerdere rijstroken naast elkaar liggen en het belangrijke uitvalswegen van Nijmegen zijn. Neem bijvoorbeeld de hoek Graafseweg/Neerbosscheweg (S100) hieronder.



- Belangrijke uitvalsweg S100
- 4 rijstroken naast elkaar
- Géén 50 km borden aanwezig
- Géén 50 km wegmarkering
- Weginrichting niet als stadsweg!
- Toch een flitspaal! (Zie cirkel)

Verder is op de Neerbosscheweg (zie onder) ook in de tegengestelde richting een flitspaal aanwezig: weer 4 rijstroken, géén 50 km borden of markeringen en geen weginrichting als stadsweg.



De situatie bij de Energieweg is niet verkeersonveilig te noemen. Er is geen kruising, er liggen vrij-liggende fietspaden en de bedrijven liggen aan een ventweg. Toch staat hier een van de best-scorende flitspalen van de regio! Met zoveel voorbeelden is het een raadsel waarom het college op de Prins Mauritssingel géén flitspalen wil toepassen. Ook bij de genoemde voorbeelden is de doorstroming belangrijk, maar juist dankzij de flitspalen stroomt het verkeer hier gewoon (rustig) door!

<u>'Groene Snelheidsmeterspaarpot'</u>
In plaats van effectieve flitspalen, die worden geadviseerd door de werkgroepen, wordt nu ineens een heel ander idee geopperd: de 'groene snelheidsmeterspaarpot'. Dit initiatiefvoorstel van Groen Links wordt nu als oplossing tussen de snelheid-beperkende maatregelen gezet, zonder dat dit ooit door de werkgroepen is besproken. In de mail van de wijkmanager wordt ons verzocht om vertrouwelijk om te gaan met het concept, maar wethouder Tiemens geeft in een interview alvast openheid van zaken (https://www.omroepgelderland.nl/nieuws/6867553/College-Probeer-initiatief-snelheid-verminderen-voor-het-goede-doel-uit-op-Prins-Mauritssingel)

"Het college adviseert om de proef te beginnen op de Prins Mauritssingel in Lent. "Hier wordt structureel veel te hard gereden, gemiddeld 63 km/u waar 50 km/u toegestaan is", zegt wethouder Harriët Tiemens (GroenLinks). "We krijgen het niet voor elkaar bij het OM om daar een flitspaal neer te zetten en we kunnen de weg niet smaller maken omdat we de capaciteit nodig hebben op drukke tijdstippen, aangezien het een invoerweg voor de stad is. Hopelijk kan dit initiatief hier een verschil maken."

Zonder communicatie met de wijkraad en de werkgroepen worden door haar al definitieve standpunten ingenomen, terwijl de (vertrouwelijke concept) brief nog naar de gemeenteraad moet. Ik vind dit een minachting van de werkgroepen, die hier het laatste jaar enorm veel tijd en energie in hebben gestoken. Alle goede ideeën worden door haar in een keer aan de kant gegooid. Het is de zoveelste keer dat de wethouder antwoorden op vragen via de krant mededeelt.

Wij zijn van mening dat alles wat kan bijdragen aan het verlagen van de snelheid, die gereden wordt op de Prins Mauritssingel, in principe welkom is. Maar het moet **niet ter vervanging** van veel effectievere maatregelen worden ingezet. Dit beloningsysteem gaat de problemen van te hard rijden niet oplossen!

Het grootste deel van de automobilisten, die vanaf de Waalbrug richting Arnhem rijden, wonen niet in Lent. Zij slaan immers niet rechtsaf, maar rijden rechtdoor! De hardrijders (vaak ook nog net even door rood!) rijden Lent juist voorbij. Dit zijn ook juist de mensen die niets hebben met milieuaspecten. Zij houden zo al nooit rekening met de omwonenden van de Prins Mauritssingel, want iedereen weet heel goed dat hard rijden de productie van geluid en uitlaatgassen (fijnstof) vergroot. Deze mensen hebben daar maling aan.

Het is heel naïef van Groen Links om te denken dat hiermee de snelheidsovertredingen worden gereduceerd. Ook de vergelijking met de successen van het 'Slimme spitsen' gaat niet op. Ten eerste omdat het voordeeltje niet in eigen zak komt, maar voor de gemeenschap. Ten tweede omdat zij zelf niet in Lent wonen, dus er ook niet van profiteren. Ten derde levert de opbrengst (maximaal € 20.000) op jaarbasis afgezet tegen het aantal verkeersbewegingen per jaar een bonus op van nog geen cent per automobilist. In de brief van 4 mei wordt gesteld dat er per etmaal 58.000 voertuigen over de Prins Mauritssingel rijden. Per jaar (x 365 dagen) zijn dat er 21.170.000. Stel dat wij uitgaan van een (optimistische) 15.000.000 automobilisten die onder de 50 km blijven, dan is de beloning € 20.000 gedeeld door 15 miljoen = € 0,0013 per persoon per jaar (Dertienhonderdste cent!)
Hoe succesvoller de 'snelheidsmeterspaarpot' wordt, hoe lager de opbrengst per automobilist!

Het zal zo'n passerende automobilist dus niet kunnen overhalen zich netjes aan de snelheid te houden als hij/zij niet het gevoel heeft er ook echt iets mee op te schieten. Het regiem is een 50 km weg; dat moet de standaard zijn. Het beboeten van hardrijders zal veel meer effect hebben. De inzet van flitspalen heeft wél regelrecht invloed op het rijgedrag van mensen, simpelweg omdat het ze dan geld gaat kosten, wanneer ze harder dan de toegestane 50 km rijden.

Het is natuurlijk heel goed dat er meer geld wordt gebruikt voor de vergroening van Lent. Voor de Prins Mauritssingel is al een budget (uit 2016) dat ingezet kan worden. De opbrengst van deze 'snelheidsmeterspaarpot' zien wij meer als een sigaar uit eigen doos. Het is ook opmerkelijk dat het met dit systeem ineens wél mogelijk blijkt om de snelheid te meten van alle passerende auto's. Wij zouden liever zien dat de gemeente meer haar best doet om het OM te overtuigen van het nut en de noodzaak om echte flitspalen in te zetten. Waar een wil is, is een weg.

<u>Versmalling deel van het traject: van 3 rijstroken naar 2</u>
Binnen de werkgroepen is overleg geweest over de optie om de Prins Mauritssingel deels terug te brengen van 3 naar 2 rijstroken. Wij doelen daarbij op het stuk weg dat kort vóór de afslag Vrouwe Udasingel ligt. Vanaf het viaduct is het voor de doorstroming nodig dat daar 3 stroken blijven. Maar verderop (hoogte Andalusiëstraat) wordt die derde rijstrook amper gebruikt. Nu wordt de versmalling pas ná het verkeerslicht toegepast (ter hoogte van de Edith Piafstraat). Gevolg is dat die derde rijstrook vooral wordt gebruikt door mensen die nog net even willen doortrekken bij het stoplicht. Doorgaans pakken zij dan net even 'rood' mee. Ook de echte hardrijders gebruiken die baan. Met het naar voren halen van de versmalling bereik je meerdere doelen. Ten eerste wordt de weg optisch smaller en lijkt het meer op een stadsweg dan nu. Ten tweede is er dan nog meer ruimte in de middenberm om groen te plaatsen. Ten derde komt de mogelijkheid van een flitspaal dichterbij, omdat de weginrichting dan meer aansluit bij een stadsweg binnen de bebouwde kom.

Wij vragen ons af wanneer en hoe de gemeente onderzoek heeft gedaan naar de capaciteitsvraag i.v.m. de doorstroming. Of is het slechts een mening? De onderbouwing van deze stelling is nergens terug te vinden. De doorstroming is een terugkerend argument van de wethouder, maar is gebaseerd op aannames. Telkens wordt gesuggereerd dat de mensen zo snel mogelijk Nijmegen moeten kunnen verlaten. De Prins Mauritssingel is een uitvalsweg. Hiermee wordt impliciet bereikt dat de overschrijding van de maximumsnelheid op de koop toe wordt genomen.

Ook de Graafseweg en de St. Annastraat zijn uitvalswegen naar respectievelijk Wijchen en Malden. Toch kiest de gemeente daar wel voor een versmalling van de weg, om snelheid te verminderen. Waarom gebeurt dat dan niet op de Prins Mauritssingel? De wijkraad krijgt het gevoel dat de gemeente de problemen gewoon niet wil oplossen!

Geen geluidsmetingen in huizen en aan gevels

Het college ziet de meerwaarde er niet van in. De gemeenteraad heeft eerder hierover een motie ingediend, die in principe moet worden uitgevoerd. Bij metingen zal de uitkomst zeker corresponderen met het feit dat er veel te hard wordt gereden. Dan kan de conclusie ontstaan dat het overbodig is om te meten. Echter vinden wij dat metingen wél nodig zijn op het moment dat de gemeente onvoldoende echte maatregelen neemt tegen de geluidshinder. Het gaat immers nog steeds over het leefklimaat van de omwonenden. Het gaat ook om de aansprakelijkheid van de gemeente om een gezond leefklimaat te waarborgen voor de bewoners. De gemeente mocht de woningen laten bouwen, op voorwaarde dat dit een 50 km weg zou worden, maar moet zich ook aan het bouwbesluit houden. Als er geen echte **structurele handhaving** plaatsvindt dan kan de gemeente die 50 km niet waarmaken. Metingen zouden aantonen dat de gemeente in gebreke is. Wij vragen ons af of de gemeenteraad er genoegen mee neemt dat haar motie niet wordt uitgevoerd.

Doseerpunt VRI bij de Bouwweg

De werkgroepen en de wijkraad hebben gepleit voor het behoud van deze VRI. Hiermee kan het verkeer beter gedoseerd worden ten hoogte van de Edith Piafstraat. Wij denken dat in de huidige situatie hier grote kansen liggen. Het blijkt dat de bouwweg in strijd is met het huidige bestemmingsplan Landschapszone. Om dit te legaliseren zal het bestemmingsplan moeten worden aangepast. Het alternatieve plan van de wijkraad om één centrale parkeerplaats te realiseren vóór het snelfietspad zou meteen kunnen worden meegenomen. Daarmee kan de bouwweg in de toekomst worden gebruikt voor de bewoners van de drijvende woningen, tot aan die centrale parkeerplaats. Bovendien zou dan het RijnWaalpad als snelfietspad behouden kunnen blijven. Het verkeer hoeft dan niet via de wijk Laauwik geleid te worden. De Frankrijkstraat wordt al enorm belast, ook door het busverkeer.

Wij hopen dat de andere maatregelen die genoemd worden in de brief van het college ook echt geëffectueerd kunnen worden en niet alleen stranden in de onderzoeksfase. Zoals hierboven beschreven komt de brief van het college nu niet overeen met de voorstellen die de wijkraad reeds begin 2020 heeft gedaan. Eigenlijk zijn wij nog steeds niet veel verder gekomen. Het groen was al veel eerder toegezegd. Wij hopen dat de aanplant in 2021 wel doorgang zal vinden. Ook hebben de werkgroepsleden van Luchtkwaliteit veel onderzoek gedaan en hopen wij hiervan de vruchten te kunnen plukken. Verder zal het neerkomen op het beschikbaar stellen van de benodigde budgetten.

Wij zien graag dat deze reactie zal worden meegenomen in het verhaal richting gemeenteraad.

Brigitte Rutten
Stichting Wijkraad Lent