Aan: [redacted]

Betreft: uitnodiging informatiebijeenkomst Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

Van: Olav Smeets, secretaris Stichting Platform Heyendaal

Nijmegen, 3-2-2021

Beste mijnheer [redacted],

Met verbazing heeft het bestuur van Stichting Platform Heyendaal en hebben vele bewoners in onze wijk kennisgenomen van deze uitnodiging.

Graag wijs ik u erop dat in 2005 het 'bereikbaarheidsconvenant Heyendaal' is getekend door: Radboud Universiteit, HAN, ROC, het UMC St. Radboud, Platform Heyendaal, Wijkraad Brakkenstein, de Stadsregio en gemeente Nijmegen (burgemeester G. ter Horst).
Vervolgens is in 2010, *in goed onderling overleg*, het 'rondje Heyendaal' gerealiseerd.

Het verbaast ons zeer dat de wethouder en de andere (semi)overheidspartijen de afspraken zoals vastgelegd in het 'bereikbaarheidsconvenant Heyendaal' negeren.
En het bevreemdt ons via de krant kennis te moeten nemen dat er besloten is om een 'groene en autoluwe' campus te creëren.

Wij verzoeken de wethouder en alle 'campuspartners' met klem om samen te werken conform het 'bereikbaarheidsconvenant Heyendaal'.

Graag een reactie op dit verzoek alsmede op de volgende vragen:

1. Is onze conclusie terecht dat –gezien de ondertekening- de bewoners rondom de campus niet worden gezien als partners?
2. Zo niet, waarom communiceert u via de krant en niet met de betrokken bewonersverenigingen die al jarenlang bekend zijn in het stadhuis?
3. Waarom zijn de bewoners tot op heden genegeerd bij alle genomen besluiten van de campuspartners, waarvan het resultaat is gepubliceerd in de Gelderlander van 13 van 15 oktober 2020?
4. Waarom mogen alle omwonenden niet meedenken en meewerken aan mogelijke oplossingen?
5. Waarom zijn wij (i.t.t., 2005) geen partners in dit traject, gezien de impact die het heeft op ons leefmilieu, tot 30% meer verkeer op een aantal wegen in onze wijken?
6. Waarom kiezen de wethouder en de campuspartners voor een confrontatie met alle omwonenden?
   De wethouder is immers bekend met de actie van meer dan 10 wijkverenigingen (geen echte inspraak) die al meerdere keren volledig zijn genegeerd in diverse plannen van de gemeente. Dit is al zodanig geëscaleerd – zie o.a. De Gelderlander- dat burgemeester Bruls op 27-10-20 genoodzaakt werd om een gesprek aan te gaan met wijkverenigingen uit heel Nijmegen. Daarbij is het feit dat wethouders bewust bewoners negeren uitgebreid besproken.

7. Waarom kiezen de wethouder en de bestuurders van de onderwijsinstellingen doelbewust voor het grote risico op ongelukken met kinderen op de smalle d'Almarasweg en de Willem Schiffstraat/van Haapsstraat (bij het NSG)?
    a. De d'Alamarasweg: de afgelopen jaren zijn er 2 grote sportverenigingen met grote juniorenafdelingen naar deze straat verhuisd. In de spits fietsen veel kinderen op deze smalle weg van en naar de training bij de 5 sportverenigingen.
    Deze weg is ook belangrijk voor scholieren die naar school gaan (m.n. het NSG, Canisius College en de Montessorischool.
    b. Per uur ontstaat er 4 keer een opstopping als op deze weg de overweg van de Maaslijn sluit.
    In de spits ontstaan er dan rijen van auto's die de ingang naar de korfbal- en hockeyvereniging blokkeren. Vervolgens komt de stroom verkeer op gang en stoppen kinderen om de weg over te steken naar de sportclub.
    c. Auto's gaan niet via de Groesbeekseweg naar de d'Almarasweg!
    Ze gaan via de Willem Schiffstraat en van Haapsstraat naar de d'Almarasweg. Dit zijn de belangrijkste toevoerwegen voor het NSG, een school met 1600 (!) leerlingen;
    d. Aan de van Haapsstraat zit een grote tennisvereniging met veel junioren en een kleinere tennisvereniging;
8. Hoe hebben de besturen van de sportverenigingen gereageerd op het besluit om al deze straten veel drukker te maken met 20-30% extra verkeer. Is daar ruimte voor?
9. Is de indruk correct dat de wethouder lijkt te kiezen voor studenten en niet voor pubers, terwijl het bekend is dat pubers een groter risico in het verkeer lopen dan volwassenen?
10. De Gelderlander van 14-10-2020 citeert de wethouder: 'In veel straten wordt het juist rustiger.' Dat impliceert dat het in sommige straten drukker wordt. Graag ontvangen wij een overzicht van straten waarin het relatief drukken wordt alsmede sluiproutes die genomen kunnen worden.
11. De ontsluiting van de woningen van het Park Heijendaal wordt nog lastiger als de aanvoerwegen drukker gaan worden. Hoe gaat u dit verbeteren?
12. De luchtkwaliteit op het campusterrein wordt door de maatregelen beter, maar de luchtkwaliteit van de omliggende wijken wordt hoogstwaarschijnlijk slechter door de toename van het autoverkeer. Welke afweging is er gemaakt bij het verbeteren van de luchtkwaliteit voor een nu al parkachtige campus en het verslechteren van de luchtkwaliteit in veel minder groen woonwijken?
13. Waarom wordt er voor de eerdergenoemde bestuurders een groene, autoluwe werkomgeving gerealiseerd en krijgen wij de gevolgen hiervan voor onze deur/in de straat?
14. Waarom neemt u initiatieven/maatregelen die nog nooit in de praktijk bewezen zijn c.q. gewerkt hebben om 'het autoverkeer te verminderen'?
15. Waarom worden wij geconfronteerd met de negatieve resultaten van uw 'maatregelen die minder auto's op de campus' beogen?
16. Alle straten rondom uw plangebied, die veel drukker gaan worden, kenmerken zich door de vele bomen, het zijn straten met een laanstructuur. Daardoor is aanpassen van deze wegen lastig.
    Inmiddels heeft de gemeente bekeken of de bomen op de Groenewoudseweg 'wel geschikt zijn voor het aan te leggen nieuwe fietspad'.
    Klopt het dat u voornemens bent om alle bomen, die uw initiatief in de weg staan, te verwijderen uit alle aanvoerstraten van de campus?

17. Het besluit om de Heyendaalseweg af te sluiten is reeds genomen. Het gevolg is: onderwijsinstellingen alleen de voordelen, bewoners alleen de nadelen.
    Hoe denkt u dat u de wethouder en de campuspartners geloofwaardig kunnen worden in het vervolgtraject?

Graag sluiten we af met een oplossing van de huidige situatie, welke in 2005 goed heeft gewerkt.

Samen met bewoners uit de omliggende wijken wordt dit project opnieuw opgestart. Ook wij zien het belang van een goed bereikbare, veilige omgeving, voor alle bewoners en gebruikers van Heyendaal.

Wij stellen voor om de aanpak om te draaien:

Gezamenlijk verminderen wij eerst het autoverkeer van en naar de campus met 20%. Als dit gemeten en gevalideerd is, én een meetbaar effect heeft op onze straten dán is een autoluwe campus wellicht bespreekbaar.

Een dictaat vanuit de gemeente is niet bespreekbaar

Met vriendelijke groet,

Olav Smeets, secretaris Stichting Platform Heyendaal

CC: Wijkraad Hart voor Hazenkamp, Wijkraad Brakkenstein, Kopers vereniging Park Heijendaal/KBPH