GewaLent

Vereniging Gedupeerden waaldijkverlegging Lent

Aan de fracties van de Gemeenteraad van Nijmegen
T.a.v. de Griffie

Postbus 91056500 HG NIJMEGEN

Hierbij ontvangt u een schrijven van GewaLent gedateerd 24 november 2021 aan het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Nijmegen

Het betreft: Concept verkeersanalyse Stadseiland van RoyalHaskoningDHV

Wij verzoeken u het origineel door te leiden aan Wethouder N. Vergunst en een kopie door te leiden aan alle fracties van de Gemeenteraad.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur

[redacted]

G.J.M. Verstappen ir.

GewaLent

Vereniging Gedupeerden waaldijkverlegging Lent

Kamer van Koophandel 0911715
Secretariaat: [redacted]
E-mail: gewalent@icloud.com
Bank: [redacted]

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nijmegen
T.a.v. Wethouder N. Vergunst
Betreft: Concept Verkeersanalyse Stadseiland van Royal HaskoningDHV
Lent 24 november 2021

Geacht College,

Wij hebben kennisgenomen van bovenvermeld onderzoek en berichten u hierbij ons commentaar.

Noodzaak onafhankelijke verkeersanalyse project Stadseiland.
Door de Lentse gemeenschap wordt al jaren verzocht om een onafhankelijke deskundige verkeersanalyse ten aanzien van de infrastructuur van het projekt 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 het onderzoek van Royal HaskoningDHV hebben bestudeerd. 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.
(Om deze beeldvorming te onderbouwen resp. te weerleggen zien wij graag de formele opdrachtformulering van de Gemeente naar Royal HaskoningDHV tegemoet.)

Wij zijn overigens niet als enigen deze mening toegedaan. Tijdens het onlangs gehouden overleg met de begeleidingsgroep Stadseiland op 21 november, waarin ook de Klankbordgroep Stadseiland is vertegenwoordigd, was de ongezouten kritiek niet van de lucht. Het verslag daarvan, dat u ongetwijfeld separaat zal bereiken, is daar duidelijk in.

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.

Inhoudelijk commentaar op het onderzoek.
De door Haskoning geuite stelling, dat zij in hun argeloosheid slechts gebruik maken van verkeerstellingen van gemeente Nijmegen, is een zwaktebod en een verkeerd uitgangspunt. Als deskundig bureau hadden zij moeten signaleren dat die metingen niet bruikbaar zijn omdat ze uitgevoerd zijn:
* in Coronatijd,
* Tijdens de tijdelijke volledige afsluiting van de Oosterhoutsedijk en doordoor het gebruikelijke dijkverkeer van en naar Oosterhout niet meenemen,
* in de najaarsperiode, terwijl de te verwachten drukte juist in de zomerperiode zonder Corona zal plaatsvinden.

Het startpunt zou hebben moeten zijn dat het van de gekken 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 kenmerkt.
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 voorbijgegaan aan de nu reeds feitelijk 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.

Eenrichtingverkeer Griftdijk Zuid.
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 Hertog Eduardplein bij het stoplicht Pomodoro (Witte huis) eindelijk dan toch op de Prins Mauritssingel 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: zeer onlogische en niet voor te stellen oplossing.

CROW-normering.
In het onderzoek wordt de CROW gehanteerd 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.
Conclusie: (bewust) onjuist uitgangspunt.

Linksaf optie T-kruising Prins Mauritssingel.
Hoe deskundig moet je zijn om uit het niets vast te stellen dat 'de linksaf strook op de kruising zal leiden tot het verwerken van tweemaal zo veel verkeer te verwerken' terwijl in dezelfde zin 'de in theorie weinig gebruikte linksaf strook' wordt vermeld!
Bovendien draagt de gebruikte terminologie, als *verwachten we, zou moeten verwerken, de grote kans bestaat en we kunnen ons voorstellen,* niet bij aan de de overtuiging dat er serieus naar gekeken is.
Conclusie: de juist door de bewoners bepleite optie voor linksaf wordt zonder enige onderbouwde argumentatie van tafel geveegd.

Tenslotte.
We kunnen de verkeersanalyse Stadseiland van Royal HaskoningDHV op grond van het bovenstaande niet anders kwalificeren dan niet deskundig en niet onafhankelijk. Het verontrust ons daarbij zeer te moeten vaststellen dat de gemeente Nijmegen vooralsnog geen enkele kritiek op de verkeersanalyse te kennen heeft gegeven maar zich er wel positief over uitaat.
Hoe is dit mogelijk net bovenstaand commentaar in gedachten?
We stellen vast dat deze verkeersanalyse als uitgangspunt lijkt te worden genomen voor de vier varianten van de geplande stadspeiling.
Echter, wij stellen ook 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 ondeugdelijke verkeersanalyse op geen enkele manier zullen accepteren tijdens de komende procedures, waaronder die voor het bestemmingsplan.
Op het moment dat wij constateren dat u als Gemeente dit onderzoek wél inbrengt zullen wij als Vereniging alle juridische mogelijkheden aanwenden om dit te verhinderen.

Wij vertrouwen u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd en zien uw reactie tegemoet,

Met vriendel[redacted]

Jan Evers,
Voorzitter Bestuur GewaLent