Beste medewerker,

Dank voor het inbrengen ter vergadering van een aantal door mij opgestelde punten, ze zijn ter harte genomen. Ik sondeer het selectief lezen van de nota.

Diverse raadsleden hadden zorgen over de versmalling van de Tunnelweg en de aanpassing van het KK plein.
Men adviseerde een onderzoek te doen naar de effecten vooraf. De wethouder Damen meldde als reactie dat cijfers uit het project aanpassing 5 Sprong al data zouden kunnen opleveren.
Dat lijkt een goede veronderstelling.

Als lid van de Cie JMG/werkgroep station West ben ik enkele keren voor, tijdens en na de aanpassing gaan kijken, vaak vroeg nog voor de ochtendspits begon (7,15-9,00h).
a) voor de aanpassing stonden er voor het stoplicht in de ochtendspits op de S102 altijd wel >5 auto's (stadsinwaarts).
B) tijdens de aanpassing geen enkele (logisch want waarschuwingsborden riepen op dit kruispunt en de doorgang naar de Tunnelweg te mijden
C) een maand na aanpassing en vrijgave van het vernieuwde kruispunt zag ik eveneens geen enkele filevorming bij het kruispunt, dwz als men groen licht kreeg kon elke auto daarvan profiteren. Deze waarneming deed ik ook op een andere dag op 2 latere tijdstippen: ongeveer 11,00h en 13,30h.
Ik wil deze inspectie nog eens herhalen in de herfst en de winter.

Bij gelegenheid a) vroeg ik me af hoe/waar deze grote stroom auto's zich door de stad wrong? Deze stroom moest zich mengen met die uit het Kronenburgerpark)verrassend veel auto's), dit ging net goed, passeerde zo de schouwburg en zette de KK rotonde in. Naar de afslag Graafseweg was een bescheiden stroom, de meeste auto's reden door om de Annastraat, Groesbeekseweg of Oranjestingel te nemen. De subverdeling daarnaar kon ik niet goed vaststellen. Ik moest denken aan de Willemstunnel in Arnhem onder de doorgaande wegen gelegen. Zo zou een tunnel vanaf onze tunnel richting KK plein een zeer kostbare optie kunnen zijn. Bovenstaand geeft aan dat het doorgaand verkeer (vaak 75% van alle auto's) flink te reduceren is en dan zou een versmalling van de KK rotonde een optie kunnen zijn. De zorgen van enkele raadsleden kunnen mogelijk met de al beschikbare cijfers worden weggenomen (op het niveau van een gebiedsvisie beoordelen).
Verder bleken de werkzaamheden in de Nijmeegse Tunnelbaan niet te leiden tot opstoppingen (bij waarschuwingen voorafgaande in de pers en ter plekke),
Bij een overleg binnen de stationsgroep West meldde ik dit al aan een ter vergadering aanwezige verkeersdeskundige.
Hopelijk kunt U deze reactie nog doorgeleiden?
Dank U wel,
Met vriendelijke groet,
Pierre Demacker

Opinie over toekomstvisie Stationsdistrict Nijmegen.

Samenvatting: de nota is voor een insider goed leesbaar; oa door een goede indeling waarbij de delen elkaar goed aanvullen:

- Het lijkt het erop dat het eerste deel, over de toekomst, in een andere stijl is geschreven met meer creatieve woordkeuzes en passages. (groene koele plekken vormen stapstenen naar de binnenstad: het station als eigenzinnig onderdeel van het centrum, aanvullend op de oude binnenstad, geen abstracte blokken, maar herkenbare gebouwen, Het reliëf van spoelzandwaaier in combinatie met het grootse spoortalud dat naar de Waalbrug voert enz). Het tweede deel wijkt daarvan duidelijk af, is zeer realistisch en in de bekende stijl.
- Heel mooi dat de resultaten van de inspraaksessies achterin ook zijn vermeld en dat die tzt aan bod zullen komen als het er toe doet. Dat is een mooi voornemen wat zelden gerealiseerd wordt in een gemeente met snel wisselende bezettingen, evenals voor de vrijwilligers in relatie tot de duur van het project. Er is dan behoefte aan een Omzicht-dosiermentaliteit.
- Bekend met de zeer sterke wind rondom het Erasmusgebouw heb ik wat zorgen over de windhinder op het stationsplein, het totaal plaatje is dat het daar (en in de Oude Stad) flink kan waaien door een onbekend samenspel van factoren. In de nota komt “windhinder” 3 keer ter sprake (via de zoekfunctie). Later wordt de term ook nog nader uitgelegd. De nota is lerend. Ter zake: hoe berekend men voor het stationsplein het totale plaatje bij aparte studies over windhinder van nieuwbouwflats boven 25 meter? Verder: achteraf kan men de plekken waar bomen komen op het totaal plaatje afstemmen. Dit geld ook voor het gebouw gepland tussen de Burgemeester Hustinxstraat en de Tunnelweg? De tijd zal het leren.
- Pg 32 regel 3: goed dat U inzet op het beginsel: “bij fietsroutes gaat veiligheid voor voetgangers boven snelheid voor fietsers”, zeker als dat fietskarren betreft.
- Pg 44. Goed dat U inzet op verbouwing ipv afbraak. Toch kiest men vaak voor het laatste, ook bij de Radbouduniversiteit.
- Pg 44. Men lijkt voor verwarming te kiezen voor bodemenergiesystemen, maar in de praktijk blijkt men in koude tijden toch nog een reserve systeem nodig te hebben bij te zuinige berekeningen. Bekijk ook eens het vries/dooi systeem bedacht bij het Aqua Viva complex, Brakkenstein.
- Recent was er in Midden Europa onverwacht extreem forse neerslag met veel waterschade en ontruimingen. Dan gaat het over de norm. Maar zoals het nu is gegaan bij de Viersprong met wadi’s die bij een bepaalde hoogte water naar het riool lozen, lijkt me een goede noodoplossing.
- Ik was jarenlang zeer betrokken bij het bus gedeelte van het centraal station en de wens dat elke bus op een vast punt vertrekt, Nog vorige week maakte ik zelf mee dat een bus landde op een perron geheel anders perron dan in de OV9292

aangegeven. Net op tijd keek ik nog eens die kant op. Dus de wens van de blinden/slechtzienden onderstreep ik. Echter uiteindelijk wordt men de dupe van “dat komt later wel” en deze mentaliteit meen ik weer te bespeuren over de nieuwe plek voor het tijdelijk stallen van de bus **niet** op het busstation bij pauzes. Op pg 52 heet het: “we zullen ook aan de kant van het ROC naar een busbuffer zoeken”” elders staat simpel dat deze ingepland is bij het hotel Mercure. Op pg 64 lijkt er meer aandacht te zijn voor het plannen van een gebouw ten zuiden van het ROC dan voor het vinden van een bus buffer. OOK de plek onder het vml belastingkantoor is is met vele maren omgeven. Van de andere kant: er staan veel veraderingen in het OV op til (elektrificatie en kleinere zelfrijdende busjes), Dus toch maar wachten op het project dat volgt. Maar overleg dan ook met het vervoersbedrijf.

- Pg 61 ik mis het voetpad aan de westkant.
    - Pg 82: heel goed dat U hier aandacht geeft aan meer sociale cohesie en inderdaad komt dat niet vanzelf. De bewoners zullen het moeten doen, zie bij voorbeeld de nieuwbouw wijken Oosterhout/Lent waar nog steeds groei is op dit gebied. IN Brakkenstein probeert BUUR aan de weg te timmeren, nu weer met een BUURdag, gesteund door het Oranjefonds.
- Pg 82 Men zet in op minder auto’s en meer OV, anderzijds rijdt men nu met grote bussen die op rustige tijden nagenoeg leeg zijn. Verder dreigen er bezuinigingen. Goed dat U pogingen doet met deelvervoer.
- Pg 83. De eerste passage maakt duidelijk en dat wil ik ook benadrukken: men sprong op een rijdende trein; voor de eigenlijke start van de inspraakprocedure waren er al tal van overleggen geweest op het ZRC of via de stadscafe’s en daaraan voorafgaande besprekingen.
- Betreffende de toegankelijkheid: de resultaten van het vele overleg met gehandicapten is slecht minimaal verwoord, ik wil toch even aanstippen dat bij de toegang voor station westkant er 2 liften zijn ingepland: een door ProRail aan te leggen en een door de gemeente??

Nijmegen, 18-9-2024

Pierre Demacker

Stichting Hoormij.NVVS/participant overleg ZRC en de gemeentelijke overleggen station West en Oostkant