

Betreft: verkeerssituatie op de Prins Mauritssingel (N325)

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief wil ondergetekende, namens Stichting Wijkraad Lent, op verzoek van vele inwoners van Lent aandacht vragen voor de verkeerssituatie op de Prins Mauritssingel. Vooral de bewoners van de parallelstraten ervaren de afgelopen jaren een steeds verder toenemende overlast van het wegverkeer waarbij wordt opgemerkt dat de problemen al vele jaren spelen. In 2009 is gestart met de bouw van woningen parallel aan de Prins Mauritssingel. Het verkeer is echter drastisch toegenomen en de weg is veranderd in een racebaan. Van Waalbrug tot en met Ovatonde is een zeer onveilige situatie ontstaan **en worden mensen letterlijk ziek van lawaai en uitlaatgassen**. De renovatie van de Waalbrug heeft de situatie drastisch verergerd, maar los hiervan zal de overlast ook ná de renovatie niet minder zijn, omdat er veel meer verkeersbewegingen worden verwacht in verband met de nieuwbouw. Wethouder Tiemens heeft **in 2016** al beloofd met de omwonenden in gesprek te gaan maar tot op heden is er niets gedaan aan de steeds verder verslechterende situatie.

De gemeente Nijmegen heeft een zorgplicht voor haar inwoners. **De mensen die langs de Prins Mauritssingel wonen kunnen zelf géén invloed uitoefenen op het handhaven van de maximumsnelheid.** Dit is een taak van de gemeente en de mensen mogen ook verwachten dat er nu, eindelijk, passende maatregelen zullen worden genomen. De gezondheid van aanwonenden, de veiligheid en ook de leefbaarheid zijn hier immers ernstig in het geding.

Wijkraad Lent en de omwonenden roepen de Nijmeegse politiek op de Prins Mauritssingel veiliger, stiller en schoner te maken en daarvoor, in de vorm van een totaalaanpak voor het tracé Waalbrug tot Ovatonde, de volgende maatregelen te nemen:

- * structurele handhaving van de 50 km/uur middels meerdere flitspalen en/of trajectcontrole
- * extra groenvoorziening voor verbetering van de luchtkwaliteit
- * diffractorenwanden voor de reductie van de geluidsoverlast
- * maatregelen tegen sluipverkeer
- * spiegels bij de fietserskruisingen op de Griftdijk
- * verkeersdosering aan de noordkant van Lent (ter hoogte verkeerslicht nabij de Ovatonde)
- * verkeersbeïnvloeding bij de keuze tussen Waalbrug of Oversteek

In de toelichting hierna gaan wij dieper in op de voorgeschiedenis en de destijds niet voorziene ontwikkelingen. Ook zullen wij het bovenstaande verder onderbouwen.

Toelichting

De wijkraad komt statutair op voor de belangen van de inwoners in Lent in de openbare ruimte en is daarmee belanghebbende in het kader van dit onderwerp. Naar aanleiding van vele mails van verontruste inwoners en diverse klachten over de verkeerssituatie op de Prins Mauritssingel, hebben wij dit onderwerp op de agenda gezet. Op ons verzoek heeft de senioradviseur luchtkwaliteit van de gemeente Nijmegen, de heer Henk Nijhuis, tijdens de wijkraadvergadering van 17 oktober 2019, een presentatie gegeven over de luchtkwaliteit van de Prins Mauritssingel. Deze weg is nu al zo vervuילend, dat het in een 'rode zone' ligt. Bij een té hoge snelheid neemt de uitstoot van schadelijke stoffen enorm toe, maar juist ook grote wisselingen in snelheid en stagnatie (remmen en optrekken) geeft veel extra uitstoot. Uit het onderzoeksrapport van de gemeente blijkt dat de levensverwachting van inwoners van Nijmegen (vooral bij de rode zones) gemiddeld 3 jaar korter is dan het landelijk gemiddelde. Mensen worden er dus letterlijk ziek van!

Naar aanleiding van deze bevindingen heeft de wijkraad een artikel op lentselucht.nl geplaatst met het idee om op de splitsing Prins Mauritssingel/Vrouwe Udasingel een flitspaal te plaatsen. Vooral deze splitsing wordt als zeer gevaarlijk ervaren. Dit artikel is in korte tijd meer dan 1.300 keer gelezen en op de eerstvolgende wijkraadvergadering waren de omwonenden massaal aanwezig. Zij gaven, met vele voorbeelden, aan dat het werkelijke probleem nog veel omvangrijker is en zich uitstrekt over het hele Lentse tracé, van de Waalbrug tot aan de Ovatonde, en vraagt om een totaalaanpak: **één flitspaal lost het probleem niet op!** Duidelijk is dat vele aanwonenden fysieke en psychische klachten hebben als gevolg van geluidsoverlast en milieuvervuiling ten gevolge van het verkeer. Zij liggen 's nachts wakker door het langrazende verkeer en moeten ramen dicht houden, omdat anders het roet op de vensterbanken terug te vinden is! Volgens de aanwonenden is er een onleefbare situatie ontstaan en hadden de woningen nooit zo dicht bij een hoofdverkeersader mogen worden gebouwd. Velen geven aan dat zij bij het aanvaarden van hun woning wel verkeersoerlast hadden verwacht maar dat zij nooit hebben voorzien dat de situatie zo ernstig bleek te zijn en door de jaren heen zo drastisch zou verslechteren. Volgens het Actieplan Geluid 2018-2023 van de gemeente Nijmegen, paragraaf 6.2, behoort geluid tot één van de drie belangrijkste omgevingsfactoren die een nadelig effect hebben op de gezondheid van mensen. De belangrijkste gezondheidseffecten zijn (ernstige) hinder en slaapverstoring. Deze effecten kunnen via stressprocessen leiden tot andere aandoeningen zoals verhoging van de bloedsuikerspiegel, de bloeddruk en het ontwikkelen van hart en vaatziekten. Hinder komt al bij lage geluidsbelastingen voor en neemt toe als de geluidsbelasting toeneemt. Van de milieufactoren veroorzaakt geluid na 'fijnstof' de meeste gezondheidsproblemen in de fysieke leefomgeving. Aan de effecten van verkeerslawaaï op de gezondheid worden volgens GGD jaarlijks tientallen tot honderden doden toegeschreven.

Zoals hierna zal worden toegelicht concludeert de wijkraad, met de kennis van nu, dat de makers van het bestemmingsplan in 2007 de toename van het wegverkeer en de potentiële overlast schromelijk hebben onderschat.

Op 28 januari 2009 is het Bestemmingsplan Laauwik vastgesteld wat de bouw van woningen aan de parallelstraten van de Prins Mauritssingel mogelijk maakte. Ten behoeve van dit plan zijn in 2007 een akoestische rapportage en een milieuraapportage opgesteld.

Onder punt 6 van de akoestische rapportage zijn de volgende stellingen en uitgangspunten opgenomen:

- *De hoogst berekende geluidsbelasting vanwege de Prins Mauritssingel bedraagt 61 dB.*
- *Woningen langs de Prins Mauritssingel staan vrij dicht op de weg om deze een stedelijke uitstraling te geven en daardoor een lagere rijsnelheid af te dwingen. Om diezelfde reden zijn geluidsschermen ongewenst.*

- Op de Prins Mauritssingel zal de maximumsnelheid op termijn worden verlaagd naar 50 km/uur.
- Op de eerstelijns bebouwing langs de Prins Mauritssingel wordt de voorkeurswaarde voor zowel weg- als railverkeer overschreden.
- **Op basis van de zeer globale plankaart kan niet worden vastgesteld of de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen voldoen aan de “Beleidsregels Hogere Waarden Wet Geluidhinder”.**
- Volgens het Bouwbesluit is het maximale binnenniveau in verblijfsgebieden 33 dB en in verblijfsruimten 35 dB.
- Voor 305 woningen langs de Prins Mauritssingel en 150 woningen langs de Vrouwe Udasingel moet een hogere waarde worden vastgesteld voor zowel wegverkeerslawaaï als railverkeerslawaaï. Voor 220 woningen moet een hogere waarde worden vastgesteld voor railverkeerslawaaï.

Onder punt 5.4, Luchtkwaliteit, worden de resultaten gemeld uit het rapport van Witteveen en Bos, oktober 2007, getiteld: Luchtkwaliteitsonderzoek Waalsprong. Het onderzoek heeft zich beperkt tot fijnstof en stikstof. De gegevens uit het basisjaar 2007 zijn geëxtrapoleerd naar de tussenjaren 2010, 2012, 2015 en het eindjaar 2020. De conclusies uit het rapport luiden:

- Uit de berekeningen is gebleken dat er in 2020 geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden stikstofdioxide en fijn stof.
- Na 2015 is er geen sprake meer van overschrijdingen (zelfs zonder maatregelen). De bijdrage van de plannen moet worden opgelost met maatregelen die gericht zijn op de Prins Mauritssingel en die gekoppeld zijn aan de genoemde bestemmingsplannen: **dit is de zogenaamde projectsaldering.**
- Om de overschrijdingen langs de Prins Mauritssingel die in 2010 dreigen te ontstaan is een project opgestart om de doorstroming op deze weg te verbeteren. Uit berekeningen is gebleken dat de grenswaarden in 2010 gehaald kunnen worden, indien de stagnatie op deze weg (filevorming stadinwaarts vanaf de ‘bouwweg’ tot aan de Waalbrug verminderd wordt.
- Voor het plan Laauwik moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid van het realiseren van groenmaatregelen of schermen langs de Prins Mauritssingel, om daar concentraties op de toetsafstand onder de grenswaarde te brengen.
- (onder: conclusie projectsaldering) Door het inzetten van dynamisch verkeersmanagement en een nieuw doseerpunt wordt de concentratie stikstofdioxide teruggebracht onder de grenswaarde op de toetsafstand.
- (onder conclusies) De geplande woningen liggen, na het nemen van maatregelen, niet op locaties waar grenswaarden overschreden worden.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is er, mede op basis van bovenvermelde rapporten, bewust voor gekozen de woningen aan de Edith Piafstraat en de Andalusiëstraat zo dicht mogelijk bij de Prins Mauritssingel te bouwen, naar nu blijkt: **op basis van verkeerde aannames.** De woningen zijn weliswaar extra (geluids-)geïsoleerd maar dit blijkt onvoldoende. Bovendien zijn er geen geluidsschermen geplaatst. Gegevens over de verkeersintensiteit uit 2007 zijn geëxtrapoleerd (doorgetrokken) naar 2020. Echter volgens het Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030 is het verkeer op de singel tussen 2007 en 2017 met maar liefst 32% toegenomen; cijfers over de periode 2017 tot heden zijn nog niet bekend maar volgens genoemd Ambitiedocument zal de verkeersdruk op de Prins Mauritssingel, bij ongewijzigd beleid tussen 2017 en 2029 met 33% toenemen. Ook de doortrekking van de A15 zal, volgens een officiële prognose, op de singel tot een verkeerstoename van 10-15% leiden. In Nijmegen-Noord worden de komende jaren immers nog een aantal wijken en het winkelcentrum Hof van Holland gebouwd. Al met al is met de kennis van nu vast te stellen dat het verkeer veel meer is toegenomen dan wat in 2007 werd verwacht. Daarnaast was de verkeerssituatie in 2007 volstrekt anders: de Graaf Alardsingel en de Oversteek bestonden nog niet, de milieuregels waren anders en er is destijds gebruik gemaakt van een zeer globale plankaart. Tot slot is projectsaldering nu, in het licht van de recente stikstofuitspraken, niet meer toegestaan!

Verder is in de akoestische berekeningen een aftrek voor een 50 km-weg toegepast van 5 dB op grond van artikel 110g Wet geluidhinder (Wgh), wat is toegestaan indien de **representatieve** snelheid onder 70 km per uur ligt. De toegestane snelheid op het Lentse tracé is weliswaar 50 km per uur maar er wordt, dag en nacht, structureel te hard gereden. Dit blijkt ook uit metingen van de politie door de jaren heen! In diverse artikelen in De Gelderlander doet de politie verslag. Zo reden op een avond in 2010 van de 3090 gecontroleerde auto's een kwart te hard (maximum gemeten snelheid 122 km) en bij een verkeerscontrole op een zaterdagavond- en nacht in 2012 zijn er drie rijbewijzen ingevorderd (snelheden 106, 109 en 138 km). De politie heeft aangegeven dat onlangs bij een radarcontrole bij Thermion weer vele bekeuringen zijn uitgedeeld en ook een aantal rijontzeggingen. Dat wil zeggen dat het hier prijschieten is en dat geeft aan dat de zorgen van omwonenden zeer terecht zijn. Het ontbreekt de politie aan capaciteit om frequent te handhaven. Sinds de renovatie van de Prins Mauritssingel in 2010 is dit op een laag pitje komen te staan. De laatste jaren zijn er verschillende (ernstige) ongelukken gebeurd en is er ook een dodelijk slachtoffer te betreuren. Het is wachten op het volgende incident.

Het beeld van dag en nacht hard tot extreem hard rijden wordt bevestigd door de aanwonenden. Veel weggebruikers van de A325 negeren de rode verkeerslichten en er wordt structureel véél te hard gereden. Over het algemeen is hier sprake van doorgaand verkeer, zowel richting Arnhem als richting Nijmegen. In het zicht van de snelweg richting Arnhem (waar 120 gereden mag worden) wordt op het deel van de stadsweg, pal naast de woningen, alvast het gaspedaal ingetrapt. Andersom, richting Nijmegen, hebben veel weggebruikers kennelijk moeite om hier gas terug te nemen.

Uiteraard gaat dit gedrag gepaard met extra geluidsoverlast en een substantieel hogere uitstoot van fijnstof en stikstof. Omdat de **representatieve** snelheid ver boven 50 km, en zelfs boven 70 km, ligt is er geen ruimte voor toepassing van de aftrek van 5 dB.

Naast de hierboven geschetste problemen ter hoogte van de Edith Piafstraat en de Andalusiëstraat leidt de renovatie van de Waalbrug tot ernstige filevorming ten noorden van de Waalbrug. Dit leidt tot een extra milieubelasting ten gevolge van stilstaand en optrekkend verkeer. Daarnaast klagen omwonenden over sluipverkeer, vooral op de Griftdijk Zuid, en de daarmee gepaard gaande verkeersgevaarlijke situaties. De problemen rond de Waalbrug worden door de gemeente te lichtvaardig afgedaan als een tijdelijke situatie. Op 3 juli 2019 is, tijdens een presentatie in het stadhuis van Rijkswaterstaat en de omgevingsmanager van de gemeente Nijmegen, duidelijk geworden dat de renovatie van het wegdek op schema ligt maar dat er nog geen technisch uitvoerbaar plan bestaat voor de chroom-6-aanpak van de boogconstructie.

De omgevingsmanager kon desgevraagd geen enkele prognose van een einddatum van de renovatie geven (dus zeker niet: eind 2020) en een reële verwachting is dat de inwoners van Lent nog jaren met de gevolgen zullen zitten. Overigens ontstaan er, los van de problemen op de Waalbrug zelf, al dagelijks files op de Prins Mauritssingel.

In Nijmegen staan op diverse plaatsen flitspalen. De twee flitspalen bij de Energieweg staan, qua opbrengst, al jaren in de top tien, maar volgens verkeersdeskundige Harry Dillerop staan deze op een verkeerde plaats. De verkeerssituatie is daar niet bijzonder gevaarlijk en ze staan op het rechte stuk. De flitspalen van de Energieweg ziet hij als 'autootje pesten', omdat ze géén enkele relatie hebben met de verkeersveiligheid. Ze zijn daar neergezet in een tijd dat de Energieweg nog in- en uitritten had en géén vrijliggende fietspaden. De flitspalen zijn daar dus achterhaald. Bij de Prins Mauritssingel is er wel sprake van een onveilige situatie, zowel bij De Stelt, Laauwikstraat, Vrouwe Udasingel en ook bij Griftdijk Zuid.

Ter bestrijding van de geluidsoverlast voor omwonenden heeft de gemeente recentelijk fors geïnvesteerd in diffractoren langs de Energieweg en de Neerbosscheweg, terwijl op beide wegen de overlast veel kleiner is dan op de Prins Mauritssingel. Op beide wegen wordt, in verband met de weginrichting en de diverse flitspalen, veel langzamer gereden dan op de Prins Mauritssingel. Langs de Energieweg staan helemaal geen woningen; er liggen alleen bedrijfspercelen en voetbalvelden. De wijkraad begrijpt dat de gemeente de omwonenden, na zeven jaar actievoeren, eindelijk tegemoet gekomen is maar benadrukt dat de situatie bij de Prins Mauritssingel veel ernstiger is.

Het bovenstaande vraagt om een totaalaanpak van de verkeerssituatie, op korte termijn, voor het gehele tracé van Waalbrug tot Ovatonde, deels om de fouten uit 2007 en volgende jaren te herstellen en deels om in te spelen op de huidige en de toekomstige situatie, bestaande uit: structurele handhaving van de maximumsnelheid middels meerdere flitspalen en/of trajectcontrole, extra groenvoorziening, diffractorenwanden, maatregelen tegen sluipverkeer, spiegels bij de fietserskruisingen op de Griftdijk, verkeersdosering aan de noordkant van Lent (ter hoogte van het verkeerslicht nabij de Ovatonde), verkeersbeïnvloeding bij de keuze tussen Waalbrug of Oversteek, etc. In een artikel van de Gelderlander van 15 juni 2016 heeft wethouder Tiemens gezegd dat zij 'binnenkort' in overleg gaat met de inwoners van Lent om de lawaaioverlast van het verkeer langs de Prins Mauritssingel terug te dringen en haar woorden waren: **“Automobilisten moeten beseffen dat dit geen snelweg is”**. Dit overleg heeft nog steeds niet plaatsgevonden! Overigens merkt de wijkraad op dat langs de Graaf Alardsingel momenteel volop woningen worden gebouwd en eenzelfde situatie dreigt te ontstaan.

De gemeente Nijmegen heeft een zorgplicht voor haar inwoners. De mensen die langs de Prins Mauritssingel wonen kunnen zelf géén invloed uitoefenen op het handhaven van de maximumsnelheid. Dit is een taak van de gemeente en de mensen mogen ook verwachten dat er nu, eindelijk, passende maatregelen zullen worden genomen. De gezondheid van aanwonenden, de veiligheid en ook de leefbaarheid zijn hier immers ernstig in het geding. De wijkraad zal ook gebruik gaan maken van de mogelijkheid om, namens de inwoners van Lent, in te spreken op de politieke avond op 5 februari 2020, om de standpunten nog beter te kunnen verduidelijken. Wij hopen dat het college van B&W en de gemeenteraad dit onderwerp op de politieke agenda willen plaatsen. Ook hopen wij dat de Prins Mauritssingel snel veiliger, schoner en stiller zal worden! Of zoals de slogan van het Ambitiedocument mobiliteit 2019-2030 luidt: **Nijmegen goed op weg!**

Hoogachtend,
namens Stichting Wijkraad Lent,

H.J. (Brigitte) Rutten
(voorzitter)

Bijlagen:

1. Statuten Stichting Wijkraad Lent, artikel 1 en 2
2. Rapport Lent Luchtkwaliteit
3. Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030
4. Actieplan Geluid 2018-2023