

Betreft: aanvulling op brief Wijkraad Lent d.d. 9 januari 2020 betreffende Prins Mauritssingel

Geachte heer, mevrouw,

Met dagtekening 9 januari 2020 heeft Stichting Wijkraad Lent, hierna 'de wijkraad', een brief gestuurd in verband met de verkeerssituatie op de Prins Mauritssingel. Deze brief is geagendeerd voor de gespreksronde in de Gemeenteraad op 18 maart a.s. In verband met de ontwikkelingen en nieuwe inzichten in de afgelopen periode willen wij bij dezen onze brief verder aanvullen en verduidelijken.

In de media en op Nextdoor ziet de wijkraad steeds vaker reacties in de trant van: 'dan hadden die mensen er maar niet moeten gaan wonen' en 'ze wisten dit van tevoren'. Onlangs kwamen wij in gesprek met enkele aanwonenden van de Edith Piafstraat. Zij voelen zich misleid en in de steek gelaten door de gemeente. In 2012 hebben zij hun woning gekocht en werd hen verzekerd dat er geen sprake zou zijn van geluidsoverlast, omdat de woning speciaal geluidsdicht gemaakt zou worden. Aanvankelijk dachten zij dat het wel zou meevallen, maar dat bleek anders toen zij er eenmaal woonden. Nu is het alsof zij aan een snelweg wonen. Bij hun voorkeur kun je elkaar niet meer verstaan en zij moeten alle ramen aan de voorkant dichthouden, zelfs bij de tropische temperaturen van de laatste zomers. Zij overwegen zelfs hun woning te verkopen!

Op 11 februari 2020 lazen wij op de site van RN7 een artikel met de kop: College Nijmegen: 'Geen overschrijding normen geluid en uitstoot Prins Mauritssingel' en bij Omroep Gelderland: 'Wel hardrijders, maar geen flitspalen op deze drukke plek'. Wij vinden het ongehoord dat wij de stellingen van het College uit de krant moeten vernemen. Tot nu toe hebben wij nog steeds géén officieel antwoord op onze brief gekregen. Het is zeer opmerkelijk dat er kennelijk al conclusies zijn getrokken, terwijl er door de gemeenteraad nog over zal worden gedebatteerd. Met deze artikelen wordt bij de bevolking de suggestie gewekt dat het al een gelopen race is, terwijl dit slechts het advies aan de gemeenteraad is. Wij zijn uiteraard niet blij met deze wijze van communicatie.

Structurele handhaving

Volgens het College zou er op de (stadsweg) Prins Mauritssingel, volgens de zogenoemde V85-norm, door 85% van de automobilisten maximaal 60 -65 km/uur worden gereden, waar een maximumsnelheid van 50 km/uur is toegestaan. Bij gebruikmaking van deze methodiek worden de 15 % extreme hardrijders volkomen genegeerd! Dit sluit ook aan bij de ervaring van de aanwonenden. De werkelijk gereden snelheden worden, volgens hen, schromelijk onderschat. De wijkraad heeft intussen met een WOB-verzoek de data van de snelheidsmetingen opgevraagd. Onlangs zijn er bij een kortstondige snelheidscontrole vier rijbewijzen ingetrokken wat betekent dat deze automobilisten, na correctie, meer dan 100 km/uur reden.

In tegenstelling tot wat het College beweert, is structurele handhaving nadrukkelijk geen exclusieve taak voorbehouden aan het Openbaar Ministerie, maar kan dit ook door de gemeente geschieden. Een recent voorbeeld is de Griftdijk Noord waar op initiatief van de gemeente en in samenspraak met de omwonenden, aan de hand van cameratoezicht, structureel wordt gehandhaafd en verbaliserend wordt opgetreden.

Er is een verkeersbesluit genomen via de gemeenteraad en de gemeente heeft hierbij de volledige regie gehad. Op 14 mei 2019 heeft het College aan de Raad de conclusies van de 'Evaluatie spitsknip Griftdijk-Noord' medegedeeld.

Het O.M. wordt alleen ingeschakeld om de bon bij de overtreiders op de deurmat te krijgen en te incasseren. Verder zijn in Nederland een aantal flitspalen eigendom van diverse gemeenten. De door ons gevraagde trajectcontrole kan ook op initiatief van de wegbeheerder (de gemeente) worden ingericht. De gemeente heeft daarnaast de mogelijkheid bij het O.M. aan te dringen op maatregelen, omdat de noodzaak groot is. Verder hebben wij met ons WOB-verzoek ook de vastleggingen van de roodlichtnegatie opgevraagd. Volgens vele Lentenaren wordt er vrijwel iedere keer dat de verkeerslichten op rood gaan door één of meer automobilisten toch doorgereden.

Overigens heeft het voorbeeld van de Griftdijk Noord wel tot gevolg gehad, dat door die verkeersmaatregelen de verkeersdruk op o.a. de Prins Mauritssingel is toegenomen, omdat men nu moet omrijden.

Extra groenvoorzieningen voor verbetering van de luchtkwaliteit

De wijkraad is, uiteraard, blij met het vergroenen van de bermen maar dit zal gezien de overige problemen een verhoudingsgewijs beperkte invloed hebben op het welbevinden van de aanwonenden. Langs de Prins Mauritssingel staat geen meetapparatuur voor schadelijke stoffen. Het dichtstbijzijnde meetstation staat aan het begin van de Graafseweg en de meetgegevens van dit station zijn duidelijk niet representatief voor de Prins Mauritssingel. Zoals wij in onze brief van 9 januari al hebben geschreven heeft de senior adviseur luchtkwaliteit van de gemeente ons aan de hand van statistieken laten zien dat de omgeving van de Prins Mauritssingel ernstig is vervuild door het verkeer. De gemeente gaat in haar berekeningen uit van de gemiddelde waarden over de hele stad wat tot gevolg heeft dat de waarden van de drukke wegen worden gematigd door de rustige woonstraten en parken in Nijmegen. Overigens is er, volgens de Algemene Rekenkamer, binnen de Europese Unie maar één land dat voldoet aan de Europese normen voor luchtkwaliteit en dat is Estland: weinig inwoners en veel bossen. In tegenstelling tot de conclusie van het College worden de milieunormen op de Prins Mauritssingel structureel en substantieel overschreden!

DiffraCTORwanden voor de reductie van geluidsoverlast

In tegenstelling tot wat het College schrijft is er niet alleen een juridische noodzaak maar zelfs een juridische verplichting om maatregelen tegen het verkeerslawaai te treffen. Citaat uit het bestemmingsplan:

in het 'Besluit Grenswaarden binnen zones langs wegen' wordt een aantal situaties geschetst waarin de gemeente een hogere waarde kan vaststellen. Daarbij moet in ieder geval worden aangetoond dat geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of wel dat deze voorzieningen om stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of om financiële redenen niet wenselijk zijn. Bij de vaststelling van een hogere waarde zullen maatregelen moeten worden getroffen waardoor de geluidbelasting in de geluidgevoelige vertrekken van de woningen niet meer bedraagt dan 33 dB.

Tijdens ons bovenvermelde bezoek aan de bewoners hebben wij zowel in de woonkamer als op een slaapkamer maar liefst 42 dB gemeten (met gesloten ramen!). In onze eerste brief zijn wij ervan uitgegaan dat de voorgevel akoestisch geïsoleerd was zoals ook in het bestemmingsplan wordt geëist maar de pui aan de voorzijde bestaat uit een eenvoudig hardhouten kozijn met regulier dubbel glas volgens NEN-norm 3569: risicobeperking van lichamelijk letsel door brekend glas. Het gebruikte glas heeft dus geen enkele toegevoegde waarde in de geluiddemping, in tegenstelling tot drievoudig thermopane dat eigenlijk gebruikt had moeten worden. Daarnaast is op foto's, die tijdens de bouw zijn gemaakt de spouwmuurisolatie te zien: standaard glaswol, dus geen geluidsisolatie.

Ook is het bij het vaststellen van een hogere waarde verplicht dat de gemeente aanvullende akoestische eisen opneemt in de bouwvergunning, wat dus ook niet is gebeurd. De aannemer heeft vervolgens op basis van een incomplete bouwvergunning een onvoldoende geluiddichte woning gebouwd. Daarnaast hoort de gemeente bij oplevering ook nog eens de naleving van de bouwvergunning te controleren!

De gevolgen van een falende overheid in deze worden, naar nu blijkt, eenzijdig bij de bewoners neergelegd. De door ons gemeten waarde van 72 dB aan de voorzijde van deze woning kan in de hierboven omschreven omstandigheden nooit worden teruggebracht tot de wettelijk vereiste 33 dB in de woonkamer en slaapkamer. Overigens vraagt de wijkraad zich af of de overheid in alle redelijkheid van de burger mag verwachten dat deze in de zomerdag bij 30 graden alle ramen dicht houdt in verband met het verkeerslawaaï (en luchtvervuiling) waardoor ventilatie bijna niet meer mogelijk is. Bij veel woningen (ook bij deze woning) is de 'master bedroom' aan de voorzijde gesitueerd!

De hierboven geschetste situatie is, naar de mening van de wijkraad, kenmerkend voor alle woningen langs de Prins Mauritssingel. In de Edith Piafstraat staan naast koopwoningen ook veel (sociale-) huurwoningen. De huisnummers 260 t/m 324 zijn van Woningstichting De Gemeenschap (33 huurwoningen). Er zijn woningen gebouwd door Heijmans en op de hoek Vrouwe Udasingel staat een appartementencomplex met huurappartementen van Talis. In een recent artikel in de Gelderlander zegt Wethouder Tiemens over dit complex: "Dat uit geluidsmetingen, verricht aan de singel, blijkt dat een aantal appartementen in de bocht van de Edith Piafstraat wel beter geïsoleerd moeten worden". Een woordvoerder van Talis zegt in hetzelfde artikel: "Bij een van deze appartementen wordt binnenkort begonnen met een test, er komt ander glas", en "Wij denken dat dit al heel veel gaat schelen". Volgens de voorwaarden van het bestemmingsplan hadden deze maatregelen jaren geleden bij de bouw al genomen moeten worden en niet pas nu. Wij vinden de uitspraken in dit artikel zéér misleidend, want er is langs het hele traject, zowel bij de nieuwbouw als ook bij de oudere woningen, nergens extra geluidisolatie aangebracht! De suggestie wordt gewekt dat het alléén bij dit complex speelt maar het geldt langs de hele Mauritssingel.

In het Actieplan geluid 2018-2023 staat onder 4.2 Gesubsidieerde gevelisolatie:

In 2014 hebben we ruim 1 miljoen euro van het Rijk ontvangen voor de voorbereiding van geluidsisolatieprojecten bij oudere woningen. Bij 1338 woningen zal worden onderzocht of zij in aanmerking komen voor gesubsidieerde geluidsisolatie. Alle woningen moeten individueel worden bezocht en de huidige bouwkundige staat met worden vastgelegd. Dit is een zeer tijdrovende klus en daarom is in 2016 besloten om extra capaciteit in te huren. We verwachten in 2019 te kunnen starten met het aanbrengen van de geluidsisolerende voorzieningen. In het totaal zullen ca. 350 woningen worden voorzien van extra geluidwering. De andere woningen zijn al voldoende geïsoleerd of de eigenaren hebben geen behoefte aan extra geluidwering.

Wij denken dat de oudere woningen langs de Prins Mauritssingel vergeten zijn want de EU-subsidie liep af per 1 februari 2020 en er is nog niets geregeld. Ook de bewoners van de oudere woningen zijn dus gedupeerd en moeten dagelijks de hinder van geluid en luchtvervuiling doormaken.

Verder is van belang dat meerdere woningen aan de Edith Piafstraat, aan beide zijden van het Thermion, ook nog te maken hebben met het ontbreken van de zogenaamde 'geluidsluwe zijde' aan de achterzijde van hun woning. Naast deze woningen zijn steegjes aanwezig waardoor het geluid, als het ware door een trechter, naar achteren wordt gezogen. In de tuinen en aan de achtergevels is een veel te hoog geluidsniveau aanwezig. Deze mensen hebben dus helemaal geen plek in en buiten het huis waar het rustig is. Je zult hier maar moeten slapen! Deze geluidsslekken zijn overigens op meer plaatsen langs de Prins Mauritssingel aan de orde zoals, onder andere, bij de hoek met de Vrouwe Udasingel. De geluidsslekken zorgen er ook voor dat de achterliggende woningen deels onbeschermd

zijn en ook een verhoogde geluidsbelasting hebben. Overigens wisten de bewoners langs de Prins Mauritssingel niet dat hun woning als geluidswal dient. Zij hebben geen korting gekregen op hun aankoopbedrag of hun huurprijs en zij zijn er evenmin op geattendeerd dat zij als het ware de volle laag krijgen.

Maatregelen tegen sluipverkeer

Het sluipverkeer op de Grifdijk Zuid is een direct gevolg van de files op de Prins Mauritssingel als gevolg van de renovatie van de Waalbrug. Het College stelt dat tijdens het schouwen is geconstateerd dat het sluipverkeer beperkt blijft tot enkele auto's, echter de aanwonenden constateren dat de Grifdijk Zuid, zeker in de spits, aanzienlijk drukker is geworden. Overigens is de Grifdijk Zuid een fietsstraat, dus feitelijk een fietspad waar de auto te gast is. Volgens CROW en Fietsbond ligt bij een fietsstraat de prioriteit bij de fietser, en kan de veiligheid van fietsers niet meer gegarandeerd worden, wanneer zich hier te veel auto's bevinden. Dit moet dus ten alle tijden voorkomen worden. De wijkraad heeft met een WOB-verzoek de resultaten van de schouwen opgevraagd. In beginsel zijn er twee mogelijkheden ter voorkoming van het genoemde sluipverkeer: ten eerste maatregelen op de Grifdijk Zuid, een knip in de weg, een voor noodsituaties beweegbare afsluiter, cameratoezicht of, ten tweede, een doseerpunt voor het doorgaande verkeer ten noorden van de huidige files. De tweede optie komen wij hierna op terug.

Spiegels bij de fietserskruisingen Grifdijk Zuid

Op de kruising van het fietspad onder de Prins Mauritssingel door met de Grifdijk Zuid zijn de fietsers voor de automobilisten pas op het allerlaatste moment zichtbaar. Het gebrek aan zichtbaarheid in combinatie met de hoge snelheden van het sluipverkeer leidt tot levensgevaarlijke situaties. Daarnaast komt het fietspad vanaf de Waalbrug onder een schuine hoek samen met de Grifdijk Zuid. De fietsers bevinden zich dan in de dode hoek van de buitenspiegel van automobilisten, wat ook weer tot gevaarlijke situaties leidt. In beide geschetste gevallen zijn groothoekspiegels een oplossing voor de problemen. Gevoeligheid voor vandalisme is geen sterk argument want dat zou dan gelden voor alle straatmeubilair. Door een toenemende overzichtelijkheid heeft een automobilist het niet moeilijker maar juist gemakkelijker en wordt de situatie voor de fietsers véél veiliger!

Verkeersdosering aan de noordkant Lent

In de reactie van het College wordt een voorschot genomen op een nog onzekere mate van ontwikkeling van duurzaam vervoer, op verschillende tijden reizen of niet reizen. Dit lijkt op de denkwijze die de Raad van State in de recente stikstofuitspraken juist heeft verboden. Het verkeer zal de komende jaren, ondanks alle ontwikkelingen, volgens alle realistische prognoses alleen maar toenemen. Niets doen is geen optie. Het College schrijft dat dosering ter hoogte van de bouwweg niet mogelijk is omdat deze aansluiting verdwijnt. Dit is een onbegrijpelijke redenering. Een doseerverkeerslicht kan heel goed bij een niet gebruikte zijweg of op een plaats zonder zijweg staan. Dit verkeerslicht staat er immers al 10 jaar en zou uitstekend kunnen dienen voor dit doel. Dit vindt ook een raadslid van Groenlinks, met wie de wijkraad onlangs een lang gesprek had over de situatie Prins Mauritssingel. Als het verkeer, richting Nijmegen, pas gedoseerd wordt bij de Vrouwe Udasingel, zoals het College voorstelt en ook momenteel zo geregeld is dan ontstaat er, naast de file voor de Waalbrug, een tweede file pal voor de woningen van Lent! Dit veroorzaakt juist ontoelaatbare geluidshinder en luchtvervuiling van het stilstaande en optrekkende verkeer. Een ander probleem dat hier speelt is dat de baan voor linksaf bij de Vrouwe Udasingel veel te kort is, waardoor het verkeer stagneert en dit ten koste van de doorstroming gaat. Een doseerpunt dichterbij de Ovatonde zal ook dat probleem oplossen.

Verkeersbeïnvloeding bij de keuze tussen Waalbrug en Oversteek

De wijkraad is een voorstander van het extra onder de aandacht brengen van de route via de Oversteek. Het is één van de maatregelen die wellicht het verkeersaanbod bij de Waalbrug, en daarmee de files, vermindert. De laatste jaren worden door de gemeente Nijmegen opvallend veel bestemmingsplannen goedgekeurd, waarbij hogere waarden worden toegepast. Bij de totstandkoming worden meestal weinig zienswijzen ingediend, omdat er nog niemand woont en belanghebbend is. De opmaak van de bestemmingsplannen is nagenoeg hetzelfde. Wij vrezen dat de geschiedenis van de Prins Mauritssingel zich zal herhalen op de Graaf Allardsingel: daar mag ook maar 50 km/uur worden gereden, daar wordt ook dicht op de weg gebouwd en daar zijn (en worden) ook hogere waarden vastgesteld, dit alles bij een toenemende verkeersdruk. Wij vragen ons af of er nu wel extra maatregelen worden getroffen om de woningen te laten voldoen aan de voorwaarden van het bouwbesluit, zoals de vereiste binnenwaarde van 33 dB. Wij vragen de gemeenteraad hier kritisch op te zijn, zodat de nieuwe bewoners op deze locaties niet te maken krijgen met dezelfde problematiek als van de Prins Mauritssingel. Wij hopen dat de gemeente er lering uit trekt.

Metingen

Het College stelt ten onrechte dat er, voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit, geen normen worden overschreden. Wijkraad Lent heeft de Prins Mauritssingel vanaf september 2019 op de agenda staan, onder andere omdat omwonenden veel hinder hebben van geluidsoverlast en luchtvervuiling. Veel van deze omwonenden zijn aanwezig geweest bij de vergaderingen. In de vergadering van 19 december 2019 is met de wijkregisseur de volgende afspraak gemaakt: *de vergadering komt tot de volgende aanpak: de wijkregisseur zal deskundigen bij de gemeente benaderen die vervolgens door de wijkraad kunnen worden uitgenodigd om bij een aantal aanwonenden het geluid te meten.* Er hebben zich vervolgens bewoners van 5 adressen gemeld om bij hen te meten. De wijkraad is maanden bezig geweest om voor elkaar te krijgen dat de metingen worden verricht, maar daar is door de gemeente telkens géén gehoor aan gegeven. In de laatste vergadering heeft de wijkregisseur gesteld dat wij een lijst met data en tijden moesten aanleveren. Vervolgens kregen slechts 3 van de 5 adressen (alléén van de Edith Piafstraat) een brief van de Akoestisch adviseur van de gemeente Nijmegen (afdeling Stadsrealisatie SR30) met de volgende tekst:

Via de Wijkraad Lent heb ik uw adres gekregen omdat u zich blijkbaar heeft aangemeld voor geluid- en luchtmetingen. Ik begrijp dat u last heeft van het verkeer op de Prins Mauritssingel maar het is mij niet helemaal duidelijk wat het doel is van metingen.

Als u met mij contact opneemt dan kunnen wij bespreken waar u precies last van heeft. We kunnen dan ook bespreken wat wij daaraan kunnen doen en wat niet. Mijn telefoonnummer en emailadres staan boven deze brief.

Naar aanleiding van deze brief heeft de wijkraad contact opgenomen met deze deskundige van de gemeente. Hij is al 25 jaar werkzaam bij de gemeente en is gespecialiseerd in akoestisch onderzoek. Hij zegt dat de gemeente niet gaat meten omdat het ruim € 20.000 zou kosten en omdat het géén toegevoegde waarde heeft. Voorts zegt hij dat het al duidelijk is dat het geluidsniveau te hoog ligt en dat er bij akoestisch onderzoek niet feitelijk wordt gemeten, maar er worden rekenmodellen gebruikt. Bij een snelheid van 60 – 65 km/uur op deze weg volgt automatisch het resultaat dat de waarde te hoog ligt, omdat hier maar 50 km/uur is toegestaan. Hij geeft aan dat hij het voor 99 % met ondergetekende eens is en dat de beste oplossing voor de handhaving trajectcontrole zou zijn. De 1 % waar hij het niet met ondergetekende eens is, ging over zijn stelling dat het O.M. over trajectcontrole zou gaan en niet de gemeente. Wij hebben hiervoor al onderbouwd dat de gemeente wel degelijk het initiatief kan nemen bij die besluitvorming.

Wij hebben raadsleden gesproken die, net als wij, niet wisten dat er helemaal geen meetapparatuur aan te pas komt. Kennelijk was dit ook niet bekend bij de wijkregisseur want anders zouden wij dat eerder gehoord hebben. Het systeem leidt onzes inziens niet tot eensluidende resultaten, omdat de uitkomsten mede afhankelijk zijn van allerlei variabelen die moeten worden ingevoerd, waardoor afwijkingen van de realiteit onvermijdelijk zijn. Wij denken dat het schrikken zou zijn als er daadwerkelijk gemeten zou worden. In ieder geval kunnen wij de conclusie trekken dat handhaving van de maximumsnelheid van 50 km/uur onontbeerlijk is.

Op grond van het bovenstaande wil de wijkraad nogmaals benadrukken dat alle door haar gevraagde maatregelen bittere noodzaak zijn om de leefsituatie in Lent op een aanvaardbaar niveau te brengen. Wonen langs de Prins Mauritssingel zal nooit ideaal worden, maar wij hopen wel een stuk schoner, stiller en veiliger!

Hoogachtend,
namens Stichting Wijkraad Lent,

H.J. Brigitte) Rutten
(voorzitter)