

Gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

Betreft: een completer beeld tegen openstelling busbaan Terralaan, n.a.v. WOO-verzoek

Geachte mevrouw _____ en heren V _____ en _____,

Mijn naam is _____ en ik schrijf deze brief namens alle bewoners van de _____
plus een aantal omwonenden van _____ te Nijmegen.

Namens deze actiegroep heb ik op 2 juni j.l. een aanvraag gedaan in het kader van de Wet Open Overheid. Deze aanvraag heeft tot interessante informatie geleid waar wij enigszins van geschrokken zijn.

Korte situatieschets

14 woningen in Park Waaijenstein en 7 woningen op Landgoed Oosterhout dienen ontsloten te worden op de Griftdijk. Momenteel gebeurt dit met een tijdelijke voorziening aan het begin van de Van Boetzelaerstraat.

- Er ligt een verkeersbesluit van de Gemeente om het verkeer van deze 21 huishoudens toe te voegen aan de ontsluiting via de Volsellastraat.
- Tevens ligt er een door de Gemeenteraad aangenomen motie om de tijdelijke ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat permanent te maken, met de nodige aanpassingen.

Een aantal mensen bij de Gemeente Nijmegen is tegen ontsluiting van de Van Boetzelaerstraat op de Griftdijk. Daarom is er een derde scenario geïntroduceerd: het ontsluiten van al het verkeer (nieuw en bestaand) via de busbaan Terralaan tussen de Volsellastraat en de rotonde op de Griftdijk.

Dit derde scenario is veel minder aantrekkelijk dan de interne communicatie binnen de Gemeente Nijmegen doet geloven. Daarover gaat deze brief.

Bevindingen WOO-verzoek

Middels ons WOO-verzoek zijn wij erachter gekomen dat een eventuele openstelling van de busbaan niet volledig en soms zelfs onjuist belicht wordt intern bij de Gemeente Nijmegen.

Dit zijn daarin de belangrijkste punten:

1. Er wordt in interne correspondentie binnen de Gemeente gesteld dat het enige bezwaar dat buurtbewoners zouden hebben tegen opstelling van de busbaan te maken heeft met de geluidsoverlast. Dat is niet juist. Twee zwaarwegende argumenten blijven dan onbesproken. Namelijk de veiligheid van spelende kinderen rond de speeltuin en de wig die dit scenario tussen buurtbewoners onderling drijft.

2. Tot onze verbazing ligt er al een concept plan met hoe de situatie openstelling busbaan er in de praktijk uit zou zien. Op 24 november j.l. somt een van uw collega's per e-mail de maatregelen op die getroffen zouden moeten worden t.b.v. openstelling busbaan. Dit lijstje is incompleet. Het gaat hier om een brede, aflopende, geasfalteerde weg langs een speeltuin af. We hebben tot nu toe tweemaal een tijdelijke openstelling van dit stukje weg gehad in verband met werkzaamheden. Mensen rijden hier veel te hard omdat deze weg daartoe uitnodigt. Meermaals per dag halen auto's hier dan snelheden van meer dan 70 kilometer per uur. Het neerzetten van een 30 km bord helpt daar niet tegen. Er zullen ingrijpende verkeersremmende maatregelen getroffen moeten worden. De speeltuin en het langsliggende fietspad waar dit stukje busbaan langs loopt wordt intensief gebruikt door rennende, steppende en fietsende jonge kinderen. Dat een rotonde in theorie veiliger is geeft in dit geval geen goed beeld van de praktijksituatie. Iets dat overigens bevestigd is door onafhankelijk verkeersbureau Loendersloot Groep.
3. Tijdens een inspectie op locatie door de omgevingsmanager en een beleidsadviseur van de Gemeente gaven zij aan dat ze 'niet scherp' hadden dat er een drukke speeltuin naast dit stukje busbaan ligt. Hier wordt ook niet over gesproken in bijvoorbeeld het memorandum dat intern bij de Gemeente Nijmegen rond is gestuurd. Terwijl dit grote impact heeft op de veiligheid.
4. Tevens wordt er niet gesproken over geluidswerende maatregelen. Omdat dit theoretisch niet nodig is bij een 30 km zone. Echter is de praktijk hier weerbarstiger: de Aquilastraat is gebouwd in de vorm van een halve cirkel die fungeert als klankkast. Dit terwijl alle huizen een terras aan de kant van de busbaan hebben. De wettelijke geluidsnorm wordt hier ruim overschreden, zelfs bij stapvoets rijden.
5. Er wordt door de Gemeente gesteld dat busbaan openstelling nu kan omdat het HOV verdwenen is van de busbaan. Een belangrijk argument blijft hier onbenoemd: Loendersloot groep heeft geobserveerd dat in de spits de wachttijd in de Volsellastraat om de Griftdijk op te rijden zo'n 90 seconden bedraagt. Voeg je daar 21 huishoudens aan toe zal dit gemiddeld gezien iets oplopen. Dat betekent twee keer per dag een korte file precies op de plek waar nu de bushaltes staan aan de busbaan. Dit leidt tot allerlei onwenselijke en onveilige situaties. Ook zal Breng niet blij zijn met deze extra wachttijd.
6. Procedureel is het scenario busbaan veel complexer dan de scenario's Volsella en Van Boetzelaer. Zeker wanneer het scenario busbaan correct uitgevoerd zou worden. Ook geeft het scenario busbaan ons veel meer mogelijkheid tot juridische actie, waaronder het claimen van planschade.
7. Tevens is het scenario busbaan openstellen -indien correct uitgevoerd- veel duurder dan de andere scenario's. Daar wordt ook niet over gesproken.
8. Ten slotte valt het ons op dat er niet of nauwelijks gesproken wordt over het veiliger maken van de Volsellastraat. Als de Gemeente niet kiest voor het scenario Van Boetzelaerstraat, laten we dan de goedkoopste en gemakkelijkst te implementeren optie nemen: een veiliger gemaakte Volsellastraat. Veilig Verkeer Nederland heeft hier hele concrete suggesties voor die vrij eenvoudig te implementeren zijn.

Een onuitgesproken argument: saamhorigheid in de wijk

Bij een openstelling van de busbaan razen er tot 2000 auto's per dag direct langs je terras en spelen je kinderen niet meer veilig in en rond de speeltuin. Dit heeft enorme impact op ons woongenot. Dit is het enige scenario waarin één groep zo benadeeld wordt.

In de scenario's Van Boetzelaerstraat of Volsellastraat wordt geen enkele bewoner geconfronteerd met een verandering van het bestemmingsplan rond zijn of haar woning waardoor de woningwaarde zou dalen, er planschade ontstaat en zijn of haar woonplezier fors verminderd ten opzichte van de huidige situatie. Sterker nog, indien met de uitvoering aandacht besteed wordt aan de verkeersveiligheid, wordt in beide scenario's de huidige situatie voor aanwonenden beter. Daarom zijn dit ook de scenario's die de saamhorigheid in de wijk het minste op spanning zetten. Iets waar in deze tijd heel erg behoefte aan is.

Een eerlijke vergelijking

Hoe dit dossier zich ook ontwikkelt, het is naar alle bewoners het eerlijkst als de drie scenario's in goed uitgewerkte vorm met elkaar vergeleken worden.

Dus in het scenario Volsellastraat mét een verbetering van de oversteekplaats, haaiantanden richting de Aquilastraat en opgang naar de Griftdijk. En in het scenario busbaan mét stevige verkeersremmende en akoestische maatregelen.

Doe je dit correct, dan is het scenario busbaan voor de Gemeente Nijmegen de langzaamste, duurste, meest arbeidsintensieve en meest onzekere optie van de drie.

Ik licht deze brief en onze standpunten graag toe indien daar behoefte aan is.

Met hartelijke groet,

06

Namens: