

**Onderwerp**

Meedenkavond busroute Van der Duyn van Maasdamstraat

**Datum en locatie vergadering**

Maandag 27 januari, Kandinsky College

*Verslag*

Aanwezig: Ongeveer 35 bewoners, 10 ambtenaren/Breng/Van Gelder

Voor deze avond zijn bewoners van de omliggende straten van de nieuwe route van buslijn 6 uitgenodigd. Het betrof de bewoners van de straten en huisnummers Van der Duyn van Maasdamstraat 1 t/m 19 en 22 t/m 60, Cort van der Lindenstraat 1 t/m 27, la Sage ten Broekstraat 1 t/m 37 en 2 t/m 38, Frans van der Puttenstraat 1 t/m 35 en 2 t/m 66 (m.u.v. garageboxen), Goeman Borgesiusstraat 18 t/m 48 en 1 t/m 47).

Naast bewoners uit deze straten, zijn twee leden van de werkgroep Malderburchtstraat aanwezig en zijn er mensen uit de Irene Vorrinkstraat en nog enkele straten in Hatert. Vanuit de gemeente Nijmegen is naast de ambtelijke vertegenwoordiging ook wethouder Bert Velthuis aanwezig. Ook een journalist van De Gelderlander is er.

Het doel van de avond is om samen na te denken over mogelijke verbeteringen in de Van der Duyn Van Maasdamstraat. Voor de tijdelijke situatie zoals in het verslag van de schouw en de bewonersbrief is aangekondigd. De opzet van de avond is om na een gezamenlijke start in groepen uiteen te gaan om met elkaar te praten over de invulling van tijdelijke maatregelen. Aanwezige bewoners zijn het niet eens met deze opzet. Er is behoefte om met elkaar gezamenlijk verder te praten over toekomstige maatregelen. De algemene tendens is dat men nu alleen wil praten over de verplaatsing van buslijn 6 naar de Malderburchtstraat. Daarmee samenhangend: als er nu veel geïnvesteerd wordt in de straat, is de kans dat buslijn 6 weer weggaat klein, is de vrees.

We bundelen de opmerkingen van de avond zoveel mogelijk per straat. De opmerkingen zijn voor een deel breed gedragen in de zaal, andere zijn op persoonlijke titel.

**Algemeen**

In het verspreidingsgebied van brieven en flyers over veranderingen rondom de Maldenburchtstraat is de Van der Duyn Van Maasdamstraat helaas niet meegenomen. Daardoor zijn bewoners onvoldoende geïnformeerd over veranderingen. Dat is fout gegaan.

Het is dan ook niet duidelijk voorde aanwezigen waarom is gekozen voor deze route van lijn 6 via de Van der Duyn van Maasdamstraat. Tijdens de avond wordt dit kort uitgelegd. Het verkeersbeleid van de gemeente is om de bussen zoveel mogelijk via gecombineerde routes te laten rijden;

De gemeente wil busroutes in (toekomstige) 30 km wijken zo veel mogelijk bundelen. Zonder dat de bereikbaarheid van een wijk achteruit gaat. Bussen op een 30km weg zijn namelijk niet ideaal. Je hebt voor de bussen een bepaalde breedte van de weg nodig en minder hoge drempels, waardoor we deze combinatie zo veel mogelijk willen voorkomen. Door deze nieuwe route rijden lijn 6 en 8 meer dezelfde route.

Daarnaast waren de klachten van bewoners en Breng over de Thorbeckestraat reden om te kijken naar verplaatsing van de route van lijn 6. Om de nieuwe route te kunnen rijden is een verkeersbesluit genomen waarin een afvaardiging in zit van politie, hulpdiensten, verkeerskundigen en Breng.

#### **Andere opmerkingen**

- Er worden steeds meer (illegale) studentenwoningen in Hatert gevestigd. Dit vinden bewoners een zorgelijke ontwikkeling.
- Men vraagt zich af wie er verantwoordelijk is voor de verandering van de busroute. Er wordt aangegeven dat de aanpassing van de busroute is vastgelegd in een verkeersbesluit. De hulpdiensten, busmaatschappij en de gemeente kijken mee naar een verkeersbesluit.
- Er wordt gevraagd of de bus ook over de Hatertseweg kan rijden. Dit wordt echter door een aantal mensen in de zaal als ongewenst beschouwd. Breng geeft aan dat dat tot minder reizigers leidt. Deze route is namelijk ingezet tijdens de werkzaamheden aan de Malderburchtstraat.
- Men wil bij dergelijke trajecten eerder hiervan op de hoogte gesteld worden.
- Voor een vervolg moet de gehele Cort van der Lindenstraat uitgenodigd worden.

#### **Van der Duyn van Maasdamstraat**

- Er zijn meerdere zijstraten, krapte bij geparkeerde auto's en verkeer in 2 richtingen ('kras op auto door bijna geplette fietser'), huizen dicht op straat. Fietsers Kandinsky uit de hoek gevaarlijk.
- Deze straat is drukker geworden nu de Malderburchtstraat weer geopend is. Dit is de reguliere straat voor fiets- en autoverkeer.
- Er wordt aangegeven dat er weer harder gereden wordt in de Van der Duyn van Maasdamstraat nu de drempels zijn verdwenen.
- Gevoel dat bussen te hard rijden.
- Sowieso goed om de smalle straat aan te passen (afgezien van de bussen).
- Haaksparkeren is als optie genoemd hier.
- Veel van de woningen in de Van der Duyn van Maasdamstraat zijn koopwoningen. Men verwacht waardedaling van de woningen met de komst van de buslijnen. ook problemen met illegale studentenhuizen aan de achterkant).
- Er zijn niet voldoende parkeerplaatsen in de Van der Duyn van Maasdamstraat: er kunnen geen parkeerplaatsen verwijderd worden .
- de bussen maken veel herrie (optrekken, o.a. bij zijstraten).

- Het toepassen van tijdelijke maatregelen (drempels, aanpassen van de bochten) kan met enkele weken gerealiseerd worden.
- Er wordt vastgesteld dat de aanwezige bewoners graag drempels terug zien komen in de Van der Duyn van Maasdamstraat en de Cort van der Lindenstraat.
- Door het maken van parkeerhavens op de locatie waar nu het 'tweede' trottoir ligt, is er in de Van der Duyn van Maasdamstraat meer ruimte. Een verbreding van de straat zorgt ervoor dat er sneller gereden wordt. Daarom wil men nu geen parkeerhavens.
- Elke tijdelijke maatregel die geld kost, zien de aanwezige inwoners als verspilling.
- De haag die als optie op de tekening is opgenomen voor een fysieke afscheiding tussen voetpad en rijbaan enerzijds voor de veiligheid anderzijds voor het voorkomen van licht van koplampen die mogelijk de hoekwoning Van der Duyn van Maasdamstraat nr 34. inschijnt, wordt door aanwezigen niet als toegevoegde waarde gezien. Hierbij wordt opgemerkt dat openbaar groen ook onderhouden moet worden.
- Breng geeft aan dat het huidige parkeerverbod (dus de gewijzigde situatie) eigenlijk te krap is.
- Er wordt geopperd om een tijdelijk systeem met signalering te installeren, waardoor bussen elkaar niet op het meest smalle stukje van de Van der Duyn van Maasdamstraat hoeven te passeren. Breng geeft aan dat dergelijke systemen toch wel erg kostbaar zijn.

#### **Cort van der Lindenstraat**

- Er rijden nu heel veel bussen door de Cort van der Lindenstraat. Er rijden wel 18 bussen per uur.
- Het aanpassen van de hoek van de Cort van der Lindenstraat en de Van der Duyn van Maasdamstraat wordt wel als mogelijkheid gezien, vooral als dit voor de bewoners van de Van der Duyn van Maasdamstraat maakt dat de bus minder dicht bij de gevel langsrijdt.

#### **Malderburchtstraat**

- Er wordt te hard gereden, iedereen rijdt 50 km/u.
- (bus)drempels liggen 2 meter uit elkaar waardoor mensen gaan slalommen.
- Ter hoogte van de Irene Vorrinkstraat/ Parkeerplaats is geen trottoir. Leerlingen lopen hier over het fietspad naar de Shell.
- Als men vanaf de parkeerplaats op de bult naar de Irene Vorrinkstraat wil oversteken, moet men 'honderden meters' omlopen. De voetgangersoversteek is bij de bushaltes te weinig trottoir/looppad.
- Klinkers zijn te glad.
- Waarom geen losse fietspaden (antw.: bij 30 km/u dan kunnen fietsers op de rijbaan).
- Er zijn meer ongelukken nu.
- Ter hoogte van de voetgangersoversteken rijden mensen over de trottoirs om de drempels te ontwijken. Daardoor moeten mensen soms aan de kant springen als ze gewoon op het trottoir staan te wachten om over te steken.
- Er wordt aangegeven dat de spiegel die op één van de tekeningen is gesuggereerd, geplaatst moet worden aan de Van der Duyn van Maasdamstraat.

- Het terug verplaatsen van de busroute naar de Malderburchtstraat is niet zomaar te realiseren. Er is tijdens de avond aangegeven dat dit maanden kost. Een opmerking uit de zaal is dat het dan dus voor de zomer geregeld kan zijn.

#### **Thorbeckestraat**

- De beleving bij de aanwezigen is dat de Thorbeckestraat veiliger is voor busverkeer dan de Van der Duyn van Maasdamstraat. Er zijn daar minder zijstraten, waardoor er minder kruisend verkeer is.
- Er wordt gevraagd wat de eerdere afwegingen zijn geweest om de Thorbeckestraat te versmallen. Opmerking uit de zaal: volgens Breng en wijkmanager zouden bussen prima passen is toen gezegd.

#### **Goeman Borgesiusstraat**

- De bocht vanaf de Van der Duyn van Maasdamstraat – Goeman Borgesiusstraat is onoverzichtelijk. Wellicht dat daardoor fietsers en automobilisten door de bus over het hoofd gezien worden.

#### **Kort samengevat**

- Wel: drempels, spiegel bij de bocht van de Van der Duyn van Maasdamstraat en de Cort van der Lindenstraat.
- Niet: parkeerhavens veranderen of aanleggen (ook niet nadat Breng aangaf dat ze liever meer ruimte voor de bocht wil), geen haag.
- Eventueel: verbreding van de bocht Cort van der Lindenstraat – Van der Duyn van Maasdamstraat.

#### **Vervolg**

De gemeente werkt scenario's uit. Hierin komen de plussen en de minnen op het gebied van onder andere verkeersveiligheid, leefbaarheid en financiën te staan. De scenario's zijn:

- De bus blijft op deze route
- De bus gaat terug naar de oude route
- De bus rijdt een andere route (bijvoorbeeld 1-richtingsverkeer door verschillende straten)

Het verslag van deze avond wordt huis-aan-huis verspreid en naar bekende mailadressen gestuurd. Er is voor gekozen om het verslag te versturen naar de bewoners met een uitnodiging voor de meedenkavond. Daarnaast wordt het verslag op [nijmegen.nl/mijnwijkplan](http://nijmegen.nl/mijnwijkplan) geplaatst, zodat alle belangstellenden de informatie kunnen vinden.

In het vervolg op deze avond gaat gemeente de komende weken aan de slag met het uitwerken van de scenario's en bepalen in welke vorm we hierover verder kunnen praten.