

De notitie Actualisatie inrichting Griftdijk beoogt te inventariseren welke functie de Griftdijk nu en in de toekomst heeft, welke inrichting willen en kunnen we en wat daaraan te doen.

Met een gedegen projectaanpak is in vier stappen een oplossingsrichting aangegeven. Dit resulteerde in een Schets Ontwerp (SO). De volgende stap is de uitwerking van een Voorlopig Ontwerp (VO).

Ten dienste van de nadere uitwerking geven we u een aantal kanttekeningen mee.

Algemeen

De (auto)verkeersintensiteit op de Griftdijk is – ondanks de spitsknip – ‘behoorlijk’.

Noordelijk van de Terralaan ‘straks’ (2032) 9.000 auto’s per dag en nu al 2500 fietsers per dag (in 2032: 5.000?). Ten zuiden van de Terralaan resp. 4.800 auto’s per dag en tussen 7.000 en 8.200 fietsers per dag (in 2032: 10.000?).

Terecht dat het beleid erop is gericht het (doorgaande) autoverkeer af te wikkelen via Margaretha van Mechelenweg en Keizer Hendrik VI-singel.

Hierop zou meer kunnen worden ingezet door naast de 24-uursknip het aantal vergunningen drastisch te beperken. Veel inwoners in de noordelijke wijken hebben zelfs een kortere noord-zuid-auto verbinding via de MvM-weg en toch een vergunning. Door de vergunningsvermindering zou het aantal autobewegingen per etmaal over de Griftdijk Noord op 2.000 uit moeten kunnen komen. Verder zou het nog beter zijn om dan het deel Griftdijk Noord (als het fietsstraat wordt) in te richten als eenrichtingsweg (een mogelijkheid die ruimte oplevert voor fietsers en voetgangers op/naast de dijk en de druk voor automobilisten om even snel in te halen matigt).

De autorijdende bewoners in Wijk De Grote Boel zouden een veel logischer ontsluiting van de wijk hebben op de MvM-weg. Doel zou moeten zijn om het aantal autobewegingen op de Griftdijk terug te brengen naar ‘straks’ tussen 4.000 en 5.000.

De Griftdijk tussen afslag 38 (naar de A15) en rotonde Keizer Hendrik VI-singel vraagt - nu al - om een soortgelijke aanpak: aanleg voetpaden, bredere en comfortabelere fietspaden en een lagere snelheidslimiet.

Het OV-netwerk valt in twee delen uiteen. Enerzijds lokale verbinding (Lijn 3 en Lijn 14) en anderzijds interlokaal (lijn 331). Logisch is de interlokale lijn via de doorgaande autoroute te leiden. Wat betreft lijn 331 dus Margaretha van Mechelenweg en Keizer Hendrik VI-singel.

Mocht de interlokale verbinding toch de Griftdijk als route moeten houden: ook dan hoeft de invoering van GOW30 op de Griftdijk geen probleem te zijn. De afstand tussen de haltes Oude Groenestraat en Italiëstraat (grotweg het traject waar dit project over gaat) bedraagt ongeveer 1.500 meter. Over die afstand doet bus 331 momenteel 4 minuten. Dat betekent, dat bus 331 op dit stuk Griftdijk nu gemiddeld 22,5 km/h rijdt, dus al ruim onder de 30 km/h blijft. Door het vele oponthoud op dit stuk Griftdijk kan de bus de 40 km/h amper aantikken. En als dat al lukt, dan hooguit voor luttele seconden. Bovendien: ook binnen Elst rijdt dezelfde bus 331 bij het station anderhalve kilometer door een 30 km-zone. Voor de concurrentiepositie van de bus ten opzichte van de auto maakt 30 km/u weinig uit (de auto moet ook langzamer rijden), maar wel ten opzichte van de fiets. De gemeente stelt in 5.12: “Dit besluit kan echter niet worden genomen zonder dat voor de hele stad een afweging wordt (is) gemaakt over de verlaging van de snelheid op gebiedsontsluitings-wegen

(van 50 naar 30 km/u)". Vraag: waarom zou dat niet kunnen? Als wegbeheerder kun je dat - vanwege de veiligheid - toch gewoon besluiten? Dit temeer, omdat in dit geval handhaving van het dijkprofiel en keuze voor groen ten nadele van de veiligheid zijn.

Wel goed dat het schetsontwerp alvast rekening houdt met profielen en kenmerken van GOW30.

Waarom legt de gemeente het advies van Veilig Verkeer Nederland naast zich neer "om de maximumsnelheid per direct al terug te brengen naar 30 km/u"? Trouwens: waarom wordt dit advies 'VVN-aanbevelingen voor ontwerp Griftdijk' niet genoemd?

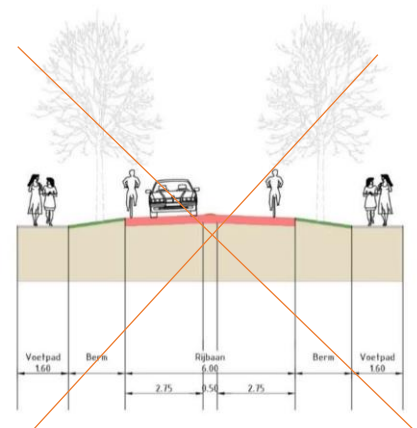
Opmerkelijk is verder, dat aan doorfietsroutes geen aandacht is gegeven. Dit terwijl de Groene Metropool Regio Arnhem Nijmegen doende is het Veluwe-Waal-pad o.m. in Nijmegen-Noord te ontwerpen. Heeft uw opmerking m.b.t. het aparte traject Volsellastraat door mogelijk iets mee van doen? – zie blz 28

Basisprofielen

Uitgaande van - in de huidige situatie - een rijbaan van 6,00 m, geeft u voor een gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) als basisprofiel aan: 0,40 –2,50-0,70-2,50-0,40. Voor een (drukke) fietsstraat 2,75-0,50-2,75.

Kenmerkend voor de fietsstraat is, dat de auto de fiets **niet** op dezelfde weghelft kan inhalen.

De weghelftbreedte dient dan ook max. 2,50 te zijn.



Elst/Nijmegen, 18 april 2024