



Amendement: Schiet het doel niet voorbij

Agendapunt: 7.1 Raadsvoorstel Netwerkvisie mobiliteit: 30 km/uur als norm (90/2024).

De gemeenteraad van Nijmegen in openbare vergadering bijeen op 29 januari 2025

Constaterende dat:

- Een meerderheid van de gemeenteraad met het instemmen van de 'Agenda versnelling mobiliteitstransitie' op 28 maart 2023 heeft besloten in Nijmegen vooruit te willen gaan lopen op de koers van de Rijksoverheid dat 30 km/uur de norm wordt binnen de bebouwde kom;
- Een lagere snelheid voor autoverkeer zorgt voor meer veiligheid, minder verkeersslachtoffers, minder geluid en meer woongenot;
- Hoofdstuk 5 van de Netwerkvisie Mobiliteit uitgaat van in één keer invoeren van 30 km/u uur op alle beoogde stadsstraten medio 2026;
- De effectiviteit en acceptatie van een dergelijke snelheidsverlaging afhankelijk zijn van herkenbare en veilige weginrichting;

Overwegende dat:

- Gefaseerde invoering meer ruimte biedt voor zorgvuldige herinrichting van stadsstraten, passend bij de principes van een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW30);
- Prioritering nodig is om wegen met de grootste urgentie (qua verkeersveiligheid, bewonersklachten en de mogelijkheid om het te koppelen aan herinrichting) eerst aan te pakken;
- Bij verlaging van de snelheid naar 30 km/u een goede, passende inrichting van de weg noodzakelijk is. Denk hierbij aan versmallingen, klinkerbestrating, drempels en groen;
- Het neerzetten van alleen andere verkeersborden dan ook onvoldoende is;
- De gemeente Amsterdam het voorbeeld is voor het college om te kiezen voor één omzet moment zonder herinrichting, terwijl colleges in o.a. Arnhem en Utrecht gemotiveerd kiezen voor een gefaseerde invoer om bovenstaande redenen;
- De herinrichting van wegen telkens goed afgestemd moet kunnen worden met aanwonenden, bedrijven, belangengroepen en hulpdiensten;
- De focus eerst moet liggen op wegen waar dit qua verkeerssituatie urgent en logisch is en waar het gekoppeld kan worden aan herinrichting en onderhoud;

Besluit:

- Punt 2 van het beslispunt: ervoor kiezen om in één keer de maximumsnelheid op de beoogde stadsstraten aan te passen naar 30 km/u, medio 2026.

Te wijzigen in:

“Kiezen voor een gefaseerde invoer van 30 km/u, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar 3 fasen:

Fase 1: omzetting in één keer, medio 2026.

Dit zijn de straten met een hoog veiligheidsrisico, namelijk straten waar relatief veel verkeersongevallen zijn gebeurd en straten zonder fietsvoorzieningen. Deze straten kunnen worden omgezet naar 30 km/u door plaatsing van borden en aanpassingen van de wegmarkeringen.

Fase 2: omzetting na aanvullende maatregelen

Dit zijn de straten die niet onder fase 1 of 3 vallen. Deze straten kunnen worden omgezet naar 30 km/u als aanvullende maatregelen voor een veilige en herkenbare weginrichting zijn gerealiseerd. Hierbij kan gedacht worden aan:

- o Het plaatsen van fysieke snelheidsremmende maatregelen zoals drempels, rijbaanversmallingen of verkeersplateaus, of;
- o Het toepassen van bestratingsmaterialen die aantoonbaar bijdragen aan lagere rijsnelheden, zoals klinkers in plaats van asfalt, of;
- o Het toevoegen van groenvoorzieningen (bijvoorbeeld bomen of plantenbakken) en duidelijke markeringen (zoals belijning of bebording) om het wegbeeld visueel te versterken.

Indien het college kiest voor andere snelheidsremmende maatregelen, dient dit gemotiveerd en onderbouwd te worden.

Fase 3: omzetting na herinrichting

Dit zijn de straten met vrijliggende fietspaden, de straten die tot en met 2030 aan de beurt zijn voor onderhoud én de straten als onderdeel van gebiedsontwikkelingen. Deze straten kunnen worden omgezet na 30 km/u zodra een herinrichting gekoppeld kan worden aan groot onderhoud of aan een gebiedsontwikkeling,

In fase 1 en 2 wordt de omzetting gerealiseerd met beperkte maatregelen. Zodra er op termijn groot onderhoud aan deze wegen nodig is, zullen deze wegen indien nodig alsnog worden heringericht conform voorgestelde inrichtingskenmerken. Bij herinrichtingen van wegen worden belanghebbenden actief betrokken. Dit zijn in ieder geval omwonenden, hulpdiensten en de ov-concessiehouder.”

- En betreffende teksten in het raadsvoorstel en netwerkvisie conform bovenstaande beslispunten te wijzigen

voor: 27
tegen: 11
aanvaard

PvdD

VVD

SP

CDA

GewoonNijmegen.NU

CDA

[Signature]

