

VVN-aanbevelingen voor ontwerp Griftdijk Nijmegen

Samenvatting

De uitbreiding van woningen en voorzieningen langs en aan weerszijden van de Griftdijk hebben geleid tot zeer veel plaatselijke verkeersuitwisselingen die onverenigbaar zijn met een 50 km/h Gebiedsontsluitingsweg (GOW50). Hiervoor is bovendien op de meeste plekken de breedte te beperkt. VVN toont dit hieronder aan via het Afwegingskader 30 km/h, dat het CROW heeft opgesteld. VVN pleit voor een GOW30 met voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers én voor meer veilige oversteekplekken. Voor het openbaar vervoer zijn opties om het vlotter de Griftdijk te laten passeren.

Inleiding

Op 4 juli 2023 vond een meedenksessie plaats waar de gemeente Nijmegen haar eerste ontwerpideeën met de bewoners deelde (dwarsprofielen), en waarop de aanwezigen input konden geven voor het nadere ontwerp. VVN was ook uitgenodigd, en heeft op enkele punten input gegeven. In het verslag van de meedenksessie blijkt dat er veel is opgehaald. Door de complexiteit van de ontwerp-opgave lijkt het VVN van belang een aantal schriftelijke aanbevelingen te doen voor het ontwerp. VVN heeft daarbij gebruik gemaakt van de kennis van enkele aanwonenden en van de wijkraad.

Veel uitwisseling

De posters van de bewonersavond van oktober '22 over verkeer op de Griftdijk gaan eigenlijk alleen in op de doorgaande verkeersfunctie van de Griftdijk (fiets / OV/ auto). In de toelichting staan allerlei beperkingen, zoals geen voetpaden, smalle fietspaden, veel inritten en onoverzichtelijke aansluitingen de ambities van doorstroming van OV en fietsverkeer in de weg.

VVN zou het graag omdraaien: De wensen ten aanzien van doorstroming staan alle bestaande en niet te verplaatsen verblijfsfuncties en het vele oversteken van de Griftdijk in de weg. En dit terwijl er voor de auto en de bus snelle doorgaande alternatieven in de buurt liggen.



Voor het gedeelte Terralaan – Zegelringstraat toont VVN met nevenstaande illustratie aan dat juist doorgaande functies (ook een *snel*fietsroute) op de Griftdijk niet goed inpasbaar zijn met de nog toenemende verblijfsfuncties: Kruisend en invoegend verkeer en aan weerszijden van de Griftdijk allerlei voorzieningen zoals scholen, waardoor veel overgestoken wordt.

Op zeer veel plekken op de Griftdijk tussen Zegelringstraat en Terralaan is sprake van uitwisseling en oversteekbewegingen. Bovendien zijn er veel uitritten, met diverse veelgebruikte voorzieningen (fysio, kinderdagverblijf). Daarnaast zijn er allerlei voet- en fiets-aansluitingen, waar men 'tegen de richting in' naar een oversteekplaats moet lopen/fietsen. Bij de twee bushaltes wordt uiteraard ook veel buiten de kruising met de Terracottastraat overgestoken.

Aan voetgangers en fietsers staat beperkte ruimte ter beschikking. Ook in de toekomst zal die ruimte niet royaal zijn. Daarom is het noodzakelijk dat vooral fietsers van en naar alle doorsteekjes **veilig, dus met een middeneiland** gelegenheid hebben om de Griftdijk over te steken, om het tegen de richting rijden te voorkomen.

De huidige snelheid van 50 km/h is bij al deze uitwissel-functies onveilig en vanuit de principes van

Vermeld zij dat niet de gehele Griftdijk hetzelfde snelheidsregime hoeft te hebben. Zoals hierboven aangegeven zijn enkele wegvakken als veilige GOW50 in te richten. Conform het Afwegingskader 30 km/h kan de maximumsnelheid per wegvak bepaald worden. Bebording, inrichting, vorm en gebruik maken de snelheidsregime voor de weggebruiker duidelijk.

(Hoogwaardig) Openbaar vervoer

Voor de inpassing van (H)OV is dus een maximumsnelheid van 30 km/h een harde voorwaarde. Allerlei voorbeelden in en rond het centrum van Nijmegen tonen aan dat dit goed mogelijk is zonder of met beperkt rijtijdverlies. Daarnaast zijn er op plekken waar nu al oponthoud is (rotondes) verkeerstechnische mogelijkheden om lijnbussen met prioriteit te laten passeren, om de status van HOV alsnog waar te maken. Elders in Nederland zijn hier goede ervaringen mee opgedaan. Tenslotte kan de 24-uursknip gunstig uitpakken voor het HOV (en voor de vele uitwissel- en oversteekrelaties!), zeker als het aantal ontheffingen beperkt wordt.

Overige zaken

VVN vindt de wens voor een doorlopend landschappelijk lint onhoudbaar, nu zoveel functies en uitwisseling en oversteekrelaties de afgelopen jaren zijn toegestaan op de Griftdijk. Sowieso is het huidige beeld al versnipperd, met meer, minder of zelfs geen groene berm, met stukjes parallelstraat en met diverse rotondes, die de landschappelijke continuïteit volledig onderbreken.

De huidige vorm en het gebruik vragen juist om afwisseling in functie en vorm van de weg, waarbij juist gespeeld kan worden met materialen, wegbreedte en meer of minder groen.

De Griftdijk blijft altijd een topografisch doorgaand element, terug te vinden in het landschap.

VVN vindt het een vreemde zaak dat de inpassing van een veilig ontwerp een harde randvoorwaarde meekrijgt om de hoeveelheid groen te handhaven, ook al is dat uiteraard een belangrijk streven.

Wanneer de huidige situatie nu al vereist dat er betere oversteekvoorzieningen komen, en meer voetgangersruimte (als gevolg van alle vastgestelde Waalsprong-plannen), dan zou de ontwerpoppgave ten aanzien van groen beter over een groter gebied aan weerszijden van de Griftdijk gelegd kunnen worden.

Zo is het de vraag of het aantal *openbare* parkeerplaatsen op en nabij de Griftdijk in de praktijk naar beneden kan, op basis van het daadwerkelijke gebruik. Dat geldt ook voor de hier en daar zeer ruim bemeten (parallel)wegen. Dit kan extra groen opleveren, om het groen te compenseren, dat hoe dan ook voor een deel nodig is voor een veiliger Griftdijk.

Juli 2023 – A. Zijlstra, verkeerskundige VVN



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Bijlage: Beoordelingen t.b.v. een veilige GOW50

Griftdijk tussen Stationsstraat en Zegelringstraat

Kenmerken optimale GOW50-weg	Goed - Matig Onvoldoende	
Vrijliggende fietspaden		
Gescheiden voetpaden		
Veilig en gebundeld oversteken		Extra oversteken ivm niet doorlopend tweerichtingverkeer, zonder remming
Geen of weinig erftoegangen (/parallelweg)		
Veilige schooloversteken / schoolomgeving		
Geen parkeren langs de rijbaan		
Rijbaanscheiding (markering/fysiek)		markering
Weinig zijstraten		
Snelheidsremming bij zijstraten		Remming is zeer beperkt
Leefbaarheid – geluid		Woningen op afstand
Leefbaarheid – uitstoot, fijnstof		

Griftdijk tussen Zegelringstraat en rotonde Terralaan

Kenmerken optimale GOW50-weg	Goed - Matig Onvoldoende	
Vrijliggende fietspaden		Beperkte maat, niet overal vrijliggend, voetgangers, fietsers in tegenrichting
Gescheiden voetpaden		
Veilig en gebundeld oversteken		Er is enige bundeling, maar niet zo veilig, elders veel overstekers
Geen of weinig erftoegangen (/parallelweg)		Veel erftoegangen, soms veel bezoek
Veilige schooloversteken / schoolomgeving		Diverse schoolroutes (Oversteek, Klif, Uitdaging)
Geen parkeren langs de rijbaan		Soms parkeren naast de rijbaan, her en der haaks parkeren tegen fietspad
Rijbaanscheiding (markering/fysiek)		
Weinig zijstraten		Veel zijstraten, incl. fietsaansluitingen
Snelheidsremming bij zijstraten		Vrijwel nergens, en nauwelijks remming door middeneiland
Leefbaarheid – geluid		Veel woningen nabij
Leefbaarheid – uitstoot, fijnstof		idem

Griftdijk tussen Rotonde Terralaan en rotonde Italiëstraat

Kenmerken optimale GOW50-weg	Goed - Matig Onvoldoende	
Vrijliggende fietspaden		
Gescheiden voetpaden		
Veilig en gebundeld oversteken		Weinig oversteekplekken, maar niet veilig vormgegeven
Geen of weinig erftoegangen (/parallelweg)		
Veilige schooloversteken / schoolomgeving		Route en oversteek in 1 richting problematisch
Geen parkeren langs de rijbaan		
Rijbaanscheiding (markering/fysiek)		
Weinig zijstraten		Op de korte afstand toch enkele
Snelheidsremming bij zijstraten		Enige remming door nabijheid rotonde
Leefbaarheid – geluid		Slechts enkele huizen, maar die hebben zeker hinder
Leefbaarheid – uitstoot, fijnstof		idem

Griftdijk tussen Italiëstraat en Marg. v. Mechelenweg

Kenmerken optimale GOW50-weg	Goed - Matig Onvoldoende	
Vrijliggende fietspaden		
Gescheiden voetpaden		
Veilig en gebundeld oversteken		Wel gebundeld (bv Dijkstraat), niet veilig
Geen of weinig erftoegangen (/parallelweg)		
Veilige schooloversteken / schoolomgeving		
Geen parkeren langs de rijbaan		Parkeren (en halen/brengen) vindt hier en daar plaats
Rijbaanscheiding (markering/fysiek)		
Weinig zijstraten		
Snelheidsremming bij zijstraten		
Leefbaarheid – geluid		
Leefbaarheid – uitstoot, fijnstof		