

Gemeente Nijmegen

Ontwerp wegcategorisering Eindrapport

Gemeente Nijmegen

Ontwerp wegcategorisering Eindrapport

Datum	25 september 2003
Kenmerk	NMG062/Hgj/0645
Eerste versie	22 mei 2003

Documentatiepagina

Oprachtgever(s) Gemeente Nijmegen

Titel rapport Ontwerp wegcategorisering
Eindrapport

Kenmerk NMG062/Hgj/0645

Datum publicatie 25 september 2003

Projectteam opdrachtgever(s) mevrouw drs. A.F. Kusters, de heer A. Bujs

Projectteam Goudappel Coffeng de heren drs. J.W.H. Hoogeland (projectleider), ing. K.S. Wijnsma en mevrouw
ing. A.M. Koot

Projectomschrijving Actualisering van de bouwstenen voor een wegcategorisering en het op basis
daarvan opstellen van een ontwerp wegcategorisering voor de gemeente Nijme-
gen.

Trefwoorden wegcategorisering, black spots, verkeersveiligheid, verkeersintensiteiten

Inhoud	Pagina
Leeswijzer	1
 DEEL I: ALGEMEEN	
1 Landelijk beleidskader Duurzaam Veilig	2
1.1 Wat is een duurzaam veilig verkeers- en vervoersysteem	3
2 Duurzaam Veilig in Nijmegen	5
2.1 Beleid	5
2.2 Verkeersonveiligheid	6
2.3 Stand van zaken 2003	10
 DEEL II: ONTWERP WEGENCATEGORISERING	
3 Bouwstenen ontwerp wegencategorisering	13
3.1 Bouwstenen	13
3.2 Werkwijze	14
3.3 Gebruik ontwerp wegencategorisering	15
4 Ontwerp wegencategorisering	16
4.1 Verkeersintensiteiten	16
4.2 Openbaar vervoer en hulpdiensten	17
4.3 Functies wegen	19
4.4 Ingerichte 30 en 50 km/h-wegen	19
4.5 Fietsvoorzieningen	20
4.6 Realisatie tweede Stadsbrug	21
4.7 Toelichting op enkele keuzen	21
5 Van ontwerp naar definitief	29
 Bijlagen	
1. Geregistreerde ongevallen gemeente Nijmegen, periode 1998 t/m derde kwartaal 2001:	
- alle ongevallen	
- letselongevallen	
- (brom)fietsongevallen	
2. Uitvoering 30 km/h-maatregelen gemeente Nijmegen	
3. Etmaalintensiteiten 2000	

Inhoud (vervolg)

Bijlagen

4. Frequenties openbaar vervoer
5. Functies wegen
6. Ontwerp wegcategorisering gemeente Nijmegen:
 - variant A
 - variant B
7. Voorkeurskenmerken inrichting Duurzaam Veilig

Leeswijzer

Een belangrijke onderlegger voor een duurzaam veilige inrichting van de gemeente Nijmegen is een wegcategorisering, waarin wordt aangegeven welke functies de verschillende wegen krijgen toegekend. In 1998 heeft de gemeente Nijmegen een voorlopige wegcategorisering opgesteld. Dit plan is 28 maart 2000 door het college geaccordeerd en op 10 mei 2000 door de raad. Hierna zou de voorlopige wegcategorisering in de inspraak worden gebracht, teneinde door de gemeenteraad een definitieve wegcategorisering te laten vaststellen. Om diverse redenen heeft de inspraak bijna drie jaar op zich laten wachten.

De gemeente Nijmegen is voornemens na de zomer van 2003 een ontwerp wegcategorisering in de inspraak te brengen. Dit vraagt echter een actualisering van het plan uit 2000 en de onderliggende bouwstenen uit 1998. Voorliggende rapportage komt daaraan tegemoet.

De rapportage bestaat uit twee delen. Deel I is een algemene schets van het concept Duurzaam Veilig en het relevante beleidskader (hoofdstuk 1), de verkeersveiligheidsproblematiek en beleidsuitgangspunten en de reeds geleverde inspanningen om de verkeersveiligheid te verbeteren (hoofdstuk 2).

Deel II gaat in op de bouwstenen voor een ontwerp wegcategorisering in de vorm van beleidsuitgangspunten en verkeerskenmerken (hoofdstuk 3). Vervolgens wordt het ontwerp wegcategorisering zelf beschreven (hoofdstuk 4). Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 beschreven volgens welk traject naar een definitieve wegcategorisering wordt toegewerkt. De bouwstenen waarop het ontwerp wegcategorisering wordt gebaseerd, zijn algemeen van aard. Locatiespecifieke wegkenmerken en wensen van belangengroeperingen en burgers komen nadrukkelijk aan bod in het inspraaktraject zelf en de daarna volgende uitwerking.

DEEL I: ALGEMEEN

1 Landelijk beleidskader Duurzaam Veilig

De introductie van een nieuw begrip

Duurzaam Veilig is een term die begin jaren '90 in de belangstelling raakt. Het streven is erop gericht een duurzaam veilig verkeers- en vervoersysteem te realiseren. Een verkeers- en vervoersysteem waarin de verkeersdeelnemer door de inrichting van de weg, zijn kennis en ervaringen, uit zichzelf het gewenste gedrag vertoont.

Aanleiding voor de introductie van het principe Duurzaam Veilig is de mate van verkeers- onveiligheid in Nederland. Het aantal verkeersdoden en -gewonden alsmede de daarmee samenhangende maatschappelijke kosten moeten sterk teruggebracht kunnen worden. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) uit 1990, waarin het landelijke verkeers- en vervoersbeleid is beschreven, wordt een reductiedoelstelling geformuleerd van 50% minder verkeersdoden en 40% minder ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 1986.

Startprogramma Duurzaam Veilig

Om invulling te geven aan de doelstellingen uit het SVV-II ondertekenen in december 1997 het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen namens alle wegbeheerders een convenant, waarmee versneld invulling moet worden gegeven aan een duurzaam veilig verkeers- en vervoersysteem. Een van de verplichtingen die voortvloeien uit het Startprogramma, is het opstellen van een wegcategorisering en het afstemmen daarvan met omringende wegbeheerders. De gemeente Nijmegen begint in 1998 ook met het opstellen van een wegcategorisering in de vorm van een voorlopig wegcategoriseringsplan. Naast het opstellen van wegcategoriseringsplannen levert het Startprogramma belangrijke impulsen op voor de inrichting van 30 km/h-gebieden en de invoering van de maatregelen 'Bromfiets op de Rijbaan' en 'Voorrang Fietsers van Rechts'.

Duurzaam Veilig fase 2

In het Startprogramma Duurzaam Veilig wordt melding gemaakt van de implementatie van een tweede fase Duurzaam Veilig. De reden hiervoor is dat de beoogde maatregelen uit het Startprogramma en de beschikbare financiële middelen niet toereikend zijn om de landelijke verkeersveiligheidsdoelstelling te halen. De start van de tweede fase is gepland in 2004. Om de periode tussen de afronding van het Startprogramma in 2002 en de start van de tweede fase te overbruggen, heeft het Rijk aan regionale overheden de interim-regeling Duurzaam Veilig ter beschikking gesteld, waarmee in de periode 2002-2003 Duurzaam Veilig-maatregelen kunnen worden gefinancierd.

Nieuwe financieringsstromen

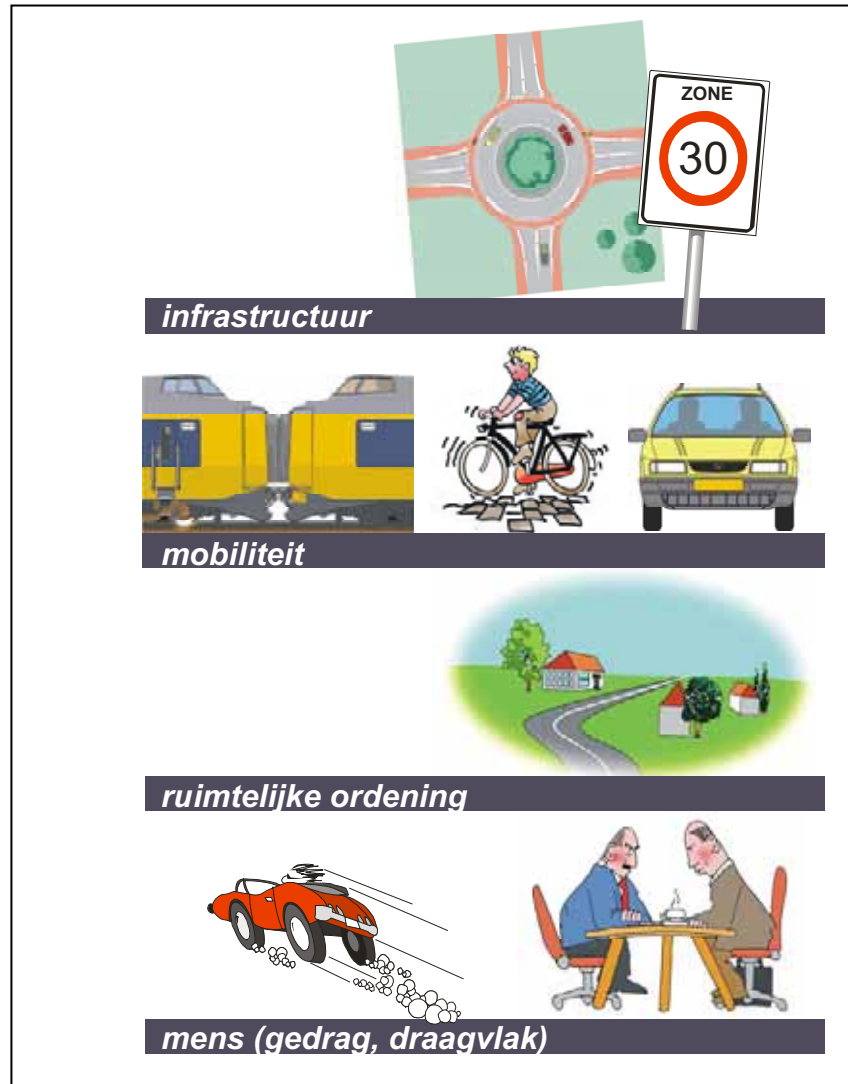
In 2002 verschijnt het concept Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP). Hierin wordt de verkeersveiligheidsdoelstelling uit het SVV-II geactualiseerd. Het streven is erop gericht om in 2010 een reductie van 30% verkeersdoden en 25% ziekenhuisgewonden ten opzichte van 1998 te realiseren.

In het NVVP wordt tevens uitwerking gegeven aan de verdere decentralisatie van het verkeers- en vervoersbeleid. Het Knooppunt Arnhem-Nijmegen wordt belangrijker als beleidsbepalend en subsidieverdelend orgaan. De gelden voor verkeersveiligheid zullen worden ondergebracht in een Gebundelde Doeluitkering-plus (GDU+). De GDU+ is een verhoging en verbreding van de voormalige GDU-regeling, waarmee infrastructuurprojecten werden gesubsidieerd met maximale projectkosten van 11,34 miljoen euro. In de recentelijk aangepaste planning wordt begin 2004 de GDU verhoogd met gelden uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) voor projecten tot maximaal 225 miljoen euro projectkosten. Begin 2006 zal de GDU+ dan worden verbreed met gelden voor Duurzaam Veilig fase 2 en mobiliteitsmanagement.

1.1 Wat is een duurzaam veilig verkeers- en vervoersysteem

Bij de term Duurzaam Veilig wordt vaak in eerste instantie gedacht aan de inrichting van verblijfsgebieden binnen en buiten de bebouwde kom, de zogenaamde 30 en 60 km/h-zones. Het gaat daarbij om het proces van het categoriseren van het wegennet in drie soorten wegcategorieën (stroom-, gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen) en vervolgens het meegeven van de uiterlijke kenmerken van die wegtypen aan het wegennet met behulp van fysieke maatregelen.

Duurzaam Veilig is echter veel breder dan slechts het plannen en realiseren van fysieke maatregelen om het gewenste verkeersgedrag (en snelheid) af te dwingen. Binnen het concept Duurzaam Veilig staat de mens centraal. Binnen een duurzaam veilig verkeerssysteem vertoont die mens uit zichzelf het gewenste gedrag. Dit houdt in dat met een veilige snelheid en met inachtneming van de verkeersregels wordt deelgenomen aan het verkeer. Dat gewenste gedrag kan worden afgedwongen via de vormgeving van de weg, maar ook via allerlei gedragsbeïnvloedende maatregelen, zoals educatie, handhaving en voorlichting.



Figuur 1.1: Duurzaam veilig verkeers- en vervoersysteem

Het doel van Duurzaam Veilig is het scheppen van een duurzaam veilig verkeers- en vervoersysteem. Dit is een verkeerssysteem waarin functie, vorm en gebruik zo veel mogelijk op elkaar zijn afgestemd. Concreet gaat het om de volgende kenmerken:

- Een omgeving die qua infrastructuur is aangepast aan de beperkingen van de menselijke vermogens.
- Voertuigen die zijn voorzien van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen.
- Verkeersdeelnemers die adequaat zijn opgeleid en geïnformeerd.
- Verkeersdeelnemers die weten welk verkeersgedrag verwacht wordt en die doordrongen blijven van de noodzaak daarnaar te handelen.

2 Duurzaam Veilig in Nijmegen

Met betrekking tot vraagstukken op het terrein van verkeer en vervoer beschikt Nederland over circa 15 miljoen verkeerskundigen en ervaringsdeskundigen. Mobiliteit biedt grote voordelen voor alle verkeersdeelnemers. Mobiliteit heeft echter ook een keerzijde.

Verkeersonveiligheid is daarvan een voorbeeld. Verkeersonveiligheid gaat gepaard met menselijk leed en hoge maatschappelijke kosten. Daarnaast zijn subjectieve gevoelens van onveiligheid een bron van ergernis en is verkeersonveiligheid een aantasting van de leefbaarheid in de stad. Het terugbrengen van de verkeersveiligheid is daarom een belangrijk doel van de gemeente Nijmegen. Reden ook voor het gemeentebestuur om in de afgelopen jaren al verschillende maatregelen te treffen.

2.1 Beleid

De gemeente Nijmegen heeft haar verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2001-2006 vastgelegd in de nota 'Mobiliteit in Balans'¹. De Mobiliteitsnota stoelt weer op de beleidskaders uitgezet in de Stadsvisie Nijmegen 2015².

Stadsvisie

In de Stadsvisie worden de uitdagingen voor de gemeente Nijmegen geschetst. Centraal daarin staat de vraag in wat voor stad de Nijmegenaren willen wonen, werken en recreëren. Bereikbaarheid is daarin geformuleerd als een belangrijke opdracht, met behoud van verkeersveiligheid en leefbaarheid. De kwaliteit van de woongebieden moet worden gehandhaafd. Dit vraagt om een intensiever gebruik van bestaande hoofdwegen, maar ook om een tweede oeververbinding met het Waalspronggebied en een doortrekking van de A73 tot de A15.

'Een binnenstedelijk ringweg in combinatie met een tweede oeververbinding met het Waalspronggebied kan eventueel het toenemende autogebruik in de stad opvangen. Ook overstapplaatsen van auto naar openbaar vervoer, bijvoorbeeld in de vorm van transferia bij Ressen en Brabantse Poort, kunnen de hoofdwegen ontlasten. Ook de genoemde doortrekking van de A73 is daarvoor essentieel³.

¹ Gemeente Nijmegen, Mobiliteit in Balans; beleidsnota Mobiliteit Nijmegen 2001-2006, december 2001.

² Gemeente Nijmegen, Visie 2015: Nijmegen stad in balans, oktober 2001.

³ Gemeente Nijmegen, Visie 2015: Nijmegen stad in balans, oktober 2001.

Mobiliteit in Balans

In de beleidsnota Mobiliteit in Balans worden drie hoofdlijnen van beleid onderscheiden:

1. Het versterken van duurzame vervoerswijzen, met name door het aanbieden van specifieke infrastructuur en voorzieningen van goede kwaliteit.
2. Het beter benutten van bestaande infrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer. Uitbreiding van infrastructuur komt in beeld nadat duidelijk is dat alternatieven onvoldoende bijdragen aan de gewenste situatie.
3. Het aanbieden van een duurzaam veilig verkeers- en vervoersysteem.

Wat betreft nieuwe infrastructuur zijn de belangrijkste wensen beschreven in de Stadsvisie 2015. Deze nieuwe infrastructuur zal onderdeel zijn van de hoofdwegenstructuur van Nijmegen. In de wegencategorisering moet worden aangegeven welke wegen op korte termijn (tot 2006) en op lange termijn verkeersaders zullen zijn en wat verblijfsgebieden worden. Het ontwerp wegencategorisering is een opmaat voor de definitieve wegencategorisering. De discussie over een stedelijke ringweg en een mogelijke stadsbrug zal naast de modelberekeningen mede bepalend zijn voor de definitieve wegencategorisering.

Belangrijke redenen om invulling te geven aan een duurzaam veilige inrichting zijn:

- Verhoging van de verkeersveiligheid kent een hoge prioriteit onder de Nijmeegse bevolking.
- Verkeersonveiligheid leidt tot verschillende ongewenste gevolgen: menselijk leed, aantasting leefbaarheid en hoge maatschappelijke kosten.
- Beschikbaarheid van verschillende subsidiemogelijkheden in het verleden en heden om duurzaam veilige maatregelen te realiseren.
- Aansprakelijkheid van de gemeente Nijmegen in het geval van schade bij ongevallen door een gebrekkige inrichting van wegen en woongebieden.

De categorisering moet als onderlegger dienen voor de duurzaam veilige inrichting van Nijmegen. In die categorisering worden essentiële keuzen gemaakt over de functie van wegen en daarmee de gewenste doorstroming en verkeersintensiteiten. Verblijfsgebieden moeten een dusdanig karakter krijgen dat doorgaand verkeer of sluijverkeer wordt gemeden.

Om de verkeersveiligheid in de verblijfsgebieden te vergroten, zijn naast infrastructurele maatregelen ook educatieve en voorlichtingsprojecten gewenst.

2.2 Verkeersonveiligheid

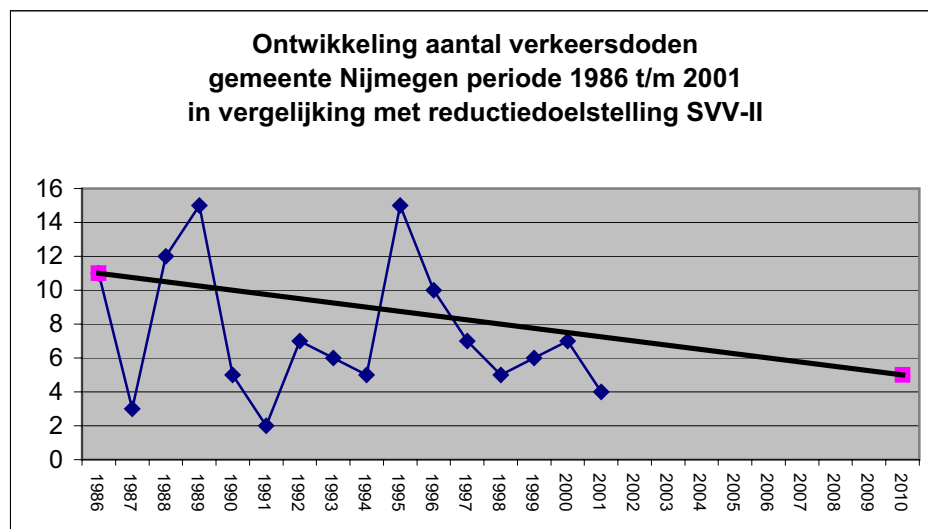
De gemeente Nijmegen kende overeenkomstig het landelijke beeld in de periode 1993-1996 een forse stijging van de verkeersonveiligheid. Na deze periode werd onder impuls van het Startprogramma Duurzaam Veilig een dalende lijn ingezet. Met uitzondering van

het jaar 2000 weet de gemeente Nijmegen deze lijn tot 2002 voort te zetten⁴. In tabel 2.1 worden de verkeersonveiligheidscijfers van de periode 1998 t/m 2001 gepresenteerd.

jaar	ongevallen	letsel- ongevallen	slachtoffers	ziekenhuis- gewonden	doden
1998	3.092	399	495	111	5
1999	3.037	340	405	76	6
2000	2.954	336	410	85	7
2001	2.642	299	366	93	4

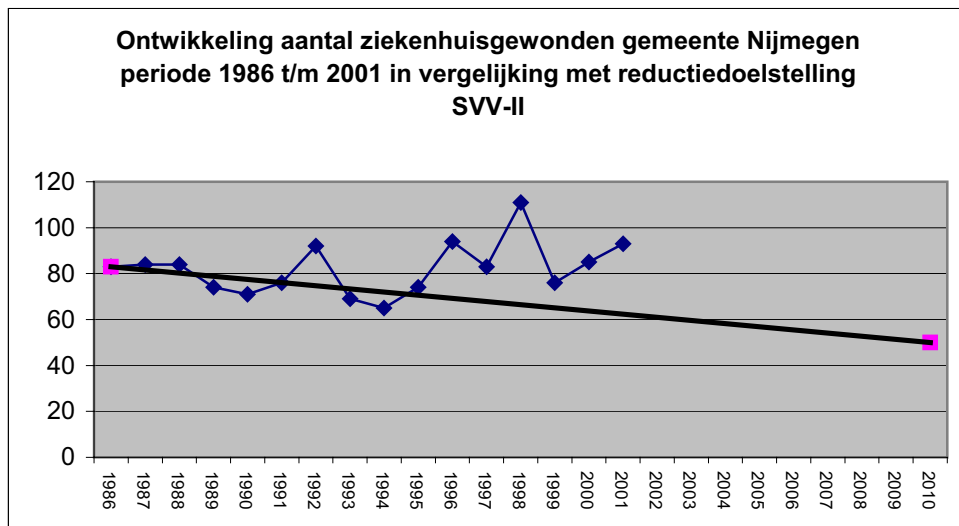
Tabel 2.1: Verkeersonveiligheid gemeente Nijmegen

We zien in 2001 een daling van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2000 met 10%. Desalniettemin is gemiddeld nog elke dag een verkeersslachtoffer te registreren. In totaal is in 2001 sprake van 4 verkeersdoden en 93 ziekenhuisgewonden. Met de gerealiseerde daling ligt Nijmegen nog niet op koers aangaande de doelstelling uit het SVV-II ten aanzien van het aantal ziekenhuisgewonden. De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden is positief. Het SVV-II kent een reductiedoelstelling van 50% minder verkeersdoden en 40% minder ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 1986. In de figuren 2.1 en 2.2 is zichtbaar dat in de gemeente Nijmegen nog niet wordt voldaan aan die doelstelling.



Figuur 2.1: Ontwikkeling aantal verkeersdoden in de periode 1986 t/m 2001

⁴ Gemeente Nijmegen, analyse verkeersongevallen 2001 (concept), Nijmegen augustus 2002.



Figuur 2.2: Ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden in de periode 1986 t/m 2001

Een belangrijke ontwikkeling in 2001 is een daling van het aantal black spots in de gemeente Nijmegen van 7 naar 3. Een black spot is een locatie waar in een periode van drie jaar 6 of meer letselongevallen zijn te betreuren. Anderzijds kan worden geconstateerd dat het aantal verkeersongevallenconcentraties (VOC's), waarin 25 of meer ongevallen per drie jaar gebeuren, is toegenomen van 23 naar 26 in 2001. Beide gegevens maken duidelijk dat hoe dan ook nog winst is te boeken ten aanzien van de verkeersveiligheid.

In tabel 2.2 is een overzicht opgenomen van locaties in de gemeente Nijmegen die hoog scoren qua verkeersonveiligheid. Van de 29 gepresenteerde verkeersonveiligheidslocaties vallen 3 locaties onder de definitie van een black spot. Maar ook de andere locaties springen negatief in het oog met 4 of meer letselongevallen in de periode 1999 t/m 2001. Tevens is aangegeven welke genoemde verkeersonveilige locaties recentelijk zijn of worden heringericht. Black spot nummer 1 is bijvoorbeeld in 2002 heringericht. De verwachting is dat het aantal letselongevallen op de kruising Kwakkenbergweg - Sophiaweg daardoor sterk zal afnemen.

nr.	locatie	aantal	maatregelen getroffen
		letselgevallen periode 1999-2001	
1	Kwakkenbergweg - Sophiaweg	7	2002
2	Graafseweg - Groenestraat	6	
3	Oranjesingel - Prins Bernhardstraat	6	2003
4	Berg en Dalseweg - Bijleveldsingel	5	2003
5	Oude Mollenhutseweg - Weg door Jonkerbos	5	
6	Dennenstraat - Paul Krugerstraat	5	
7	Houtlaan - St. Annastraat	5	
8	Groenestraat - Muntweg	5	2002
9	Grifdijk - Stationsstraat	4	2002
10	Molenweg - Nw. Nonnendaalseweg - Prinsenlaan	4	2003
11	Graafseweg - Groenestraat - Looimolenweg	4	
12	Willemsweg - De Genestetlaan - Tollensstraat	4	
13	Molenweg - Wolfskuilseweg	4	
14	Graafseweg - Neerbosscheweg	4	2003
15	Lankforst - Malvert	4	
16	Grootstalselaan - Malderburchtstraat	4	2004
17	Van Rosenburgweg - Streekweg - Spijkerhofplein	4	
18	Nassausingel - Kronenburgersingel - Keizer Karelplein	4	
19	St. Annastraat - Stijn Buysstraat	4	
20	Keizer Karelplein - St. Annastraat	4	
21	St. Annastraat - Keizer Karelplein - Groesbeekseweg	4	
22	Bloemerstaat - Doddendaal - Plein 1944	4	
23	Rijksweg - A325 Lent - Prins Mauritssingel	4	
24	Groenewoudseweg - Heyendaalseweg	4	2004
25	Archipelstraat - Heyendaalseweg	4	
26	Bijleveldsingel - Prins Hendrikstraat	4	
27	Generaal James Gavinweg - Waalbrug	4	2004
28	Bemmelsedijk - A325 - Steltsestraat	4	
29	Groenewoudseweg - Groenestraat - Albert Schweitzerlaan	4	

Tabel 2.2: Black spots en andere concentraties van letselgevallen

Wanneer we kijken naar de ongevallenkaarten (*bijlage 1*) dan valt op dat letselgevallen zich met name voordoen op de verkeersaders:

- Keizer Karelplein;
- Graafseweg;
- Oranjesingel;
- Sint Annastraat (met name het deel tussen het Keizer Karelplein en de Groenewoudseweg);
- Groenestraat - Groenewoudseweg;
- Generaal J. Gavinweg;
- Kruising Sophiaweg - Kwakkenbergweg (heringericht 2002);
- Hatertseweg.

Wanneer specifiek de (brom)fietsongevallen worden beschouwd, springen juist een aantal andere routes en kruispunten negatief in het oog:

- Groenestraat - Groenewoudseweg (in het bijzonder de kruisingen met de Sint Annastraat en de Wezenlaan);
- Hatertseweg (in het bijzonder de kruising Van Hogendorpstraat - Winkelsteegseweg en het aansluitende wegvak);

- Graafseweg;
- Oranjesingel (met name de kruising met de Heyendaalseweg);
- Energieweg.

Het is gezien landelijke ervaringen te verwachten dat de invoering van de maatregel 'Bromfiets op de Rijbaan' (zie paragraaf 2.3) een positief effect heeft op het aantal (letsel)ongevallen met bromfietzers. Een eerste evaluatie hiervan in Nijmegen geeft aan dat de maatregel heeft bijgedragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid⁵. De hiervoor gepresenteerde ongevallocaties zullen echter onverminderd om aandacht vragen, zeker gezien het feit dat in absolute zin meer fietsers dan bromfietzers slachtoffer worden van een verkeersongeval.

2.3 Stand van zaken 2003

Op grond van de voorlopige wegencategorisering uit 2000 is de gemeente Nijmegen gestart met de implementatie van verschillende Duurzaam Veilig-maatregelen. Zo is in de periode 2000-2002 invulling gegeven aan 'Bromfiets op de Rijbaan' en 'Voorrang Fietsers van Rechts'. Daarnaast zijn verschillende 30 km/h-gebieden ingericht.

Voorrang Fietsers van Rechts (VFVR)

Per 1 mei 2001 is wettelijk bepaald dat alle verkeer in verblijfsgebieden, komend van rechts voorrang heeft. In tegenstelling tot de periode daarvoor moet aan alle bestuurders (dus ook fietsers) voorrang worden verleend. Met de invoering van deze wet sluit Nederland zich aan bij de wetgeving in de rest van Europa. De gemeente Nijmegen heeft deze nieuwe wettelijke regeling ondersteund door een uitgebreide voorlichtingscampagne. Ook zijn enkele verkeerssituaties aangepast en zijn borden geplaatst om de verkeersdeelnemers te attenderen op de gewijzigde situatie.

Bromfiets op de Rijbaan (BOR)

De gemeente Nijmegen heeft per 15 december 1999 invulling gegeven aan de maatregel 'Bromfiets op de Rijbaan'. De evaluatie 'Bromfiets op de Rijbaan' van de gemeente Nijmegen uit december 2002⁶ leert dat na de invoering sprake is van een afname van het aantal ongevallen en slachtoffers. Deze positieve ontwikkeling is, mede op grond van landelijke ervaringen, deels toe te schrijven aan de implementatie van de maatregel 'Bromfiets op de Rijbaan'. Een volledige kwantificering is in dit stadium echter niet mogelijk. Wel ziet de gemeente Nijmegen in de eerste resultaten voldoende aanleiding om de ingevoerde maatregel te handhaven.

30 km/h-gebieden

⁵ Evaluatie Bromfiets op de Rijbaan, gemeente Nijmegen, 2002.

⁶ Evaluatie Bromfiets op de Rijbaan, gemeente Nijmegen, 2002.

De gemeente Nijmegen heeft in de afgelopen jaren de volgende wijken reeds ingericht als 30 km/h-gebied (*zie bijlage 2*):

- Altrade (Nijmegen-Oost);
- Hunnerberg (Nijmegen-Oost);
- Hazenkamp (Nijmegen-Zuid);
- Sint Anna (Nijmegen-Zuid);
- Hatertse Hei (Nijmegen-Zuid);
- Grootstal (Nijmegen-Zuid);
- Hatert gedeeltelijk (Nijmegen-Zuid);
- Hees (Nijmegen-West);
- Heseveld (Nijmegen-West);
- Zwanenveld (Dukenburg);
- Neerbosch-Oost gedeeltelijk (Nijmegen-West).

Daarnaast zijn medio 2003 enkele wijken in voorbereiding van een 30 km/h-inrichting. Het gaat om de volgende wijken:

- Lent (Nijmegen-Noord);
- Ooyse Schependom (Nijmegen-Oost);
- Benedenstad (Nijmegen-Oost);
- Bottendaal (Nijmegen-Oost);
- Galgenveld (Nijmegen-Oost);
- Hengstdal (Nijmegen-Oost);
- Groenewoud (Nijmegen-Zuid);
- Brakkenstein (Nijmegen-Zuid);
- gedeelte Hatert (Nijmegen-Zuid);
- Biezen (Nijmegen-West);
- Wolfskuil (Nijmegen-West);
- Nije Veld (Nijmegen-Zuid);
- Neerbosch-Oost (Nijmegen-West);
- Tolhuis (Dukenburg).

Verschillende wijken zijn of worden op korte termijn duurzaam veilig ingericht. In met name de stadsdelen Lindenholt en Dukenburg zijn echter nog wijken te onderscheiden waar in een later stadium herinrichting plaatsvindt. Buiten deze stadsdelen geldt hetzelfde voor het centrum en de wijken De Goffert, Heijendaal en Kwakkenberg.

Voor het centrum is overigens sprake van een afzonderlijke planvorming. In het Uitvoeringsprogramma Openbare Ruimte Binnenstad uit 1996 zijn namelijk maatregelen voor herinrichting opgenomen. Het doel is om wegen hierin te richten in overeenstemming met het karakter van de nieuwe binnenstad. Routes waar bussen overheen lopen, zullen zo veel mogelijk 50 km/h blijven.

Voor de haven- en industriegebieden geldt dat ook deze deel uitmaken van de Duurzaam Veilig-planvorming. Bepaald is dat voor deze gebieden het snelheidsregime van 50 km/h gehanteerd wordt.

DEEL II: ONTWERP WEGENCATEGORISERING

3 Bouwstenen ontwerp wegcategorisering

Het vaststellen van een definitieve wegcategorisering door de gemeente Nijmegen is een gefaseerd proces. Door het adviesbureau Megaborn Traffic Development is in 2000 een voorlopig wegcategoriseringsplan opgesteld. Daarbij is onderscheid gemaakt in een theoretische en een praktische variant. Variant A is een theoretische variant waarvan Megaborn zegt dat het in de nabije toekomst niet zal voldoen.

Variant B vult A daarom aan met een aantal wegen op basis van intensiteiten en busroutes vanuit de huidige noodzaak voor de afwikkeling van het verkeer. Geen van beide varianten is door Megaborn doorgerekend om de haalbaarheid te toetsen.

De volgende stap is het voorliggende ontwerp wegcategorisering. Het ontwerp wegcategorisering is een actualisering van de voorlopige wegcategorisering. Daarbij zijn alle bouwstenen vernieuwd, maar is ook sprake van een nieuwe afweging op grond van huidige inzichten. De varianten A en B uit het rapport van Megaborn zijn dus niet meer meegenomen.

3.1 Bouwstenen

Het ontwerp wegcategorisering is gebaseerd op:

- huidige verkeersintensiteiten;
- routing openbaar vervoer;
- uitrukroutes hulpdiensten;
- bestaande fietsvoorzieningen;
- bestaande functies van verschillende wegen;
- reeds getroffen 30 of 50 km/h-inrichtingen;
- fysieke kenmerken.

Vooruitlopend op het inspraaktraject is verkend welke trajecten op grond van toekomstige ontwikkelingen als bijvoorbeeld een tweede Stadsbrug en problemen van technische inpasbaarheid nadrukkelijk onderdeel van discussie zullen zijn (zie hoofdstuk 4).

Onderscheid wegcategorieën

In het ontwerp wegcategorisering worden gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen onderscheiden. Gebiedsontsluitingswegen krijgen een snelheidsregime van 50 km/h en erftoegangswegen een functie van 30 km/h. In de praktijk is een onderscheid tussen twee typen wegcategorieën echter moeilijk uitvoerbaar. Het gewenste gebruik is niet altijd in overeenstemming met de bestaande situatie (bijvoorbeeld het wegprofiel, de huidige intensiteiten of de aanwezigheid van openbaar vervoer). Om die reden wordt gekozen voor een onderscheid in gebiedsontsluitingswegen typen A en B.

Type A kent een ontwerpsnelheid van 50 km/h en vraagt onder andere om vrijliggende fietspaden. Type B is een tussenvariant. Het gaat om wegen waar qua intensiteit een func-

tie erftoegangsweg niet reëel is. Een functie gebiedsontsluitingsweg type A is echter ook onwenselijk, gezien het karakter van deze wegen (bijvoorbeeld een belangrijke woonfunctie). Deze wegen krijgen een lagere ontwerpsnelheid en aanliggende fietsvoorzieningen. Op termijn is het wellicht mogelijk, mits de gebiedsontsluitingswegen type A voldoende capaciteit bieden, om deze gebiedsontsluitingswegen type B her in te richten tot erftoegangswegen.

De Duurzaam Veilig-voorkeurskenmerken van de verschillende wegcategorieën zijn opgenomen in bijlage 7.

3.2 Werkwijze

Bij het opstellen van het ontwerp wegcategorisering zijn de volgende uitgangspunten leidend:

1. In tegenstelling tot de voorlopige wegcategorisering van Megaborn wordt gestreefd wordt naar één ontwerp wegcategorisering, omdat dit de helderheid in besluitvorming en communicatie verhoogt. Een onderscheid tussen theoretisch en praktisch ontwerp wordt losgelaten. Bij een keuze voor meerdere varianten, gaat het om in de praktijk realiseerbare varianten, waartussen in het vervolgtraject keuzen moeten worden gemaakt (*zie hoofdstuk 5*).
2. Basis voor de inrichting zijn de voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig.
3. Essentieel is het ontstaan van een sluitend netwerk van verkeersaders die een logische samenhang hebben en die het verkeer in voldoende mate kunnen afwikkelen.
4. Bij de verkeersaders wordt onderscheid gemaakt in twee typen gebiedsontsluitingswegen; type A en B (*zie inleiding hoofdstuk 3*).
5. De binnen de verkeersaders gelegen gebieden krijgen een verblijfsfunctie (erftoegangswegen).

Uitgaande van de uitgangspunten is de volgende werkwijze gevolgd:

1. Inventarisatie van de huidige verkeersintensiteiten op het Nijmeegse wegennetwerk.
2. Vertaling van de huidige verkeersintensiteiten naar een eerste ontwerp.
3. Completering van het ontwerp door het maken van het netwerk, waarbij een logische samenhang ontstaat tussen de Rijkswegen A73 (afslagen Neerbosch, Wijchen en Nijmegen-Dukenburg) en A325 (Lent) en de gebiedsontsluitingswegen, verschillende stadsdelen en omringende kernen.
4. Toetsing van het netwerk aan busroutes en hoofdroutes van hulpdiensten, waarbij in ieder geval de belangrijkste routes minimaal als gebiedsontsluitingsweg type B krijgen toegekend. De gebiedsontsluitingsweg type A wordt toegekend wanneer de intensiteiten dermate hoog zijn dat inrichten tot een erftoegangsweg niet mogelijk is en wanneer de weg als gebiedsontsluitingsweg type A nodig is voor een sluitend netwerk. Gezien het belang wat de gemeente Nijmegen hecht aan openbaar vervoer is ook nadrukkelijk een variant in beeld waarin alle openbaar-vervoerroutes als gebiedsontsluitingsweg worden gecategoriseerd.

5. Toetsing van het netwerk aan reeds gerealiseerde 30 en 50 km/h Duurzaam Veilig-inrichtingen.
6. Toetsing van het netwerk aan de bestaande fietsvoorzieningen. Wegen waar reeds vrijliggende fietspaden zijn gerealiseerd, kunnen makkelijk als gebiedsontsluitingsweg type A worden aangeduid. Wegen waar sprake is van fietsstroken komen in principe in aanmerking voor een functie gebiedsontsluitingsweg type B. Is nog geen sprake van dergelijke fietsvoorzieningen, maar is een functie gebiedsontsluitingsweg gewenst dan is van belang dat dergelijke fietsvoorzieningen ruimtelijk inpasbaar zijn.
7. Maken van keuzen op grond van een inventarisatie van parallelle routes, intensiteiten, gerealiseerde inrichtingen en problemen van inpasbaarheid van gewenste voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig (*bijlage 7*).
8. Verkenning van de toekomstvastheid van het ontwerp wegencategorisering aan de hand van verkennende modelberekeningen, waarbij rekening is gehouden met de realisatie van een tweede Stadsbrug en realisatie van nieuwbouwwoningen in het Waalspronggebied.

3.3 Gebruik ontwerp wegencategorisering

Het voorliggende ontwerp wegencategorisering dient als input voor de interne en externe discussie over de wegencategorisering en tevens als basis voor de formele inspraak. Het ontwerp zal onder andere op de volgende onderdelen worden getoetst:

- Voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig.
- Huidige weginrichting. (Is reeds een bepaalde inrichting gerealiseerd?)
- Inpasbaarheid gewenste kenmerken. (Zijn de benodigde voorkeurskenmerken aanwezig of technisch inpasbaar?)
- Toekomstige verkeersstromen. (Wat zijn de toekomstige verkeersintensiteiten, mede op grond van nieuwe infrastructurele ontwikkelingen?)
- Geluidshinder en luchtkwaliteit.
- Wensen hulpdiensten en openbaar vervoerders.
- Specifieke wensen van burgers en belangengroeperingen.

Op het traject van het ontwerp wegencategorisering naar definitieve wegencategorisering wordt in hoofdstuk 5 meer uitgebreid ingegaan.

4 Ontwerp wegcategorisering

Het ontwerp wegcategorisering is gebaseerd op de in hoofdstuk 3 beschreven bouwstenen. Naast die bouwstenen is tevens rekening gehouden met de gevolgen van de realisatie van een tweede oeververbinding met het Waalspronggebied, aansluitend op de Energieweg en de toekomstige realisatie van een grote hoeveelheid woningen in het Waalspronggebied. Hiervoor is gebruikgemaakt van de resultaten van een verkennende modelberekening uitgevoerd door Goudappel Coffeng BV.

Het doorlopen van de stappen van de in paragraaf 3.2 beschreven werkwijze heeft geleid tot twee varianten voor een ontwerp wegcategorisering (zie bijlage 6). Het onderscheid tussen beide varianten is de mate waarin het openbaar vervoer wordt gefaciliteerd in de vorm van 50 km/h-wegen. In variant B heeft het openbaar vervoer absolute prioriteit. In het vervolgetraject zal de discussie over de mate waarin het openbaar vervoer prioriteit krijgt, worden gevoerd.

Hierna zullen we kort ingaan op de belangrijkste keuzen die daarin zijn gemaakt, teneinde inzicht te geven in de totstandkoming van het ontwerp wegcategorisering.

4.1 Verkeersintensiteiten

Op grond van verkeerstellingen (zie bijlage 3) zijn voor de gemeente Nijmegen de etmaalintensiteiten voor het basisjaar 2000 modelmatig in beeld gebracht. Op grond van de basiskennmerken van een Duurzaam Veilig-wegcategorisering is daarmee een ontwerp voor een wegcategorisering opgesteld.

Daarbij zijn de volgende voorkeurskenmerken gehanteerd (zie bijlage 7).

- *Gebiedsontsluitingsweg type A* binnen de bebouwde kom, meer dan 10.000 mvt/etm.
- *Gebiedsontsluitingsweg type B* binnen de bebouwde kom, heeft intensiteit tot 15.000 mvt/etm.
- *Erftoegangsweg* binnen de bebouwde kom, minder dan 5.000 mvt/etm.

In de gemeente Nijmegen ligt een aantal routes/wegen met een dermate hoge verkeersintensiteit (> 10.000 mvt/etm) dat zij logischerwijs een functie gebiedsontsluitingsweg type A krijgen. Het gaat daarbij om (delen) van de volgende routes/wegen:

- Wijchenseweg - Graafseweg - Oranjesingel - Generaal James Gavinweg;
- Sint Annastraat;
- Van Rosenburgweg - Van Schuijlenburgweg - Nieuwe Dukenburgseweg;
- Neerbosscheweg;
- Energieweg - Industrierweg - Marialaan - Tunnelweg - Nassausingel;
- Van Boetbergweg - Hatertseweg;
- Van Apelterenweg;

- IJpenbroekweg;
- Slotemaker de Bruineweg (tussen Hatertseweg en St. Annastraat);
- Groesbeekseweg;
- Weg door Jonkerbos - Grootstalselaan - Scheidingsweg-Sionsweg.

Op grond hiervan kan een sluitend netwerk van gebiedsontsluitingswegen type A worden gemaakt. Qua verkeersintensiteiten zou ook de route Muntweg – Groenestraat - Groenewoudseweg een categorisering GOW A krijgen. In paragraaf 4.7 wordt gemotiveerd waarom in dit ontwerp wordt gekozen voor een categorisering GOW B. Ook zijn er routes en wegen die op grond van de verkeersintensiteiten een categorisering gebiedsontsluitingsweg type B moeten krijgen. Deze wegen worden in samenhang met de eisen vanuit openbaar vervoer en hulpdiensten bekeken.

4.2 Openbaar vervoer en hulpdiensten

Wanneer een gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg wordt ingericht conform de inrichtingskenmerken van Duurzaam Veilig (*bijlage 7*) is het treffen van verkeersremmende maatregelen vaak noodzakelijk. Verkeersremmende maatregelen zijn echter voor het busvervoer en hulpdiensten om verschillende redenen onwenselijk.

Verkeersremmende maatregelen leiden allereerst tot vertraging. Voor hulpdiensten betekent dit verlies van kostbare minuten. Voor het openbaar vervoer zou een langere rijtijd kunnen leiden tot inperking van het aantal halten of het ongewenst verleggen van routes. Een ander belangrijk gevolg is het afnemende comfort voor buschauffeurs en reizigers of de patiënt achter in de ambulance. Het rijden van een route met veel verkeersremmende maatregelen gaat ten koste van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Daarnaast kunnen verkeersremmende maatregelen in de vorm van plateaus en drempels leiden tot gezondheidsklachten bij chauffeurs. Busvriendelijke plateaus, asverspringen of busstroken bieden een mogelijke oplossing.

Daarom is het belangrijk om het ontwerp wegencategorisering, indien mogelijk, in overeenstemming te brengen met het buslijnnetwerk en de belangrijkste uitrukroutes van de GGD en de brandweer. Dit betekent dat buslijnen en uitrukroutes bij voorkeur lopen over gebiedsontsluitingswegen. Dit vraagt bij het vaststellen van de wegencategorisering in enkele gevallen om een afweging tussen enerzijds verkeersveiligheid en leefbaarheid en anderzijds doorstroming en comfort van bussen en veiligheid in termen van kostbare rijtijdwinst voor hulpdiensten. Het is te overwegen om zware busroutes en belangrijke uitrukroutes een categorie gebiedsontsluitingsweg type A toe te kennen en middelzware busroutes gebiedsontsluitingsweg type B. Ook kan in overleg met de vervoerders, de GGD, brandweer en politie worden bekeken in hoeverre routes kunnen worden verlegd.

Bijlage 4 bevat een overzicht van de routes van het openbaar vervoer en de zwaarte van het gebruik van die routes. Een zware busroute heeft meer dan acht busritten per uur in één

richting, een middelzware drie tot acht en een lichte busroute heeft twee of minder busritten per uur in één rijrichting.

Het openbaar-busvervoer en de hulpdiensten (brandweer, GGD en politie) maken gebruik van ongeveer dezelfde wegen. Een aantal van de belangrijkste routes loopt over de geïnventariseerde wegen met een zeer hoge verkeersintensiteit (zie paragraaf 4.1). Een groot deel van de andere routes loopt over routes met een intensiteit boven de 5.000 mvt/etm. In veel gevallen gaat het daarbij om zwaar of middelzwaar gebruikte routes (meer dan drie ritten per uur in één rijrichting) (zie bijlage 4). Deze wegen komen in aanmerking voor een categorisering gebiedsontsluitingsweg type B of eventueel zelfs gebiedsontsluitingsweg type A wanneer het gaat om belangrijke schakels tussen de reeds geïnventariseerde gebiedsontsluitingswegen type A. Voor die wegen is het onwaarschijnlijk dat ze op termijn een functie erftoegangsweg kunnen krijgen. Het is gezien de toenemende verkeersdrukte eerder de verwachting dat ze naar een verkeersintensiteit groeien die bij een gebiedsontsluitingsweg type A hoort.

Variant A

Op grond van de routes van het openbaar vervoer en de hulpdiensten onderscheiden we de volgende gebiedsontsluitingswegen (zie bijlage 6, variant A):

- IJpenbroekweg (gebiedsontsluitingsweg type A);
- Van Apelterenweg (gebiedsontsluitingsweg type A);
- Groesbeekseweg (gebiedsontsluitingsweg type A);
- Nieuwe Ubbergseweg (gebiedsontsluitingsweg type A);
- Heyendaalseweg (gebiedsontsluitingsweg type B);
- Houtlaan - d'Almarasweg (gebiedsontsluitingsweg type B);
- Meester Franckenstraat - Berg en Dalseweg (gebiedsontsluitingsweg type B);
- Hatertseweg (gebiedsontsluitingsweg type B);
- Sint Jacobslaan - Steenbokstraat - Dobbelmanweg - Dr. Schaepmanstraat - Willemsweg (gebiedsontsluitingsweg type B);
- Muntweg (gebiedsontsluitingsweg type B);
- Molenweg (gebiedsontsluitingsweg type B);
- Van 't Santstraat - Hengstdalseweg (gebiedsontsluitingsweg type B);
- Malderburchtstraat tot aan Thorbeckestraat (gebiedsontsluitingsweg type B);
- * Hertogstraat - Prins Hendrikstraat - Daalseweg - Koolemans Beynenstraat (gebiedsontsluitingsweg type B);
- * Bijleveldsingel - Van der Brugghenstraat - Kelfkensbos - Sint Jorisstraat (gebiedsontsluitingsweg type B);
- * Bloemerstraat - Plein 1944 - Van Bergenstraat - Regulierstraat - Doddendaal - Parkweg (gebiedsontsluitingsweg type B);
- * Kronenburgersingel - Weurtseweg - Mercuriusstraat - Kanaalstraat (gebiedsontsluitingsweg type B);
- * Waterstraat (gebiedsontsluitingsweg type B).

Het netwerk van gebiedsontsluitingswegen type B wordt gecompleteerd door de route Groenestraat - Groenewoudseweg - Postweg en de Wolfskuilseweg. Overigens moet wor-

den opgemerkt dat een groot deel van de vijf laatstgenoemde routes (*) reeds is ingericht als 50 km/h-wegen ten behoeve van het busverkeer.

Ook kan een aantal busroutes worden onderscheiden die meer dan drie bussen per rijrichting in een uur verwerken, maar wel een lage verkeersintensiteit kennen. Het voorstel in het ontwerp wegencategorisering is om deze wegen als erftoegangsweg te categoriseren. Het gaat met name om routes in de stadsdelen Dukenburg en Lindenholt. In het ontwerp krijgen alleen de busroutes met een verkeersintensiteit van meer dan 2.000 mvt/etm een functie gebiedsontsluitingsweg type B toegekend. Het gaat concreet om de routes Broekstraat - Ackerbroekweg - Weijbroekweg (Lindenholt) en Tolhuis 10-11-Meijhorst 10-11-12-13-14-60 (Dukenburg). Via deze routes moet een snelle ontsluiting van de grote wijken mogelijk zijn.

Variant B

Vorenstaande overwegingen hebben geleid tot een variant waarin in bepaalde gevallen verkeersveiligheid, in de vorm van een snelheidsregime van 30 km/h, de voorkeur heeft gekregen boven de belangen van het openbaar vervoer en de hulpdiensten. De discussie over deze afweging zal echter nog volop worden gevoerd. Een andere (uiterste) variant is een ontwerp wegencategorisering waarin de doorstroming van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van hulpdiensten absolute prioriteit krijgt. Deze variant is in bijlage 6 opgenomen als variant B.

4.3 Functies wegen

Naast het feitelijke gebruik van het wegennet in Nijmegen is het ook belangrijk om in ogenschouw te nemen welke routes en wegen in de huidige situatie in routeplanners, wegenkaarten en bewegwijzering worden aangeduid als hoofdwegen. Deze wegen hebben een sterk aantrekkende werking op autoverkeer, mede op grond van hun uiterlijke kenmerken als wegbreedte en eventuele scheiding van rijbanen. In bijlage 5 is een kaartbeeld opgenomen van de autosnelwegen, hoofdverbindingen en andere belangrijke doorgaande wegen (gebaseerd op het programma Travelmanager).

4.4 Ingerichte 30 en 50 km/h-wegen

De gemeente Nijmegen heeft op grond van de voorlopige wegencategorisering uit 2000 subsidie aangevraagd voor de feitelijke inrichting van verblijfsgebieden en verkeersaders in het kader van Duurzaam Veilig. Herinrichting van recentelijk ingerichte wegen is geen reële optie. De bestaande inrichting van bijvoorbeeld de Muntweg is het resultaat van een lang afstemmingstraject van burgers en belanghebbenden. Het toetsen van de feitelijke inrichting aan het ontwerp wegencategorisering is daarom belangrijk. Bij het ontwerp wegencategorisering is met name de gerealiseerde of beoogde inrichting van de volgende wegen van belang:

- Mercuriusstraat - Weurtseweg (50 km/h);
- Waterstraat (50 km/h ten behoeve van dienstregeling bus/geknipt door middel van bussluis);
- Bloemerstraat - Plein 1944 - Van Bergenstraat - Regulierstraat - Doddendaal - Parkweg (50 km/h ten behoeve van dienstregeling bus);
- Burgemeester Dalesweg (voorheen Oude Mollenhutseweg) (50 km/h);
- Dennenstraat (30 km/h), behalve ter hoogte van de Graafseringweg;
- Slotemaker de Bruïneweg, tussen de Muntweg en de Hatertseweg (30 km/h), behalve ter hoogte van het politiebureau;
- Tooropstraat (30 km/h);
- Kwakkenbergweg (50 km/h);
- Kapittelweg (50 km/h);
- Malderburchtstraat (gedeeltelijk 30 km/h);
- Hertogstraat - Bijleveldsingel - Kelfkensbos - Sint Jorisstraat - Van der Brugghenstraat (50 km/h in verband met parkeerrouteverwijzing).

Industrie- en bedrijventerreinen

De industrie- en bedrijventerreinen kennen een snelheidsregime van 50 km/h.

4.5 Fietsvoorzieningen

De aanwezigheid van fietsvoorzieningen is een belangrijke voorwaarde bij de inrichting van gebiedsontsluitingswegen. Conform de voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig moeten gebiedsontsluitingswegen indien mogelijk beschikken over fietsvoorzieningen. Voor gebiedsontsluitingswegen type A is in principe een vrijliggend fietspad (indien realiseerbaar) gewenst en voor type B-wegen aanliggende fietsstroken of aanliggende fietspaden. Gezien de verkeersintensiteiten is bescherming van de kwetsbare fietser op gebiedsontsluitingswegen essentieel.

De inventarisatie van fietsvoorzieningen die in de gemeente Nijmegen aanwezig zijn, leert dat in het algemeen de gewenste fietsvoorzieningen op de beoogde gebiedsontsluitingswegen type A en B aanwezig zijn.

De meeste gebiedsontsluitingswegen type A hebben al vrijliggende fietspaden, met uitzondering van een deel van de Marialaan (wel aanliggende fietspaden/-stroken), de Groesbeekseweg tussen de Sint Annastraat en de Archipelstraat (wel aanliggende fietspaden/stroken), de Graafseweg (zuidzijde) tussen de Graafsebrug en de Groenestraat (aanliggende fietsstrook) en een deel van de Neerbosscheweg. Met betrekking tot de gebiedsontsluitingswegen type B zouden op meer wegen nog de benodigde aanliggende fietspaden/-stroken moeten worden gerealiseerd.

4.6 Realisatie tweede Stadsbrug

Realisatie van een tweede Stadsbrug aansluitend op de Energieweg biedt een extra verbinding tussen Nijmegen en het Waalspronggebied. Door realisatie van een tweede Stadsbrug krijgen met name de stadsdelen Nijmegen-West en Lindenholt, alsmede belangrijke ontwikkellocaties in het kader van Koers West een rechtstreekse verbinding in de richting van Arnhem. Hierdoor kunnen de verkeersstromen wijzigen.

Om verkennend zicht te krijgen op deze wijzigingen, zijn modelberekeningen gemaakt van de wegencategorisering variant B uit de voorlopige wegencategorisering van 2000. Hierbij is als referentiesituatie 2015 ook de realisatie van een tweede Stadsbrug meegenomen en een verbreding van de A50. De conclusie uit de verkennende modelberekeningen is dat de verschuivingen in de verkeersstromen weliswaar van invloed zullen zijn op de verkeersintensiteiten, maar dat de gevolgen voor de wegencategorisering beperkt zullen zijn. Meer duidelijkheid omtrent te verwachten effecten kan worden gegeven na de afronding van de lopende m.e.r.-studie.

4.7 Toelichting op enkele keuzen

Het ontwerp wegencategorisering is gebaseerd op verschillende objectieve ontwerpvariabelen. De categorisering van een groot deel van het wegennet is op basis van de uitgangspunten en ontwerpvariabelen helder. In enkele gevallen ligt de keuze minder eenduidig. Deze gevallen worden hier specifiek genoemd met de daarbij gemaakte afweging.

Dobbelmannweg - Steenbokstraat

De Dobbelmannweg - Steenbokstraat is een route met een belangrijke woonfunctie. Leefbaarheid en veiligheid zijn derhalve belangrijke voorwaarden. Met uitzondering van een klein deel aanliggend fietsstrook zijn geen fietsvoorzieningen getroffen. Ten slotte is de verkeersintensiteit 800 à 1.700 mvt/etm. Een categorisering van de Dobbelmannweg - Steenbokstraat als erftoegangsweg (30 km/h) ligt daarom voor de hand. Anderzijds is de Dobbelmannweg - Steenbokstraat een druk bereden bustraject en onderdeel van de zware openbaar-vervoerroute lopend via de Willemsweg en de Sint Jacobslaan. Met de recentelijk aangelegde busdremfels is deze tegenstrijdigheid weggenomen, hoewel de weg wel 50 km/h blijft.



Figuur 4.1: Dobbelmannweg vanaf de kruising met de Hazenkampseweg



Figuur 4.2: Steenbokstraat

In het ontwerp wordt voorgesteld een categorisering gebiedsontsluitingsweg type B gezien de belangrijke functie van de Dobbelmanweg - Steenbokstraat in het openbaar-vervoernetwerk en het netwerk voor de hulpdiensten.

Muntweg - Groenestraat - Groenewoudseweg - Postweg

De route van de Muntweg tot aan de Postweg is een belangrijke oost-westverbinding in Nijmegen. Gezien de verkeersintensiteiten komt de route in aanmerking voor een categorisering als gebiedsontsluitingsweg A. Het drukste deel van het traject, de Groenestraat, kent een intensiteit van 14.000 motorvoertuigen per etmaal. Uitzondering in het traject is de Postweg die aanzienlijk lagere intensiteiten kent.

Recentelijk is de Muntweg na een lang inspraaktraject heringericht als gebiedsontsluitingsweg type B. Ook de aanwezige fietsvoorzieningen op het traject sluiten grotendeels aan bij deze categorisering. In het ontwerp wegencategorisering is derhalve gekozen voor een wegencategorisering als gebiedsontsluitingsweg type B voor het hele traject van de Muntweg tot de Postweg. Dit vraagt wel om de realisatie van aanliggende fietspaden/-stroken op de Postweg. Nader onderzoek moet uitwijzen of deze fietsvoorzieningen inpasbaar zijn.



Figuur 4.3: Muntweg



Figuur 4.4: Muntweg



Figuur 4.5: Postweg



Figuur 4.6: Postweg

Heyendaalseweg

De Heyendaalseweg kent grotendeels een verkeersintensiteit die past bij een gebiedsontsluitingsweg type B. De Heyendaalseweg is een belangrijke route vanuit het centrum richting universiteit en het ziekenhuis. Door de aanwezigheid van deze voorzieningen is de Heyendaalseweg ook een belangrijke en zware busroute.

Vrijwel de gehele Heyendaalseweg is voorzien van fietsvoorzieningen die aansluiten bij een gebiedsontsluitingsweg type B. Het toekennen van een functie gebiedsontsluitingsweg type B is logisch.

Het huidige punt van discussie is het deel van de Heyendaalseweg ten zuiden van de Houtlaan. De busroute loopt door ten zuiden van de Houtlaan tot aan de Kanunnik Faberstraat. Ook de fietsvoorzieningen reiken tot aan deze route. De intensiteiten op de Heyendaalseweg nemen echter ten zuiden van de Erasmuslaan sterk af. Een categorisering als erftoegangsweg is daar gezien de verkeersintensiteiten gewenst. Wanneer wordt gekozen voor een functie als gebiedsontsluitingsweg type B ten zuiden van de Houtlaan bestaat het risico dat een sluiproute ontstaat richting de Scheidingsweg (gebiedsontsluitingsweg type A). Het karakter van de weg is daarvoor zeker ten zuiden van de Kanunnik Faberlaan ongeschikt. In het ontwerp wegencategorisering variant A is daarom voorgesteld om de Heyendaalseweg een categorisering erftoegangsweg toe te kennen ten zuiden van de kruising met de Houtlaan. In variant B krijgt de Heyendaalseweg een categorisering gebiedsontsluitingsweg type B.



Figuur 4.7: Heyendaalseweg

Heydenrijkstraat

De Heydenrijkstraat is ingericht als verblijfsgebied, door het aanleggen van wegversmallingen, waarbij fietsers aan beide zijden vrij baan hebben. Bewoners signaleren echter veel problemen door sluipverkeer van en naar de Oranjesingel. In combinatie met de wegversmallingen leidt dit tot wachtende auto's op de fietsstroken. Het gevolg hiervan is filevorming en fietsers die in de knel raken.

Gezien de verkeersintensiteiten in de Heydenrijkstraat is de inrichting als 30 km/h-weg terecht. Een oplossing voor de knelpunten moet dus worden gezocht in het verder ontmoedigen van sluipverkeer door de Heydenrijkstraat in de vorm van aanvullende verkeersremmende maatregelen of bijvoorbeeld het instellen van eenrichtingsverkeer zonder overlast voor de aanliggende woonstraten.



Figuur 4.8: Heydenrijckstraat

Busroutes Lindenholt en Dukenburg

In de wijken Lindenholt en Dukenburg lopen enkele middelzware busroutes. Ook de hulpdiensten maken gebruik van deze routes. Op grond van die constatering zou enerzijds kunnen worden nagedacht over het toekennen van een categorisering gebiedsontsluitingsweg type B. Anderzijds horen de verkeersintensiteiten bij een erftoegangsweg en is sprake van een duidelijke woonfunctie. In dat kader hebben burgers ook reeds gevraagd om een 30 km/h-inrichting.

In het ontwerp wegcategorisering variant A is geopteerd voor een tussenvariant waarbij de routes die een groot gebied ontsluiten, een functie gebiedsontsluitingsweg type B krijgen (Broekstraat - Ackerbroekweg - Weijbroekweg in Lindenholt en Tolhuis 10, 11 en Meijhorst 10, 11, 12, 13, 14 en 60 in Dukenburg). Ook zijn deze routes grotendeels voorzien van fietsvoorzieningen en hebben ze als enige wegen een verkeersintensiteit die boven de 2.000 mvt/etm. De overige wegen waarover middelzware busroutes lopen, zijn in het ontwerp wegcategorisering aangeduid als erftoegangswegen. Voor al die wegen geldt dat ze geen fietsvoorzieningen kennen, met uitzondering van de route Streekweg - Meijhorst 16-18.

Het toekennen van een functie erftoegangsweg in ontwerpvariant A aan een aantal wegen in Lindenholt en Dukenburg met middelzware busroutes is de belangrijkste wijziging ten opzichte van de voorlopige wegcategorisering uit 2000. Het streven is erop gericht om het aantal verblijfsgebieden te vergroten. Ook vanuit bewonersgroeperingen neemt de roep om de inrichting van verblijfsgebieden toe. Gezien de afwezigheid van fietsvoorzieningen

op het merendeel van deze wegen en de lage verkeersintensiteiten komen deze wegen nadrukkelijk in aanmerking voor een functie erftoegangsweg.

Een belangrijk ander element binnen de afweging voor een functie erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg type B is de vraag of deze middelzware busroutes in Lindenholt en Dukenburg momenteel in de voorrang zitten. Bij het toekennen van een erftoegangsweg-functie moet op alle kruisingen de voorrang worden opgeheven.

In het ontwerpvoorstel variant B krijgen alle busroutes in Nijmegen, en dus ook in Lindenholt en Dukenburg, een categorisering als gebiedsontsluitingsweg type B. Bij keuze voor variant B krijgt de bus, alsmede de hulpdiensten, absolute prioriteit. Daarbij zijn ook een paar straten toegevoegd die als ‘inrikker’ van wijken dienen en veelal als gebiedsontsluitingsweg type A gedimensioneerd zijn.

5 Van ontwerp naar definitief

Het voorliggende ontwerp wegcategorisering (varianten A en B) is een ontwerp voor de wegcategorisering, waarbij rekening is gehouden met een aantal variabelen. Belangrijke actoren als burgers, belangengroeperingen en het gemeentebestuur hebben echter in het ontwerp nog geen stem gehad.

Over het ontwerp wegcategorisering dient in de gemeente Nijmegen een brede discussie te worden gestart met als doel het ontwikkelen van een visie op de hoofdwegenstructuur, een zogenaamde netwerkvisie. Het inspraaktraject moet uiteindelijk leiden tot een definitieve wegcategorisering. De wegcategorisering vormt de basis van beleid voor de inrichting van verblijfsgebieden en verkeersaders conform de voorkeurskenmerken van Duurzaam Veilig.

Bij het opstellen van de definitieve wegcategorisering zal het ontwerp wegcategorisering een belangrijke leidraad zijn. Een aantal vragen zal echter in de komende tijd nog moeten worden beantwoord om het ontwerp in de inspraak te brengen en daadwerkelijk de definitieve wegcategorisering te kunnen vaststellen.

De volgende ijkmomenten kunnen achtereenvolgens worden onderscheiden:

1. Discussie in raadscommissie over netwerkvisie en traject inspraak.
2. Inventarisatie ruimtelijke en technische inpasbaarheid voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig.
3. Overleg met hulpdiensten en busvervoerders over ontwerp wegcategorisering (discussie over wenselijke variant A of variant B).
4. Doorrekening ontwerp wegcategorisering in samenhang met varianten m.e.r. Stadsbrug en m.e.r. Waalsprong op verkeersintensiteiten.
5. Doorrekening ontwerp wegcategorisering in samenhang met varianten m.e.r. Stadsbrug en m.e.r. Waalsprong op geluidshinder en luchtkwaliteit.
6. Inspraaktraject.
7. Opstellen definitieve wegcategorisering.
8. Vaststelling definitieve wegcategorisering.

**Bijlage 1: Geregistreerde ongevallen gemeente Nijmegen,
periode 1998 t/m derde kwartaal 2001:**

- alle ongevallen
- letselongevallen
- (brom)fietsongevallen

**Bijlage 2: Uitvoering 30 km/h-maatregelen gemeente
Nijmegen**

Bijlage 3: Etmaalintensiteiten 2000

Bijlage 4: Frequenties openbaar vervoer

Bijlage 5: Functies wegen

**Bijlage 6: Ontwerp wegencategorisering gemeente
Nijmegen:**

- **variant A**
- **variant B**

Bijlage 7: Voorkeurskenmerken inrichting Duurzaam Veilig