

Verkeersbesluit voor de afsluiting van gemotoriseerd verkeer aan Griftdijk-Griftdijk Noord te Nijmegen

D241002505

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN NIJMEGEN;

Overwegende,

dat zich in Nijmegen-Noord de wegen Griftdijk Noord en daarop aansluitend Griftdijk bevinden;

dat het tracé van deze wegen ligt in de wijk Lent en deels in de wijken Oosterhout en Ressen;

dat Griftdijk Noord ligt binnen de bebouwde kom van woonplaats Lent en Griftdijk deels binnen de bebouwde kom van woonplaats Nijmegen;

dat de Griftdijk vanaf de A15 uitkomt bij Griftdijk Noord die aan de zuidzijde doorloopt richting Graaf Alardsingel en vanaf hier een route richting Generaal James Gavinsingel (De Oversteek/S100) kan worden gekozen;

dat de Griftdijk een gebiedsontsluitingsweg is waaraan binnen de gemeente Nijmegen onder meer de wijk Oosterhout en de buurten Woenderskamp, Grote Boel en Koudenhoek zijn gelegen;

dat de Griftdijk onderdeel is van de route voor (hoogwaardig) openbaar vervoer;

dat het deel van Griftdijk Noord ten zuiden van rotonde Italiëstraat meer de functie van een erftoegangsweg heeft gekregen;

dat dit weggedeelte qua intensiteiten een minder belangrijke functie voor autoverkeer heeft sinds de ingebruikname van de Italiëstraat in 2022;

dat de verkeersdrukke op de Griftdijk en Griftdijk Noord de afgelopen jaren flink is toegenomen;

dat beide wegen deze drukke niet goed aankunnen;

verkeerssituatie instellen spitsafsluiting

dat dit in 2017 reden is geweest om verkeersmaatregelen te treffen om verbetering in deze situatie te brengen;

dat bij besluit van 27 juni 2017 (nr. D17.0005701) een geslotenverklaring voor motorvoertuigen is ingesteld op Griftdijk Noord (ten zuiden van Griftdijk) op het punt ca. 120 meter ten noorden van de aansluiting Italiëstraat, van maandag t/m vrijdag van 07.00 tot 9.00 en 16.00 tot 18.00 uur, uitgezonderd onthef-finghouders en lijnbussen;

dat dit besluit later, bij besluit van 5 augustus 2024 nr. D240748844, zodanig is aangepast dat taxi's zijn toegevoegd aan de doelgroepen die zijn uitgezonderd van de geslotenverklaring;,

dat eerder bij besluit van 8 mei 2017 (nr. D17.0002008) onder lid I. op dezelfde locatie een geslotenverklaring voor vrachtauto's (permanent) is ingesteld;

dat met de besluiten d.d. 27 juni 2017 en 8 mei 2017 werd beoogd de verkeersintensiteiten op Griftdijk – Griftdijk Noord op een aanvaardbaar niveau te brengen en zwaar verkeer hier te weren;

dat in de situatie vóór instelling van de afsluiting de verkeersintensiteiten op Griftdijk ter hoogte van Woonpark Oosterhout met ca. 11.000 motorvoertuigen per etmaal (mtv/etmaal) met name tijdens spitsperiodes leidde tot opstopping van het verkeer en verminderde leefbaarheid;

dat het bij deze verkeersintensiteit tijdens spits tijden dermate druk was op de Griftdijk dat het ter hoogte van Woonpark Oosterhout/Grote Boel lastig was de weg over te steken;

dat automobilisten uit de wijk bij deze verkeersintensiteit tijdens de spits relatief lang moesten wachten in aansluitende wegen voordat de Griftdijk opgereden kon worden;

dat daarmee de ontsluiting van de wijk verre van optimaal was en bewoners hebben aangegeven de verkeerssituatie (vooral voor fietsers) onveilig te vinden;

dat ongeveer 25% van het autoverkeer op dit deel van de Griftdijk geen herkomst of bestemming had binnen het Waalspronggebied en het dorp Oosterhout (Gemeente Overbetuwe);

dat door bureau Goudappel Coffeng indertijd verkeersberekeningen zijn gemaakt op basis van een volledige afronding van de Waalsprong in 2025;

dat bij deze berekeningen gebruik is gemaakt van het regionaal Verkeersmodel;

dat hiermee een zo goed mogelijke inschatting van de toekomstige verkeersintensiteiten tot en met het jaar 2025 is gemaakt;

dat op grond van deze berekeningen werd aangenomen dat de verkeersintensiteit ter hoogte van woonpark Oosterhout zonder maatregelen om deze tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen in de toekomst zal groeien tot ca. 19.000 mtv/etmaal in 2025;

dat dit uit oogpunt van verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming een onaanvaardbare situatie is;

dat indertijd diverse maatregelen zijn onderzocht om de verkeersdruk op de Griftdijk terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau;

dat hieruit toen naar voren is gekomen dat een bewonersvriendelijke afsluiting (knip) voor verkeer ten zuiden van de Terralaan, vooralsnog tijdens de spijstijden, de meest geschikte maatregel is om de verkeersdruk op de Griftdijk te kunnen beheersen;

dat in het verkeersbesluit spitsafsluiting van 27 juni 2017 als bepaling is opgenomen dat voor een verdere beheersing van de verkeersintensiteiten de mogelijkheid bestaat dat naarmate het bouwprogramma in de Waalsprong vordert de venstertijden van afsluiting worden uitgebreid;

dat daarbij tevens is vermeld dat hierop als deze situatie zich aandient via een afzonderlijk verkeersbesluit terug zal worden gekomen;

verkeerssituatie na instellen spitsafsluiting

dat intussen het verkeer op de Griftdijk - Griftdijk Noord door de bouw van woningen en de verdere ontwikkeling van Nijmegen-Noord verder is toegenomen;

dat als gevolg hiervan ook buiten de spijstijden de verkeersintensiteiten toenemen tot een onwenselijk niveau voor de weginrichting van de Griftdijk - Griftdijk Noord;

dat bij de instelling van de afsluiting tijdens spijstijden is aangegeven dat zodra de verkeersintensiteit richting het jaar 2025 conform de modelberekeningen toeneemt, bepaald dient te worden op welk moment de afsluiting naar een groter deel van de dag uitgebreid moet worden;

evaluatie

dat in 2019 de werking van de afsluiting Griftdijk-Griftdijk Noord tijdens spijstijden is geëvalueerd;

dat hieruit naar voren is gekomen dat:

- de spitsafsluiting het beoogde effect heeft
- verkeer zich beter verdeelt over de gehele Waalsprong
- de omrijdtijd minimaal is en als acceptabel wordt ervaren

dat voorts werd geconcludeerd dat er structurele oplossingen voor de langere termijn nodig zijn vanwege:

- de ontwikkeling van woningbouw en daarmee samenhangend de toename van inwoners in het gebied
- een beperkte daling van het aantal verkeersovertredingen (ongoorloofd passeren van de afsluiting)
- de omstandigheid dat het lastig is de boodschap dat er een afsluiting alleen tijdens spijsturen geldt voor weggebruikers duidelijk met verkeersborden aan te duiden (met als effect een hoog aantal overtredingen en boetes)
- de onbekendheid met deze verkeerssituatie voor weggebruikers

dat uitbreiding van de afsluiting van spijstperiodes naar permanent (24/7) het mogelijk maakt de verkeersintensiteiten terug te brengen;

dat de afsluiting hierdoor bovendien veel duidelijker met borden kan worden aangegeven en dit ook beter in navigatiesystemen opgenomen kan worden;

dat de eerder bij besluit van 8 mei 2017 (nr. D17.0002008) onder lid I. ingestelde geslotenverklaring voor vrachtauto's (permanent) dan kan vervallen omdat het effect van deze maatregel wordt ondervangen door de 24-uursafsluiting voor motorvoertuigen;

dat in het kader van genoemde evaluatie is geadviseerd de omzetting naar een permanente afsluiting naar voren te halen en deze reeds in 2020 in te stellen;

dat uiteindelijk gekozen is te wachten tot de woningbouw in de westflank van de Waalsprong (Hof van Holland, Woenderskamp en Koudenhoek) voor een groot deel is afgerond en de Italiëstraat is opengesteld als moment om de keuze te maken de werkingsduur van de afsluiting uit te breiden;

dat, nu de bebouwing grotendeels is afgerond, de Italiëstraat inclusief rotonde in gebruik is genomen en de verkeersintensiteiten zijn toegenomen in lijn met de modelberekeningen uit 2016, uitbreiding naar een 24-uurs afsluiting in de rede ligt;

ontwikkeling verkeerssituatie

dat de functie van Griftdijk en Griftdijk Noord de afgelopen jaren is veranderd;

dat Griftdijk voor de start van de nieuwbouw in de Waalsprong een weg buiten de bebouwde kom was met beperkte bebouwing in de omgeving;

dat deze functie door de bouw van verschillende (woon)wijken aan weerszijde van de Griftdijk wezenlijk is veranderd;

dat de Griftdijk in de huidige situatie een weg door een woongebied is, met veel oversteekbewegingen en bebouwing op korte afstand van de weg;

dat de verkeersintensiteiten die op deze weg buiten de spijtstijden worden gemeten niet passen bij deze nieuwe functie;

dat deze weg niet is ingericht om dergelijke verkeersstromen te verwerken;

dat omwonenden en weggebruikers overlast ervaren van de verkeersdrukke;

dat de verkeersdrukke bovendien de verkeersveiligheid nadelig beïnvloedt;

dat de registratie van ongevallen (Viastat) een bron is waarmee dit kan worden bevestigd;

dat deze ongevals cijfers een inzicht geven in de mogelijke relatie tussen de toenemende verkeersdrukke en de toename in ongevallen op de Griftdijk en de Griftdijk Noord;

dat de ongevals cijfers op het traject Griftdijk-Griftdijk Noord op werkdagen een toenemende trend van het aantal ongevallen en de ernst van de ongevallen laten zien;

dat tussen 2014 en 2024 op dit traject in totaal 25 ongevallen hebben plaatsgevonden;

dat teruggebracht tot de periode 2021-2024 (4 jaar) zich 13 ongevallen hebben voorgedaan;

dat dit een toename van ongevallen betekent ten opzichte van de jaren voor 2021;

dat dit een verband laat zien tussen de toename van de verkeersdrukke en het aantal ongevallen op dit traject;

dat door de verkeersdrukke ook het oversteken of oprijden van de Griftdijk en Griftdijk Noord wordt bemoeilijkt;

dat het gewenst is dat op een dergelijke weg minder voertuigen rijden en de verkeersintensiteiten dus omlaag worden gebracht;

dat er met de aanleg van de Keizer Hendrik VI-Singel en de Margaretha van Mechelenweg wegen beschikbaar zijn die wel geschikt zijn om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken;

dat het ontwerp van deze wegen, ook gekeken naar oversteekbewegingen en bebouwing op korte afstand, beter is ingericht voor het afwikkelen van verkeer dan de wijze waarop Griftdijk-Griftdijk Noord zijn ingericht;

dat de Griftdijk een weg is waar veel uitritten op aansluiten en dit uit oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid (duurzaam veilig) niet wenselijk is op een ontsluitingsweg;

dat dit op de Margaretha van Mechelenweg slechts zeer beperkt het geval is;

dat het tracé van de Keizer Hendrik VI-Singel en de Margaretha van Mechelenweg als het ware om de woongebieden heen voert, terwijl Griftdijk-Griftdijk Noord dwars door de wijk loopt;

dat daarmee de Griftdijk een barrière vormt in de Waalsprong, waar de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer onder druk staat;

dat de 24-uursafsluiting er aan bijdraagt dat de barrièrewerking van de Griftdijk afneemt en de oversteekbaarheid verbetert;

dat bij een maximumsnelheid van zowel 50 km/uur als 30 km/uur de oversteekbaarheid op de Griftdijk onder druk blijft staan in het geval er geen 24-uursafsluiting ingesteld wordt;

dat daarbij wordt opgemerkt dat het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur op het deel van de Griftdijk ten noorden van de Italiëstraat sowieso niet haalbaar en niet wenselijk is vanwege de HOV (hoogwaardig openbaar vervoer)-buslijn op dit deel van de weg;

dat in dit verband ook wordt verwezen naar het rapport Afronding hoofdwegenstructuur Waalsprong, Verkenning van de varianten west- en oostflank Gemeente Nijmegen, juni 2016;

dat met de route Keizer Hendrik VI-Singel-Margaretha van Mechelenweg een verkeersverbinding van het zuiden naar het noorden en vice versa voorhanden is die kan dienen als alternatief voor de route via Griftdijk en Griftdijk Noord;

dat veel weggebruikers ondanks de aanwezigheid van deze alternatieve verbinding gebruik blijven maken van de route Griftdijk-Griftdijk Noord;

dat wanneer deze situatie zo blijft de door de weg veroorzaakte barrièrewerking en de verkeersveiligheidsproblemen op Griftdijk en Griftdijk Noord verder toe zullen nemen;

Verkeersintensiteiten

dat op basis van de huidige inrichting van de Griftdijk en Griftdijk Noord gelet op verkeersveiligheid en verkeersdrukke een kritische grenswaarde voor de verkeersintensiteit is bepaald op circa 800 tot 1000 motorvoertuigen per uur;

dat de kencijfers van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek) voor een dergelijke verkeerssituatie nog strengere grenswaarden hanteren;

dat CROW-publicatie "Langzaam rijden gaat sneller" aangeeft dat bij intensiteiten boven 700 motorvoertuigen per uur de oversteekbaarheid voor volwassenen verslechtert en dat dit voor kinderen en mensen met een beperking al het geval is bij intensiteiten boven 300 motorvoertuigen per uur;

dat volgens deze CROW-publicatie daarom in de ontwerppraktijk vaak gerekend wordt met een maximale intensiteit van 400 motorvoertuigen per uur;

dat de acceptabele verkeersintensiteit ook kan worden berekend met behulp van de ASVV 2021 (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom);

dat op grond van deze bron uitgaande van een gemiddelde wegbreedte van 6,50 meter, zoals bij de Griftdijk, een zogeheten 'hiaattijd' (de tijd die elke minuut tussen auto's door beschikbaar is om over te steken) nodig is van ruim 10 seconden;

dat er bij meer dan 600 motorvoertuigen per uur te weinig hiaten zijn om de weg veilig over te steken;

Verkeerstellingen.

dat er gedurende de periode 6 tot en met 20 juni 2024 verkeerstellingen hebben plaatsgevonden op Griftdijk en Griftdijk Noord;

dat de tellingen laten zien dat de verkeersintensiteit op de Griftdijk buiten de spits regelmatig hoger ligt dan gewenst;

dat dit voornamelijk geldt in de uren voorafgaand aan het ingaan van de avondspits (tussen 14:00 en 16:00) of kort daarna (18:00-19:00), maar dat er ook op weekenddagen regelmatig intensiteiten van rond of boven de 800 motorvoertuigen per uur worden gemeten;

dat de tellingen voorts laten zien dat intensiteiten van boven de 400 motorvoertuigen per uur gedurende de hele dag optreden, behalve 's avonds en 's nachts en soms op momenten dat de spitsafsluiting geldt;

dat deze tellingen niet in de drukste verkeersperiode van het jaar zijn uitgevoerd (het najaar kent structureel meer autoverkeer dan het voorjaar) en dat daarnaast door verdere woningbouw het verkeer in de komende jaren verder zal toenemen;

dat door de uitbreiding van een spitsafsluiting naar een 24-uursafsluiting de verkeersintensiteiten op de Griftdijk, Griftdijk Noord en Italiëstraat fors zullen dalen;

dat het regionale verkeersmodel aangeeft dat op deze wegen de hoeveelheid verkeer met ongeveer 1/3 zal afnemen;

dat daarmee de uitbreiding naar een 24-uursafsluiting een effectieve maatregel is om de verkeersintensiteiten op Griftdijk en Griftdijk Noord terug te brengen;

dat zonder de overgang naar een 24-uursafsluiting de oversteekbaarheid en veiligheid op deze wegen, buiten de spits tijden en tijdens het weekend, niet kan worden gewaarborgd;

alternatieve route

dat verkeer dat de wegafsluiting niet mag passeren na invoering van de 24-uursafsluiting (en in de huidige situatie tijdens de spits) een alternatieve route dient te kiezen;

dat dit uiteraard afhankelijk is van herkomst en bestemming, maar in algemene zin gesteld kan worden dat tussen de rotonde Griftdijk/Keizer Hendrik VI-singel en de Graaf Alardsingel (en vice versa) de route over de Keizer Hendrik VI-singel en de Margaretha van Mechelenweg als alternatieve route het meest geschikt is;

dat, op basis van een gemiddeld verkeersaanbod, op dit traject de extra reistijd ca. 1 minuut is (4 minuten via Griftdijk ten opzichte van 5 minuten via Margaretha van Mechelenweg);

dat de daadwerkelijke reistijd ook afhankelijk is van het actuele verkeersaanbod en vermeld moet worden dat in uitzonderlijke gevallen de reistijd via de Margaretha van Mechelenweg significant hoger kan uitvallen;

dat dit dan het gevolg is van filevorming op de Prins Mauritsingel/N325 in zuidelijke richting waardoor weggebruikers vanaf het Keizer Augustusplein (Ovatonde) via de Margaretha van Mechelenweg rijden om deze file te ontwijken;

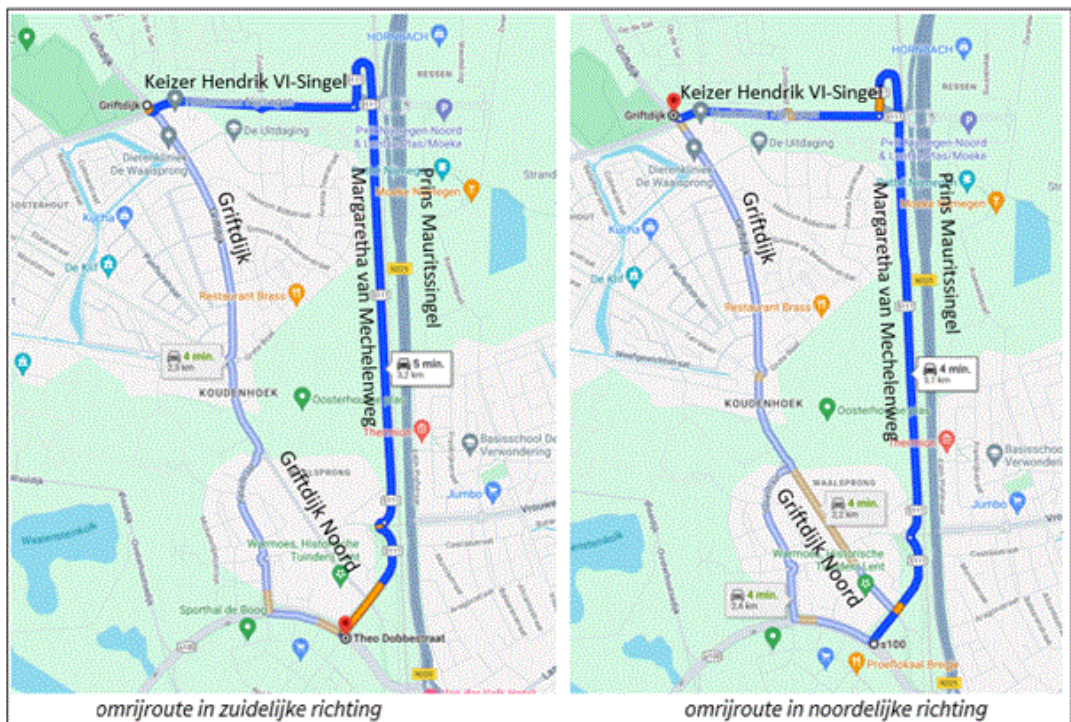
dat in dergelijke gevallen extra verkeer op deze route kan zorgen voor vertraging die in sommige gevallen kan oplopen tot maximaal 10 minuten;

dat deze situatie zich in de maanden april en mei 2024 2 keer heeft voorgedaan in de ochtendspits en 6 keer in de avondspits;

dat hierbij opgemerkt moet worden dat deze situatie in de maanden april en mei 2024 niet buiten de spijstijden heeft plaatsgevonden;

dat er op grond daarvan vanuit mag worden gegaan dat uitbreiden van de spijstijtafsluiting tot 24-uursafsluiting naar verwachting niet tot meer toename van reistijd zal leiden dan de eerdergenoemde gebruikelijke extra reistijd van ca. 1 minuut;

dat daarbij komt dat bij een dergelijke verkeersdrukke ook op de route via de Griftdijk, Griftdijk Noord en Italiëstraat vertraging zal optreden, waardoor de extra reistijd ten opzichte van de route via de afsluiting lager zal liggen dan de opgelopen vertraging via de Margaretha van Mechelenweg;



onthefing

dat wijkbewoners binnen het daartoe aangewezen gebied rondom de wegafsluiting in aanmerking komen voor ontheffing om de afsluiting te mogen passeren

dat de uitbreiding naar een 24-uursafsluiting daarmee evenals de afsluiting tijdens spitsuren een bewonersvriendelijke afsluiting is;

dat met bewonersvriendelijk wordt bedoeld dat wijkbewoners binnen een ontheffingsgebied op basis van ontheffing via de Griftdijk-Griftdijk Noord kunnen blijven rijden;

dat wijkbewoners binnen een ontheffingsgebied aan de Griftdijk – Griftdijk Noord ontheffing kunnen aanvragen voor het passeren van de afsluiting;

dat daarmee rekening is gehouden in de Beleidsregels Ontheffingen artikel 87 RVV (Reglement verkeersregels en verkeerstekens) van gemeente Nijmegen;

dat het een digitale ontheffing op kenteken betreft;

dat in het kader van deze ontheffingsregeling overwogen kan worden ook andere doelgroepen zoals bijvoorbeeld deelauto's in de ontheffingsregeling op te nemen;

draagvlak/communicatie

dat er een verkenning is uitgevoerd naar de gewenste inrichting en functie van Griftdijk en Griftdijk Noord;

dat de resultaten van deze verkenning en de benodigde stappen om tot deze inrichting en functie te komen zijn beschreven in de notitie Actualisatie inrichting Griftdijk die door college op 2 april 2024 is vastgesteld;

dat in het participatietraject voorafgaand aan deze notitie het voornemen om de spitsafsluiting uit te breiden naar een 24-uursafsluiting is gecommuniceerd naar belanghebbenden;

dat tijdens dit traject het invoeren van een 24-uursafsluiting of het anderszins autoluw maken van de Griftdijk (Noord) door veel belanghebbenden is genoemd als mogelijke oplossing voor de overlast die omwonenden en weggebruikers ervaren door de drukte op de Griftdijk (Noord);

dat ook belangenverenigingen Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond hebben aangegeven voorstander te zijn van een autoluwe Griftdijk en zij positief staan tegenover het instellen van een 24-uursafsluiting;

dat tegelijkertijd door een aantal bewoners ook zorgen zijn geuit over de bereikbaarheid en het verplaatsen van drukte naar andere wegen wanneer een 24-uursafsluiting wordt ingevoerd;

dat vanuit project 24-uursafsluiting Griftdijk ook is gesproken met de Dorpsraad Oosterhout en met Ondernemersvereniging Waalsprong;

dat zij aangeven zich zorgen te maken over de bereikbaarheid van Hof van Holland, de bestaande stad en ondernemers binnen het ontheffingsgebied en ze vrezen voor lange omrijdtijden en toenemende drukte op wegen als de Margaretha van Mechelenweg, de Keizer Hendrik VI-singel en het noordelijke deel van de Griftdijk met gevaarlijke situaties als gevolg;

dat er ook met de aangrenzende gemeente Overbetuwe over de plannen is overlegd waarbij is aangegeven dat zij geen voorstander zijn van een 24-uursafsluiting;

dat voorts een aantal bewoners en ondernemers schriftelijk hun zorgen hebben geuit over de afsluiting;

dat, in reactie op de hierboven geuite zorgen, onze verwachting is dat de invoering van de 24-uursafsluiting niet tot veel langere reistijden zal leiden omdat op de tijden dat er sprake is van (grotere) drukte op het omliggende wegennet de huidige spitsafsluiting al van toepassing is;

dat reistijden tijdens de spits incidenteel kunnen oplopen door drukte op met name de Margaretha van Mechelenweg, maar dat buiten de spits de kans daarop zeer klein is;

dat er uitgebreid is gecommuniceerd over de 24-uursafsluiting via de verschillende gemeentekanalen, persberichten, MijnWijkplan en de wijk- en dorpsraden;

dat daarnaast aan belanghebbenden in de omgeving een brief is gestuurd met daarin alle informatie over de 24-uursafsluiting met daarbij een uitnodiging voor 2 inloopmomenten in het Waalsprong Informatiecentrum waarbij vragen konden worden gesteld over de afsluiting en hulp kon worden geboden bij het aanvragen van een ontheffing;

dat in de week voor de beoogde invoering de 24-uursafsluiting wordt aangekondigd op lichtborden (DRIP's) langs de weg;

handhaving

dat de afsluiting juridisch wordt aangeduid met verkeersborden;

dat de afsluiting niet fysiek wordt ondersteund met verzinkbare palen (pollers), maar controle op de naleving van de geslotenverklaring plaatsvindt via cameratoezicht;

dat over deze wijze van toezicht afstemming plaatsvindt met het Openbaar Ministerie (OM) en Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM);

dat handhaving middels kentekencamera's efficiënt, proportioneel en verkeersveilig is;

belangen

dat alle bedrijven en individuele panden in het gebied bereikbaar blijven voor verkeer dat hier zijn bestemming heeft;

dat omwonenden binnen het daartoe aangewezen gebied rondom de wegafsluiting in aanmerking komen voor ontheffing om de afsluiting te mogen passeren;

dat verkeer afkomstig van buiten het ontheffingsgebied zoals eerder vermeld rekening dient te houden met een omrijdtijd van een aantal minuten;

dat dit, gelet op het positieve effect van de geslotenverklaring op de verkeersveiligheid en leefbaarheid, wordt beschouwd als een aanvaardbaar effect van deze maatregel;

dat daarbij van belang is dat er via de Keizer Hendrik VI-Singel en de Margaretha van Mechelenweg een alternatieve route beschikbaar is die beter geschikt is om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken;

dat via bebording zal worden gewezen op de afsluiting zodat bestuurders zonder ontheffing tijdig de mogelijkheid hebben om een alternatieve route te kiezen;

dat door te kiezen voor een permanente afsluiting deze maatregel beter geschikt is om in navigatiesystemen opgenomen te worden;

dat behalve ontheffinghouders, gelet op het in stand houden van een adequate lijnvoering voor het openbaar vervoer, ook lijnbussen zijn uitgezonderd van de in te stellen geslotenverklaring;

dat door de instelling van het verbod voor gemotoriseerd verkeer conform dit verkeersbesluit doorgaand verkeer dat dus niet in de wijk hoeft te zijn, wordt geweerd van de Griftdijk – Griftdijk Noord;

dat hiermee wordt bevorderd dat doorgaand verkeer gebruik maakt van de stroomwegen in Nijmegen-Noord die zijn toegerust op het verwerken van deze verkeersstroom;

dat dit past binnen de doelstelling dat de doorstroming van het verkeer in Nijmegen-Noord plaatsvindt met een zo minimaal mogelijke belasting van het woon- en leefklimaat in de woongebieden;

dat hiermee wordt bijgedragen aan verbetering van de verkeerssituatie op de Griftdijk – Griftdijk Noord qua veiligheid en leefbaarheid;

dat de verkeersintensiteit kan worden beheerst en tegelijkertijd andere functies van de Griftdijk – Griftdijk Noord als snelfietsroute, busroute en gebiedsontsluitingsweg in stand kunnen blijven;

dat gemeente Nijmegen in het ambitiedocument "Nijmegen goed op weg" haar ambities voor mobiliteit voor de periode 2019 tot 2030 heeft vastgelegd;

dat deze maatregel past binnen de beleidsuitgangspunten opgenomen in dit ambitiedocument;

dat in dit verband ook wordt verwezen naar de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie (raadsvoorstel 7 juni 2023) en het Uitvoeringsprogramma Versnelling Mobiliteitstransitie (collegevoorstel 24 oktober 2023);

dat voorts qua voorbereidend onderzoek ook wordt verwezen naar Verkenning van de varianten west- en oostflank Gemeente Nijmegen, juni 2016;

dat het instellen van de 24-uursafsluiting met zich meebrengt dat gemotoriseerd verkeer van buiten het ontheffingsgebied moet omrijden en dus met enige omrijdtijd te maken krijgt, maar dat daar tegenover staat dat de verkeerssituatie qua verkeersveiligheid en leefbaarheid verbetert;

dat in dit geval een groter belang wordt toegekend aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Griftdijk – Griftdijk Noord dan aan de mogelijkheid dat (doorgaand) verkeer van deze weg gebruik kan blijven maken, bijvoorbeeld als route tussen de A15 en De oversteek;

dat de bovenvermelde maatregelen worden genomen op basis van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 om de veiligheid op de weg te verzekeren, om weggebruikers en passagiers te beschermen en om door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade te voorkomen of te beperken;

dat het treffen van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;

dat terzake overleg met de verkeersadviseur en tevens de gemachtigde van de korpschef van de politie-eenheid Oost-Nederland heeft plaatsgevonden;

dat, gelet op het bepaalde in het Mandaatbesluit gemeente Nijmegen 2019, onderdeel mandaatregister Stadsbeheer, aan de concernmanager afdeling Stadsbeheer en aan de manager bureau Dienstverlening, (onder voorwaarden) mandaat is verleend tot het nemen van tijdelijke en definitieve verkeersbesluiten op basis van de Wegenverkeerswet 1994

gelet op de artikelen 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

besluiten:

- I. in te trekken:
 - a. Verkeersbesluit Griftdijk-Griftdijk Noord; afsluiting gemotoriseerd verkeer (spitstijden) d.d. 27 juni 2017 nr. D17.0005701 waarbij door het plaatsen van borden C12 als bedoeld in bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en onderborden een geslotenverklaring voor motorvoertuigen is ingesteld op Griftdijk Noord (ten zuiden van Griftdijk) op het punt ca. 120 meter ten noorden van de aansluiting Italiëstraat, van maandag t/m vrijdag van 07.00 tot 9.00 en 16.00 tot 18.00 uur, uitgezonderd ontheffinghouders, lijnbussen en taxi's;
 - b. Lid I. van verkeersbesluit Griftdijk-Griftdijk Noord; verbod vrachtwagens waarbij door het plaatsen van bord C7 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 een geslotenverklaring voor vrachtauto's is ingesteld op Griftdijk Noord (ten zuiden van Griftdijk) op het punt ca. 120 meter ten noorden van de aansluiting Italiëstraat;

en in plaats daarvan

- II. Door het plaatsen van borden C12 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 en onderborden met opschrift "uitgezonderd ontheffinghouders, lijnbussen en taxi's" een geslotenverklaring voor motorvoertuigen (permanent) in te stellen op Griftdijk Noord (ten zuiden van Griftdijk) op het punt ca. 120 meter ten noorden van de aansluiting Italiëstraat, uitgezonderd ontheffinghouders, lijnbussen en taxi's;
Een en ander zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende situatietekeningen d.d. 21-10-2024 -1 en -2

Namens burgemeester en wethouders van Gemeente Nijmegen,

Afdeling Stadsbeheer, Manager bureau Dienstverlening,

Carline Westen

Bezwaar en Beroep

Dit besluit ligt gedurende zes weken na heden voor eenieder ter inzage bij de Informatiebalie in de Stadswinkel, Mariënborg 75 Nijmegen (maandag t/m vrijdag van 09.00-17.00 uur en op donderdag van 09.00-20.00 uur).

Gedurende deze termijn kan op grond van de Algemene wet bestuursrecht door belanghebbenden tegen dit besluit een bezwaarschrift worden ingediend bij Burgemeester en Wethouders van Nijmegen, postbus 9105, 6500 HG Nijmegen.

Het is mogelijk om uw bezwaarschrift digitaal in te dienen via een webformulier in de digitale balie van de gemeente Nijmegen (www.nijmegen.nl). Voor het indienen van een digitaal bezwaarschrift dient u in het bezit te zijn van een DigiD.

Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van dit besluit niet. Degenen die een bezwaarschrift hebben ingediend kunnen, indien er sprake is van spoedeisend belang, tevens op grond van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht, bij de president van de Arrondissementsrechtbank

Arnhem, sector bestuursrecht, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem vragen een voorlopige voorziening te treffen. Voor het behandelen van een dergelijk verzoek wordt griffierecht geheven.

