

Ontwerp-verkeersbesluit 30 km/uur stadsstraten gemeente Nijmegen

D260328302

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN NIJMEGEN;

Overwegende,

Aanleiding

dat het een landelijke trend is dat na jaren van afname het aantal ernstige verkeersgewonden en verkeersdoden alweer enige tijd ieder jaar stijgt;

dat we in de registratie van ongevallen deze verontrustende trend ook in Nijmegen terugzien; sinds 2019 is het aantal ernstige verkeersgewonden in het verkeer verdubbeld. In 2019 kende Nijmegen nog 62 ernstige verkeersgewonden in het verkeer. In 2023 waren dat al 128 ernstige verkeersgewonden;

dat de snelheid van voertuigen een grote invloed heeft op het aantal verkeersongevallen en de ernst daarvan;

dat de verwachting is dat een lagere snelheid in het verkeer bij zal dragen aan een positief effect op het aantal verkeersongevallen en de ernst daarvan;

dat het landelijk kennisinstituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna SWOV) het effect van een uitbreiding van de snelheidslimiet van 30 km/uur in de bebouwde kom heeft onderzocht. Het SWOV verwacht op basis van het onderzoek¹ dat er circa 25% minder ernstige verkeersgewonden te verwachten zijn als op de helft van de 50 km/uur wegen de snelheidslimiet wordt verlaagd naar 30 km/uur;

dat op verzoek van de regering, in overleg met gemeenten en SWOV door het Kenniscentrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek (hierna CROW) een afwegingskader 30 km/uur is ontwikkeld waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als de veiligheid dat toestaat;

dat de rijksoverheid in samenspraak met decentrale overheden, naast de zogenaamde 30 km/uur erf-toegangswegen (ETW) in woonwijken, een nieuw wegtype heeft geïntroduceerd: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (hierna: GOW30);

dat het CROW voor deze nieuwe wegcategorie een handreiking voor voorlopige inrichtingskenmerken heeft opgesteld en gelijktijdig de bestaande richtlijnen voor het ontwerp van gebiedsontsluitingswegen met een maximum toegestane snelheid van 50 km/uur (hierna: GOW50) heeft aangescherpt;

dat in verband met deze nieuwe wegcategorie per 1 oktober 2023 de regeling 'Uitvoeringsvoorschriften BABW voor verkeerstekens' voor het verkeersbord A1 (maximumsnelheid 30) is aangepast, in die zin dat de voorwaarde dat het moet gaan om een weg met een verblijfsfunctie is geschrapt uit de wet;

dat met dit nieuwe wegtype en deze juridische wijziging het sindsdien mogelijk is om ook 30 km/uur in te voeren op de drukkere gebieds-ontsluitingswegen met zowel een verblijfs- en verkeersfunctie;

dat met de invoering van 30 km/uur als maximumsnelheid de verkeersveiligheid verbetert en de geluidsoverlast vermindert;

Visie gemeente Nijmegen

dat in het op 25 september 2019 door de raad vastgestelde 'Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030 Nijmegen Goed op Weg' onder andere verkeersveiligheid als een belangrijk speerpunt is opgenomen. De landelijke uitgangspunten van Duurzaam Veilig staan daarbij centraal als het gaat om de inrichting van de wegen met bijvoorbeeld bij voorkeur vrijliggende fietspaden langs 50 km/uur wegen. Om de verkeersveiligheid verder te vergroten wordt ingezet op meer 30km/uur wegen;

dat de raad op 7 juni 2023 de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' heeft vastgesteld, waarbij de motie '30 km/uur op de goede wegen' is aangenomen. De raad vroeg daarmee om een goed onderbouwd

1) Halvering verkeersslachtoffers in 2030? SWOV 2022

30 km-wegenplan waarin de voor- en nadelen goed in beeld zijn gebracht en waarbij bewoners betrokken zijn, alvorens te besluiten tot het invoeren van 30 km/uur als norm voor de wegen in Nijmegen;

dat de raad op 29 januari 2025 de 'Netwerkvisie Mobiliteit: 30 km/uur als norm' heeft vastgesteld, als uitwerking van de hierboven genoemde motie;

dat in de 'Netwerkvisie Mobiliteit: 30 km/uur als norm' staat beschreven dat ongeveer de helft van de huidige 50 km/uur straten een nieuwe functie krijgt als 'stadsstraat', waarbij de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur (GOW30);

dat op de betreffende wegen van oudsher bij wet een maximum toegestane snelheid geldt van 50 km/uur, wat niet betekent dat de wegen ook daadwerkelijk zijn ingericht conform de aangescherpte CROW richtlijnen en inrichtingskenmerken voor GOW50 wegen. Zo is bijvoorbeeld veelal geen sprake van vrijliggende fietspaden, die vanwege de verkeersveiligheid wel voorgeschreven zijn bij GOW50 wegen, halteren bussen op rijbanen en/of is sprake van langsparkeren en erfontsluitingen direct op de rijbaan in plaats van op parallelwegen. Door het ontbreken van voldoende ruimte, als ook vanwege belangen bij groenstructuren en bijvoorbeeld voldoende parkeerruimte konden en kunnen deze wegen ook niet worden ingericht als veilige GOW50 wegen;

dat de betreffende wegen, na aanpassing van de bebording en markering, daarom beter voldoen aan de CROW richtlijnen en inrichtingskenmerken voor GOW30 wegen dan die voor GOW50 wegen;

dat de keuze voor de betreffende wegen bovendien is ingegeven om te komen tot ook voor de weggebruiker logisch geheel qua 30 km/uur zones;

dat een deel van de wegen beoogd als stadsstraat kan worden heringericht overeenkomstig de nieuwe functie door een combinatie met gepland groot onderhoud dan wel als gevolg van gebiedsontwikkelingen;

dat het om financiële redenen en vanwege het beperken van maatschappelijke overlast niet haalbaar is om binnen afzienbare tijd ook het andere deel van de beoogde stadsstraten volledig herin te richten;

dat er daarom voor gekozen is deze wegen eerst op een sobere, doch doelmatige manier aan te pakken en zo op korte termijn al de verkeersveiligheid op deze wegen te verbeteren. Een en ander aansluitend aan de invoering van de 30 km/uur zones op erftoegangswegen in Nijmegen einde jaren '90. Met deze sobere inrichting voldoen deze wegen reeds aan de inrichtingskenmerken zoals opgesteld door het CROW;

dat hiermee in eerste instantie op ongeveer 60 straten de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur;

dat het voornemen is de verlaging van de snelheid vanaf het derde kwartaal 2026 in te voeren;

dat er met het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur op deze wegen diverse aanpassingen worden gedaan;

dat deze aanpassingen zijn uitgewerkt in het Uitvoeringsplan Netwerkvisie, waarbij het onder andere om de volgende maatregelen gaat:

- het (ver)plaatsen van de 30 km/uur bebording waarmee we de bestaande 30 km/uur zones vergroten. Daarnaast worden op verschillende stadsstraten de voorrangsborden aangepast;
- het verwijderen en aanbrengen van markeringen waarbij op stadsstraten de (witte) asstrepen verwijderd worden en op brede wegen vervangen worden door een rode band ter visuele versmalling van de rijstroken;
- het aanbrengen van attentieverhogende markeringen zoals op de locaties waar de weggebruiker de (nieuwe) 30 km/uur zones inrijdt;
- het aanpassen van de instellingen van verschillende verkeerslichten waarbij de ontruimingstijden worden aangepast zodat deze aansluiten bij de geldende maximumsnelheid;
- het aanleggen van aanvullende fysieke snelheidsremmende maatregelen in de vorm van (bus)drempels, wegversmallingen of asverspringingen onder andere in de buurt van oversteeklocaties en op wegvakken met lange rechtstanden;

dat met deze maatregelen al op de sobere wijze wordt voldaan aan de meeste en vooral belangrijkste door het CROW opgestelde inrichtingskenmerken voor GOW30 wegen, waaronder het weghalen van de juridische rijrichtingsscheiding en het treffen van snelheidsremmende voorzieningen bij onder andere oversteeklocaties;

dat in die door het CROW opgestelde inrichtingskenmerken voor GOW30 wegen ook de voorkeur is uitgesproken voor een klinkerachtige verharding (in elementen) over de gehele rijbaan of gedeeltelijk. Dergelijke aanpassingen vallen echter niet binnen de mogelijkheden van een sobere aanpak en zijn in

het stedelijk gebied bovendien lang niet overal toepasbaar gelet op een toename van de geluidsbelasting op naast gelegen woningen en voorzieningen;

dat bij uitvoering in volgorde eerst de toegestane maximumsnelheid wordt aangepast en aansluitend de ondersteunende maatregelen worden getroffen. Door de omvang van het project kan de uitvoering van (fysiek) ondersteunende maatregelen of het aanpassen van markeringen mogelijk pas enige tijd later plaatsvinden;

Effectieve maatregel om de veiligheid te verbeteren

dat het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur een effectieve maatregel is om de verkeersveiligheid te verbeteren, omdat én een verkeersdeelnemer bij deze lagere snelheid een ruimer blikveld heeft én een remweg heeft die twee keer zo kort is én de impact van een eventueel ongeval bij de lagere snelheid aanmerkelijk kleiner is;

dat, zoals al gesteld in de aanleiding, het SWOV het effect van een uitbreiding van de snelheidslimiet van 30 km/uur in de bebouwde kom onderzocht heeft, waarbij verwacht wordt dat er circa 25% minder ernstige verkeersgewonden zijn door de aanpassing van de snelheidslimiet;

dat momenteel in het land onderzoeken gedaan worden naar de effecten van de invoering van de GOW30 wegen. Uit een eerste beeld van studies door DTV en Goudappel, zoals gepubliceerd in het vaktijdschrift Verkeerskunde van 9 december 2025, blijkt dat op de onderzochte en veelal sober ingerichte wegen de werkelijk gereden snelheid als V85 waarde (het 85e percentiel van de snelheid, is de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden) al afgenomen is met zo'n 10%. Bij benadering en gemiddeld genomen geldt volgens de SWOV dat als de gemiddelde snelheid op een weg met 10% daalt, het aantal lichte letselongevallen met 20% daalt, het aantal ernstig letselongevallen met 30% en het aantal dodelijke ongevallen met maar liefst 40% daalt. Dat is een aanzienlijk effect.

Bijkomende voordelen

dat door de lagere snelheid meer mensen ervoor zullen kiezen om voor korte ritten de fiets te gebruiken. Met een multimodaal verkeersmodel is het effect van het verlagen van de maximum toegestane snelheid van 50 naar 30 km/uur op de betreffende wegen onderzocht, waarbij het model een afname van 2 a 3% van het autoverkeer verwacht. De maatregel draagt daardoor bij aan de mobiliteitstransitie naar duurzame én ruimte-efficiëntere vormen van vervoer;

dat met het verlagen van de maximum toegestane snelheid de oversteekbaarheid van wegen voor voetgangers en fietsers verbetert;

dat de maatregel daarnaast resulteert in minder geluidshinder omdat het teruggaan naar 30 km/u resulteert in grofweg een halvering van het verkeerslawaai. Dit draagt bij aan het voorkomen en beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en daaraan gekoppeld aan een betere gezondheid van de inwoners;

dat op termijn bij volledige herinrichting van de stadsstraten bovendien meer ruimte vrijkomt voor fietsers, voetgangers en bijvoorbeeld maatregelen in het kader van klimaatadaptie;

Belangenafweging

dat in het voortraject van het opstellen van de Netwerkvisie en het uitvoeringsplan overleg is gepleegd met verschillende belanghebbenden waaronder de nood- en hulpdiensten, het ov-bedrijf, de politie, de fietsersbond en vertegenwoordigers van wijkraden;

dat met het bepalen van het type fysieke snelheidsremmende maatregelen rekening is gehouden met aanrijroutes van hulpdiensten en routes van lijnbussen;

dat de exacte locaties en uitwerking van deze fysieke maatregelen in het voortraject nog worden afgestemd met de hulpdiensten en de openbaar vervoermaatschappijen;

dat de verlaging van de maximumsnelheid als doel heeft de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad te vergroten;

dat gelet op onderzoek naar het effect van deze maatregel (onder meer door het SWOV) een lagere snelheid zal leiden tot minder verkeersongevallen en minder geluidhinder waarmee het terugbrengen van de maximumsnelheid bijdraagt aan de beoogde doelen van dit ontwerp-besluit;

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 te voorkomen of beperken;

dat het college deze belangen laat prevaleren boven mogelijke nadelige gevolgen en hinder die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit kunnen ondervinden;

dat de mogelijke nadelige gevolgen naar het oordeel van het college niet opwegen tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de verkeersdeelnemers in Nijmegen;

dat het treffen van een verkeersmaatregel daarnaast een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van de 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 de verkeersadviseur van de politie heeft aangegeven geen positief advies af te geven voor dit verkeersbesluit. Omwille van handhaving heeft het namelijk de voorkeur van de politie dat de betrokken wegen volledig worden heringericht alvorens de maximum toegestane snelheid te verlagen. Voor de weggebruiker is het dan het meest duidelijk welk gedrag verwacht wordt;

dat het echter om redenen van zowel financiële aard als omwille van de maatschappelijke impact van wegwerkzaamheden niet mogelijk is om de betrokken wegen op afzienbare tijd her in te richten. Afhankelijk van de staat van onderhoud kan herinrichting voor sommige van de wegen zelfs pas over enkele tientallen jaren aan de orde zijn;

dat de negatieve trend in verkeersonveiligheid vraagt om effectieve maatregelen op afzienbare termijn;

dat door de aanscherping van de richtlijnen voor GOW50 de wegen betrokken in dit besluit veelal niet meer voldoen aan de nu geldende vereisten voor 50 km/uur wegen. Het gaat daarbij met name om de aanscherping ten aanzien van fietsvoorzieningen, die voor GOW50 wegen nu een vrijliggend verplicht fietspad, parallelweg of fietsers via een alternatieve route voorschrijven. Het overgrote merendeel van de in dit verkeersbesluit betrokken wegen beschikt echter slechts over fietsstroken of fietsuggestiestroken;

dat de betrokken wegen daarom meer voldoen aan de huidige richtlijnen voor GOW30 dan voor GOW50 wegen, ook al is de GOW30 inrichting in eerste instantie sober van aard;

Tot slot

dat de wegen in dit besluit in eigendom en onder beheer zijn van de gemeente Nijmegen;

dat dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht waarbij een ieder na publicatie en terinzagelegging (vanaf 5 juni 2026) naar keuze schriftelijk of mondeling gedurende zes weken zienswijzen kan indienen;

dat het bijdraagt aan een zorgvuldige voorbereiding van het te nemen verkeersbesluit dat eenieder in de gelegenheid wordt gesteld om zienswijzen hierover kenbaar te maken;

dat ingediende zienswijzen kunnen resulteren in het wijzigen van het voorliggende ontwerp-besluit;

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:

Op die hierna in figuur 1 t/m 6 genoemde straten de volgende maatregelen te nemen:

Ten aanzien van bebording

Verwijderen

- I. Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A1-30 (maximumsnelheid) volgens Bijlage I, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.
- II. Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A1-30-ZB (zone) volgens Bijlage I, van het RVV 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.
- III. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model A2-30 (einde maximumsnelheid) volgens Bijlage I, van het RVV 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.

- IV. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model A2-30-ZE (zone) volgens Bijlage I, van het RVV 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.
- V. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model B1 (voorrangsweg) volgens Bijlage I, van het RVV 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.
- VI. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model B3 (voorrangskruispunt) volgens Bijlage I, van het RVV 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.
- VII. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model B6 (verleen voorrang) volgens Bijlage I, van het RVV 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.

Plaatsen

- VIII. Het plaatsen van de verkeersborden conform model A1-30-ZB (maximumsnelheid, zone) volgens Bijlage I, van het RVV 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.
- IX. Het plaatsen van verkeersborden conform model A2-30-ZE (Maximumsnelheid, einde zone) volgens Bijlage I, van het RVV 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.
- X. Het plaatsen van verkeersborden conform model B3 (voorrangskruispunt) volgens Bijlage I, van het RVV 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.
- XI. Het plaatsen van verkeersborden conform model B4 (voorrangskruispunt links) volgens Bijlage I, van het RVV 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.
- XII. Het plaatsen van verkeersborden conform model B5 (voorrangskruispunt rechts) volgens Bijlage I, van het RVV 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.

Ten aanzien van andere verkeersbesluitplichtige maatregelen:

- XIII. Het verwijderen van verkeerstekens op het wegdek (haaiantanden) als bedoeld in artikel 1 en artikel 80 van het RVV 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 6.








Figuur 1 Nijmegen Centrum

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y				
1	Nijmegen Centrum																												
2			Te verwijderen								Te plaatsen																		
			A1-30	A1-30-ZB	A2-30	A2-30-ZE	B1	B3	B4	B5	B6	Haaiantanden	A1-30-ZB	A2-30-ZE	B3	B4	B5	B6	Haaiantanden										
3	Aard Kloofgracht																												
4	Benedictus Harnemstraat																												
5	Dinde Waalkaai																												
6	Geraent Kloofgracht																												
7	Gravenst																												
8	Herkeggen																												
9	Herkeggen																												
10	Kerkenduis																												
11	Klein Marsberg																												
12	Kloofgracht																												
13	Langhe Polderstraat																												
14	Nieuwe Kloofgracht																												
15	Parkweg																												
16	Rode Toon																												
17	Sint Jansstraat																												
18	Van Bronckhorststraat																												
19	Van der Bruggenstraat																												
20	Vening																												
21	Vonderstraat																												
22	Vonderstraat																												
23	Vonderstraat																												
24	Vonderstraat																												
25	Vonderstraat																												








boel einde zone 30 is hier reeds aanwezig

volgens databestand staan er 2 parkeren, buiten op straat is er echter al 1 weg










Figuur 2 Nijmegen Noord

Nijmegen Noord	N verkeer							S verkeer							
	AT-30	AT-30-ZB	A2-30	A2-30-ZB	MO1	MO2	MO3	AT-30-ZB	A2-30-ZB	MO1	MO2	MO3	MO4	MO5	
24															
25															
26															
27															
28															volgers datbestand staan er zandborden, buiten op straat staan ze (nog) niet
29															
30															
31															
32															
33															
34															
35															
36															
37															
38															
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															










Figuur 3a Nijmegen Oost

Nijmegen Oost	N verkeer							S verkeer							
	AT-30	AT-30-ZB	A2-30	A2-30-ZB	MO1	MO2	MO3	AT-30-ZB	A2-30-ZB	MO1	MO2	MO3	MO4	MO5	
48															
49															
50															
51															
52															
53															
54															
55															
56															
57															
58															
59															
60															
61															
62															
63															
64															
65															
66															
67															
68															
69															
70															
71															
72															
73															
74															

Figuur 4a Nijmegen Midden en Zuid

34	Nijmegen Midden en Zuid	Tussen										Tussen				
		AT-30	AT-30-2B	A2-30	A2-30-2E	BI-1	BI-2	BI-3	BI-4	AT-30-2B	A2-30-2E	BI-5	BI-6	BI-7	BI-8	
340																
341	Milken	1	1													
342	Albert Schenkelaar	1	2													
343	Dea Straat															
344	Archemstraat	2	2													
345	Beendstraat	2	2													
346	Berckstraat	2	2													
347	Bloedstraat	1	1													
348	Brakensteeg	1	1													
349	Buizenstraat	1	1													
350	Buursteeg	1	1													
351	Canalstraat	1	1													
352	Capestraat	1	1													
353	Caubstraat	1	1													
354	De Coelstraat	1	1													
355	Caubstraat	1	1													
356	de Gerechtlaan	1	2													
357	de Raamstraat	1	1													
358	Oud-Schagenstraat	1	1													
359	Elzenstraat	1	1													
360	Ervenstraat	2	2													
361	Engelstraat	1	2													
362	Fahnestraat	2	2													
363	Felthstraat	1	1													
364	Fruijstraat	1	1													

Figuur 4b Nijmegen Midden en Zuid

2		Tussen										Tussen				
		AT-30	AT-30-2B	A2-30	A2-30-2E	BI-1	BI-2	BI-3	BI-4	AT-30-2B	A2-30-2E	BI-5	BI-6	BI-7	BI-8	
201	Perkstraat															
202	Leefstraat	1	1													
203	Debaanstraat	2	2													
204	Geestweg	1	1													
205	Zoosstraat															
206	Gevoelsteeg (overlast spoor)															
207	Geef-Geefstraat	1	1													
208	Haarlemsteeg	2	2													
209	Heideveldstraat	2	2													
210	Heideveldsteeg	1	1													
211	Heideveldstraat	2	2													
212	Heideveld	2	2													
213	Heideveld	1	1													
214	Heideveld	1	1													
215	Heideveld	1	1													
216	Heideveld	1	1													
217	Heideveld	1	1													
218	Heideveld	1	1													
219	Heideveld	1	1													
220	Heideveld	1	1													
221	Heideveld	1	1													
222	Heideveld	1	1													
223	Heideveld	1	1													
224	Heideveld	1	1													
225	Heideveld	1	1													
226	Heideveld	1	1													
227	Heideveld	1	1													
228	Heideveld	1	1													
229	Heideveld	1	1													
230	Heideveld	1	1													
231	Heideveld	1	1													
232	Heideveld	1	1													
233	Heideveld	1	1													
234	Heideveld	1	1													
235	Heideveld	1	1													
236	Heideveld	1	1													
237	Heideveld	1	1													
238	Heideveld	1	1													
239	Heideveld	1	1													
240	Heideveld	1	1													
241	Heideveld	1	1													
242	Heideveld	1	1													
243	Heideveld	1	1													

op dit moment ontbreekt hier het afZwa bord

Gedurende deze termijn kan op grond van de Algemene wet bestuursrecht door belanghebbenden een zienswijze op dit ontwerp-besluit worden ingediend.

Dat kan schriftelijk naar Burgemeester en Wethouders van Nijmegen, t.a.v. de heer D. Beumer, postbus 9105, 6500 HG Nijmegen, onder vermelding van: stadsstraten 30 km/uur

Via e-mail naar mobiliteit@nijmegen.nl met onderwerp "stadsstraten 30 km/uur"

Ook kunt u op werkdagen tussen 9.00 en 16.00 uur bellen met het klantcontactcentrum via

14 024. Geef dan aan dat u een reactie wilt geven op de stadsstraten 30 km/uur. Op basis van uw reactie wordt een notitie opgesteld.

Bijlage:

- Netwerkvisie Mobiliteit
- Overzicht tabel maatregelen per straat