



Verkeersbesluit Griftdijk-Griftdijk Noord; afsluiting gemotoriseerd verkeer (spitstijden)



kenmerk: 17.0005701

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN NIJMEGEN;

Overwegende,

dat in Nijmegen-Noord door de landelijke en regionale groei van de mobiliteit, maar ook door de woningbouw die hier plaatsvindt wordt bijgedragen aan een toename van de verkeersintensiteit;

dat het door groei van de mobiliteit en door de geplande woningbouw ook op de wegen in de westflank van Nijmegen-Noord drukker zal worden;

dat zich binnen dit gebied de Griftdijk bevindt die vanaf de A15 een verbinding vormt met Griftdijk Noord vanwaar een route richting Generaal James Gavinsingel (De Oversteek/S100) kan worden gekozen;

dat de Griftdijk een gebiedsontsluitingsweg is waaraan binnen de gemeente Nijmegen de wijk Oosterhout is gelegen;

dat er in 2006, 2007 en 2011 raadsbesluiten zijn genomen over de gewenste verkeersstructuur van Nijmegen-Noord;

dat daarin onder meer is opgenomen welke verkeersverbindingen in Nijmegen-Noord zijn voorzien als doorstroom- en invalswegen en er maatregelen worden genoemd om de verkeersdruk te reguleren;

dat in 2015 een onderzoek is gestart naar de afronding van de verkeersstructuur in Nijmegen-Noord;

dat daarbij de verkeerssituatie in Nijmegen-Noord als geheel is beschouwd, maar uit analyse is gebleken dat de problematiek en aanpak voor het gebied ten westen van de Prins Mauritssingel en het gebied ten oosten van de Prins Mauritssingel verschillen kent;

dat uit een verkenning tijdens de eerste fase van de studie naar voren is gekomen dat een gescheiden aanpak van de west- en de oostflank in Nijmegen-Noord verantwoord is;

dat dit verkeersbesluit ziet op een onderdeel van de verkeersproblematiek aan de westflank van Nijmegen-Noord;

dat het voor de westflank qua verkeersproblematiek vooral gaat om de vraag op welke wijze de verkeersintensiteit op de Griftdijk – Griftdijk Noord op een aanvaardbaar niveau gebracht en gehouden kan worden;

dat in de huidige situatie de verkeersintensiteit op de Griftdijk ter hoogte van Woonpark Oosterhout met ca. 11.000 motorvoertuigen per etmaal (mtv/etmaal) met name in spitsperiodes leidt tot congestie van het verkeer en verminderde leefbaarheid;

dat aanvankelijk vanwege de maatregelen aan de Prins Mauritssingel en Knoop Lent sprake was van een afname van verkeer op de Griftdijk;



dat echter, mede door de ingebruikname van Stadsbrug De Oversteek en de woningbouwontwikkeling in het gebied de verkeersdruk op de Griftdijk – Griftdijk Noord weer is toegenomen;

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

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

dat daarmee de ontsluiting van de wijk verre van optimaal is 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 heeft binnen het Waalspronggebied en het dorp Oosterhout (Gemeente Overbetuwe);

dat door bureau Goudappel Coffeng geactualiseerde 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 wordt 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 er diverse maatregelen zijn onderzocht om de verkeersdruk op de Griftdijk terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau;

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

dat op grond van de gewijzigde inzichten in de verkeerssituatie in Nijmegen Noord door de gemeenteraad op 13 juli 2016 is besloten over te gaan tot het verplaatsen van de bewonersvriendelijke afsluiting (knip) naar Griftdijk Noord ten zuiden van de Terralaan (busbaan);

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

dat volgens raadsbesluiten uit 2006, 2007, 2011 oorspronkelijk een bewonersvriendelijke afsluiting was voorzien op de Griftdijk tussen de rotondes Stationsstraat en Oude Groenestraat (noordelijke knip);

dat uit nadere verkenning van deze maatregel naar voren is gekomen dat afsluiting op deze plek te weinig effect zal hebben op de verkeersintensiteiten rondom Woonpark Oosterhout/Grote Boel;

dat de geactualiseerde verkeersberekeningen laten zien dat de verkeersintensiteit bij deze noordelijke afsluiting niet afneemt maar toeneemt tot ca. 14.000 motorvoertuigen per etmaal op Griftdijk Noord in 2025;

dat dit ten opzichte van de huidige situatie leidt tot verslechtering van de toegang tot de woonwijken en dit ten koste gaat van de oversteekbaarheid en van de doorstroming van het verkeer;

dat dit betekent dat de verkeerssituatie verslechtert en er dus niet wordt bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van het gebied;

dat gelet op de geactualiseerde verkeersberekeningen de noordelijke bewonersvriendelijke verkeersafsluiting op de Griftdijk tussen de rotondes Stationsstraat en Oude Groenestraat (noordelijke knip) zorgt voor onvoldoende afname van de verkeersintensiteit;



dat op grond van deze gewijzigde inzichten de locatie op de Griftdijk tussen de rotondes Stationsstraat en Oude Groenestraat waar de bewonersvriendelijke afsluiting volgens besluit van de gemeenteraad in 2007 was voorzien, niet de juiste plek is om het gewenste effect op de verkeersdruk op de Griftdijk-Griftdijk Noord te bewerkstelligen;

dat om binnen de huidige inrichtingsmogelijkheden van de Griftdijk ter hoogte van Woonpark Oosterhout/Grote Boel tot een aanvaardbare situatie te komen een verkeersintensiteit van tussen de 8.000 en 11.000 mtv/etmaal aanvaardbaar wordt geacht, mits de intensiteit in de spitsuren beperkt wordt (tot ca. 900 voertuigen per uur);

dat dit wordt beschouwd als een verkeersbelasting die meer evenwicht biedt tussen bereikbaarheid en leefbaarheid;

dat door verplaatsing van de bewonersvriendelijke afsluiting naar een zuidelijker gelegen locatie wél het gewenste effect op de verkeersintensiteit op de Griftdijk wordt bereikt;

dat de zuidelijke afsluiting tot meer verkeer leidt op het noordelijke deel van de Griftdijk dan in het geval was gekozen voor de noordelijke knip (raadsbesluit 2007), maar dat het noordelijke deel van Griftdijk daar verkeerskundig en qua leefomgeving beter op is ingericht;

dat door de zuidelijke knip met maatregelen als stiller asfalt de geluidsbelasting op het noordelijke deel van de Griftdijk afneemt tot een aanvaardbaar niveau;

dat door het verplaatsen van de bewonersvriendelijke knip in zuidelijke richting de verkeerscirculatie en de bereikbaarheid in de westflank verandert ten opzichte van de oorspronkelijke plannen;

dat in verband daarmee de plannen zijn voorgelegd aan bewoners en belanghebbenden in het betreffende gebied;

dat tijdens deze bijeenkomsten op de plannen is gereageerd en er ideeën zijn ingebracht;

dat uit voorliggende plannen en de inbreng van bewoners en belanghebbenden een aantal varianten naar voren is gekomen dat (met aanvullende maatregelen) voldoende verkeerskundig effect heeft op de verkeerssituatie en bijdraagt aan de doelstelling leefbaarheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid;

dat vervolgens de volgende varianten nader zijn onderzocht:

1. Een zuidelijke bewonersvriendelijke knip in de Griftdijk
2. Meer bestaande infrastructuur openstellen voor autoverkeer (busbaan Fruitlaan/Terralaan en Oosterhoutsedijk) en inrichten Griftdijk als 30 km/uur gebied
3. Griftdijk en Italiëstraat inrichten en aanwijzen als 30 km/uur gebied

dat deze varianten zijn vergeleken met de situatie die zou ontstaan indien het oorspronkelijke raadsbesluit uit 2007 (noordelijke bewonersvriendelijke knip in de Griftdijk) zou worden uitgevoerd;

dat genoemde varianten zijn beoordeeld op de verkeerseffecten in 2025 na afronding van het bouwprogramma in de Waalsprong;

dat is vastgesteld dat de varianten 1, 2 en 3 leiden tot beperking van de verkeersintensiteit op de Griftdijk nabij Woonpark Oosterhout;

dat deze varianten in dat opzicht een beter effect hebben dan de noordelijke bewonersvriendelijke knip waarbij de verkeersintensiteit uiteindelijk niet afneemt, maar juist zal toenemen;

dat variant 2 (meer infrastructuur openstellen/30 km/uur) zal leiden tot een toename van verkeer op de Terralaan/Fruitlaan (ca. 6.000 mtv/etmaal), maar bij de inrichting van deze weg en de stedenbouwkundige opzet van de woonwijk geen rekening is gehouden met een dergelijke verkeersstroom;

dat in deze situatie wijkcentrum De Klif en basisschool de Oversteek aan een weg met doorgaand verkeer komen te liggen waardoor het oversteken voor voetgangers en fietsers tot verkeersonveilige situaties kan leiden;



dat er bovendien maatregelen vanwege geluidsbelasting getroffen dienen te worden en ook aanpassing van het bestemmingsplan nodig is;

dat onderzoek uitwijst dat het openstellen van de Oosterhoutsedijk slechts een te verwaarlozen effect heeft op de verkeersintensiteit op de Griftdijk;

dat variant 3 (Griftdijk en Italiëstraat 30 km/uur) in theorie in voldoende mate de verkeersintensiteit op de Griftdijk beperkt en bij deze optie een bewonersvriendelijke knip overbodig zou zijn;

dat echter bij een maximumsnelheid van 30 km/uur hoort dat de weg dan ook een inrichting krijgt die past bij deze snelheid;

dat dit betekent dat het wegbeeld in overeenstemming dient te zijn met de geldende maximumsnelheid;

dat er in dat geval om de gewenste snelheid af te dwingen over het betreffende wegvak van ca. 1,5 km maatregelen zoals drempels, plateaus toegepast moeten worden en de voorrangssituatie op kruisingen met andere 30 km/uur wegen gelijkwaardig dient te zijn;

dat bovendien volgens de landelijke richtlijnen op een dergelijke weg met een verblijfsfunctie het fietsverkeer mengt met het autoverkeer en het wegprofiel geen vrijliggende fietspaden bevat;

dat de verwachting is dat als deze maatregelen worden getroffen er nog altijd ca. 6.000 mtv/etmaal via de Griftdijk zullen rijden;

dat een dergelijke intensiteit in de gegeven omstandigheden niet past bij een weg waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt;

dat het over een lengte van ca. 1,5 km niet aanvaardbaar is dat fietsers met dergelijke hoeveelheden auto's worden gecombineerd;

dat handhaving van fietspaden binnen een 30 km/uur gebied niet past bij de inrichting van een dergelijk gebied en dat ten koste gaat van de beleving en de geloofwaardigheid van de geldende maximumsnelheid;

dat het openbaar vervoer in deze situatie te maken zal krijgen met een slechtere doorstroming en, mede gelet op de omstandigheid dat op dit tracé is in de toekomst een Hoogwaardige Openbaar Vervoer-route (HOV-route) is voorzien, een 30km/uur gebied niet strookt met een dergelijke route voor openbaar vervoer;

dat daarmee de instelling van 30 km/uur op de Griftdijk geen reële en handhaafbare oplossing is voor de verkeersproblematiek op deze weg;

dat gelet op het voorgaande een bewonersvriendelijke afsluiting in het zuidelijk deel van de Griftdijk (ten zuiden van de Terralaan) de meest geschikte manier blijft om de verkeersintensiteit op de Griftdijk te kunnen blijven beheersen;

dat als locatie voor de afsluiting het punt op de Griftdijk Noord (ten zuiden van de Griftdijk) ca. 120 meter ten noorden van de aansluiting Italiëstraat is gekozen;

dat met afsluiting op deze plek het gewenste effect op de verkeersintensiteit op de Griftdijk-Griftdijk Noord wordt bereikt;

dat omdat de verkeersintensiteiten op dit moment alleen tijdens de spijstijden te hoog zijn, vooralsnog gekozen wordt om de afsluiting op werkdagen tijdens venstertijden van 7.00 tot 9.00 en 16.00 tot 18.00 uur in te stellen;

dat deze verkeersmaatregel hiermee proportioneel is en bijdraagt aan voldoende evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid;

dat voor een verdere beheersing van de verkeersintensiteiten de mogelijkheid bestaat dat naarmate het bouwprogramma in de Waalsprong vordert de venstertijden worden uitgebreid;

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

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 heeft plaatsgevonden met het Openbaar Ministerie (OM) en Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM);

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) 2017 (nr. 17.0003854);

dat het een digitale ontheffing op kenteken betreft;

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

dat er via de Prins Mauritssingel en de Margaretha van Mechelenweg geschikte routes voor doorgaand verkeer voorhanden zijn;

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

Dat verkeer afkomstig van buiten het ontheffingsgebied tijdens de spittijden 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 via bebording zal worden gewezen op de spitsafsluiting zodat bestuurders zonder ontheffing tijdig de mogelijkheid hebben om een alternatieve route te kiezen;

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 naast de bewonersvriendelijke afsluiting tijdens spittijden een aantal aanvullende maatregelen wordt getroffen op de Griftdijk-Griftdijk Noord, waaronder een rotonde bij de Terralaan en een fiets-oversteek ter hoogte van de Terracottastraat;

dat voorts bij besluit van 8 mei 2017 een geslotenverklaring voor vrachtauto's is ingesteld waarmee wordt beoogd het zware verkeer te weren van de Griftdijk – Griftdijk Noord om op die manier ook bij te dragen aan het verlichten van de verkeersdruk;

dat de locatie van de geslotenverklaring voor vrachtauto's en de bewonersvriendelijke afsluiting tijdens spittijden op dezelfde plek op Griftdijk Noord zijn voorzien;

dat vanuit noordelijke richting een voorziening (rotonde) wordt voorbereid om tevens aan deze zijde van de afsluiting een mogelijkheid tot keren te hebben;

dat door de instelling van het verbod voor gemotoriseerd verkeer conform dit verkeersbesluit doorgaand verkeer dat dus niet in de wijk hoeft te zijn, op werkdagen tijdens de spittijden 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 deze maatregel past binnen de beleidsuitgangspunten vastgelegd in de nota Nijmegen Duurzaam Bereikbaar;

dat het instellen van de afsluiting tijdens spittijden met zich mee kan brengen dat bewoners van buiten het ontheffingsgebied moeten omrijden en dus met enige omrijdtijd te maken krijgen, 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 tijdens de spittijden van deze weg gebruik kan maken, bijvoorbeeld als route tussen de A15 en De oversteek;

dat bewoners en ondernemers tijdens informatieavonden in de gelegenheid zijn gesteld om mee te praten over de maatregelen waarmee wordt beoogd verbetering te brengen in de verkeerssituatie in Nijmegen-Noord;

dat er op bestuurlijk vlak overleg heeft plaatsgevonden met de gemeente Overbetuwe en zij zich, in tegenstelling tot de noordelijke variant, kunnen vinden in de locatie van de bewonersvriendelijke afsluiting zoals die nu voorligt;

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 Mandaat-, Volmacht- en Machtigingsbesluit gemeente Nijmegen (nr. 2017, 91602), waarin voor wat betreft afdeling mobiliteit onder volgnr. 25 voor tijdelijke en definitieve verkeersbesluiten op basis van de Wegenverkeerswet 1994 onder voorwaarden mandaat is verleend aan de Programmanager Mobiliteit (RO10) en het bureauhoofd Parkeren en Verkeersmanagement (SB60);

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

besluiten:

1. Door het plaatsen van borden C12 als bedoeld in bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en onderborden met opschrift "ma-vrij 7-9h en 16-18h uitgezonderd ontheffinghouders en lijnbussen" een geslotenverklaring voor motorvoertuigen in te stellen 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 en lijnbussen;

Nijmegen, 27 juni 2017

Namens burgemeester en wethouders van Gemeente Nijmegen,

Bureauhoofd Parkeren en Verkeersmanagement

Mededelingen

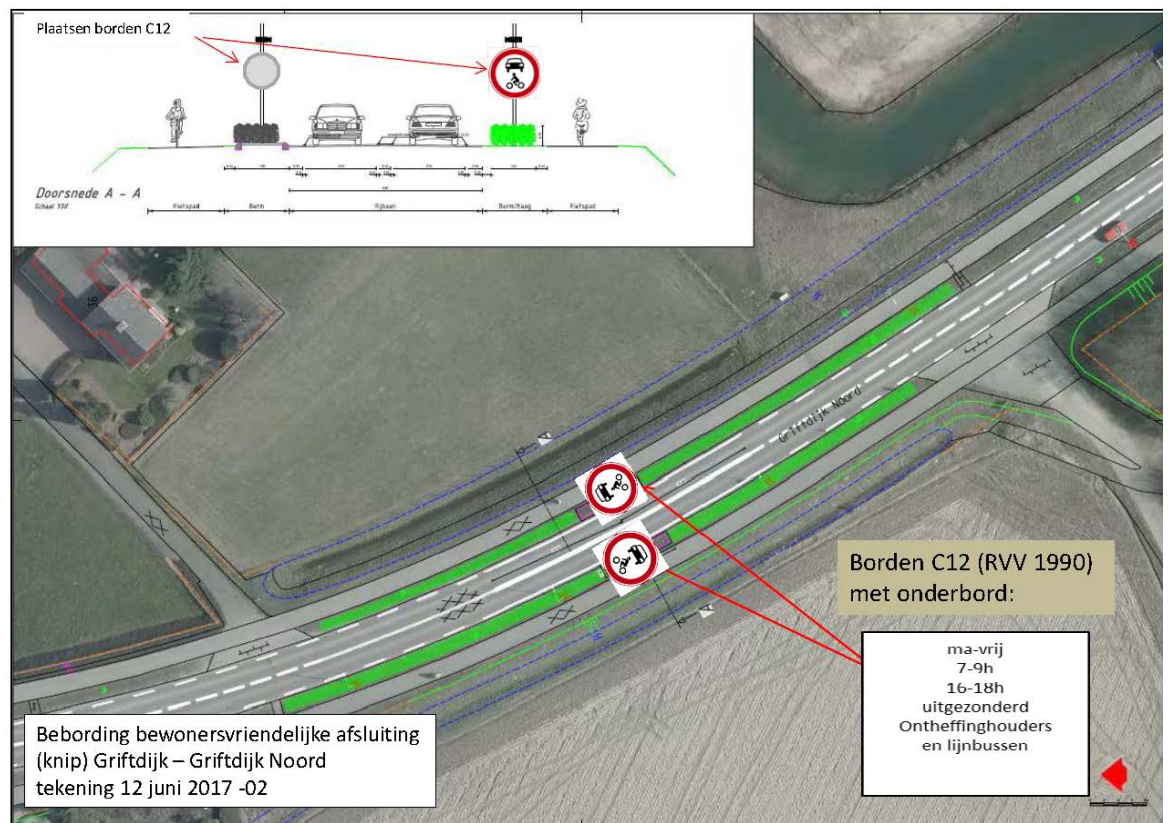
Bezwaar en Beroep

Dit besluit ligt gedurende zes weken na heden voor eenieder ter inzage bij de Informatiebalie in de Stadswinkel, Mariënborg 30 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.



Spits-Knip op basis van het “Huidig wegennet”

- | | | | |
|--|--|--|------------------------|
| | Doorstroomroutes regio | | Doorstroomroutes regio |
| | Doorstroomroutes stad | | Doorstroomroutes stad |
| | Overige 50/80km-wegen | | Overige 50/80km-wegen |
| | 30/60km-weg | | 30/60km-weg |
| | GOW, onderzoek naar functie / inrichting | | In studie |
| | BUS | | |



6 maart 2017

P. Oomen PK20