

10 Fietsknelpunten Nijmegen

Verkeerswerkgroep Nijmegen

oktober 2019



De Verkeerswerkgroep is opgericht op initiatief van GroenLinks Nijmegen, maar ook niet-GroenLinks leden maken onderdeel uit van deze werkgroep.

Inleiding

In 2002 kwam de verkeerswerkgroep van GroenLinks, in samenwerking met de Fietsersbond en de Gelderse Milieufederatie met de eerste specifieke fietsnota voor Nijmegen. Tal van mobiliteitsvisies waren er geproduceerd door de gemeente, maar nog nooit een specifieke fietsnota. Groenlinks nam daarmee het voortouw. Nadien zijn nog diverse andere fietsnota's door GroenLinks geproduceerd waaronder in 2015 de eerste Fietsknelpuntennota. Deze nota borduurt hierop verder.



In onderstaande inventarisatie vindt u de belangrijkste fietsknelpunten die door de Verkeerswerkgroep zijn geïnventariseerd, in volgorde van belangrijkheid.

De verkeerswerkgroep heeft niet de ambitie, noch de mogelijkheden om alle fietsknelpunten in de gemeente Nijmegen te inventariseren en te beschrijven. Toch geeft onderstaande een goed overzicht van belangrijke knelpunten voor de fiets in Nijmegen.

TOP 3 KNELPUNTEN

1. Doorgaande weg door Lindenholt-West (Broekstraat, Ackerbroekweg, Weijbroekweg)

Probleem algemeen: deze doorgaande weg is op veel plaatsen zeer gevaarlijk voor fietsers. Er zijn veel haakse bochten die het zicht op aankomend autoverkeer verhinderen voor fietsers die over willen steken. Vermoedelijk was bij aanleg van de weg de verwachting dat de bochten tot snelheidsvermindering zouden leiden. In de praktijk blijkt dit echter niet het geval, wat in combinatie met het pas laat kunnen zien aankomen van de hardrijdende auto's tot gevaarlijke situaties leidt, zeker voor kinderen.



Probleem 1: een zeer gevaarlijk punt is het plotseling ophouden van het fietspad langs de Broekstraat, ter hoogte van de overgang naar de Ackerbroekweg. De fietser wordt hier gedwongen de rijbaan op te gaan. Dit ook nog eens meteen na de bushalte (als er een bus staat is er totaal geen zicht op aankomend verkeer). Dit gebeurt op een route naar – en al vrij dichtbij – twee basisscholen (de Montessorischool en De Wingerd), verderop een middelbare school (Mondialcollege) en het winkelcentrum

Leuvensbroek. Hier fietsen jonge kinderen, die dit punt totaal niet kunnen overzien en vaak zonder meer de rijbaan op gaan! Juist daar waar meer (fiets)verkeer is, verdwijnt het fietspad. Zie foto. Enkele honderden meters na het winkelcentrum en de middelbare school is er dan opeens wel weer een fietspad, langs de Weijbroekweg. In omgekeerde richting gebeurt hetzelfde.

Op ditzelfde punt waar de Broekstraat overgaat in de Ackerbroekweg gaat de Broekstraat met een slinger rechtdoor. Dit is een onduidelijke situatie voor automobilisten die rechtdoor willen over de Broekstraat: daarbij moeten ze de fietsers op het fietspad (dat zoals gezegd kort daarna ophoudt) voorrang verlenen, maar dit gaat nogal eens mis. Op dit punt is al eens een dodelijk ongeluk gebeurd.



Probleem 2: Onoverzichtelijke bocht in de weg. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de oversteek naar basisschool De Lindenhoeve. De afstand tot de bocht lijkt op de foto groter dan die in werkelijkheid is. Een aantal jaren geleden is er een voetgangersoversteekplaats aangelegd bij de ingang naar de Zellersacker (ongeveer ter hoogte van foto), maar daar hebben schoolkinderen die vanuit de richting van de sporthal komen niets aan.



Probleem 3: bij de afslag naar de diverse wijken ligt het fietspad (te) dicht langs de rijbaan, wat het voor automobilisten moeilijk maakt om fietsers op het fietspad te zien en voorrang te geven.

Voorgestelde oplossing: deze hele doorgaande weg grondig herzien. Het fietspad helemaal doortrekken (en waar dit uit ruimtegebrek misschien niet mogelijk is (rond het winkelcentrum?) een 30-kilometerzone instellen (ondanks de bus

die hier ook rijdt). De afslagen naar de wijken verbeteren. Snelheidsbeperkingen bij de haakse bochten. Meer voetgangersoversteekplaatsen. Kruispunt Horstacker-Ypenbroekweg is een overigens een mooi voorbeeld van groene golf voor fietsers. Zou ook op de kruising Ypenbroekweg-Nieuwstadsweg worden toegepast.

2. D'Almarasweg, vooral rondom spoorwegovergang



Probleem: gezien het grote aantal scholieren (NSG), in ieder geval in de ochtendspits, is de hele d'Almarasweg vanuit het westen al onveilig. Bij het naderen van het spoor wordt de fietsstrook ook nog eens versmald en verdwijnt vervolgens (beide richtingen). Na het spoor zijn de oversteekmogelijkheden voor de scholieren onveilig, al is de situatie iets verbeterd door een klein vak waar wachtende fietsers zich kunnen opstellen zonder het doorgaande fietsverkeer helemaal te blokkeren.

Voorgestelde oplossing: Verbreding spoorovergang, of als dat niet mogelijk is van de d'Almarasweg een eenrichtingsweg of een fietsstraat maken. Ook

blokkades op de weg, zigzag, drempels, zouden eventueel iets aan deze gevaarlijke situatie kunnen doen.

3. Graafseweg tussen Groenestraat en Hatertseveldweg

Probleem: Gevaarlijk fietspad pal langs de drukke Graafseweg, stadinwaarts, zonder rijbaanscheiding. Met name de vele vrachtwagens die hier voorbij denderen, plus in de avonduren en de nacht, auto's die veel te hard rijden. Er zijn ook veel studentenhuizen langs dit stuk van de Graafseweg met veel fietsgebruikers, die bij opstappen voor hun deur risico lopen aangereden te worden. Weg voldoet ook totaal niet aan duurzaam veilig (uit: *Categorie-indeling van wegen binnen de bebouwde kom. Een voorbeeldproject van indeling van het wegennet van de gemeente Nijmegen op basis van de uitgangspunten van het duurzaam-veilig concept SWOV uit 1994. "Op een relatief beperkt deel van het stroomnet met een lengte van globaal één kilometer - namelijk*



de Graafseweg tussen Keizer Karelplein en Neerbosscheweg ontbreken zowel rijbaanscheiding als fietsvoorzieningen, sluiten erftoegangsstraten rechtstreeks aan en komen erfaansluitingen voor. Hoewel voor fietsers creatieve (nood)oplossingen zijn gevonden via parallellopende straten en parkeren met een verbod is opgelost, voldoet dit wegvak totaal niet aan de duurzaam-veilig eisen”).

Voorgestelde oplossing: vrij liggend fietspad eventueel als ventweg, zoals verderop tussen Hatertseveldweg en Rozenstraat wel het geval is.

KNELPUNTEN 4 T/M 10

4. Kruising Begin Griftdijk Noord, S111, Spoorstraat en fietsbrug het Groentje



Probleem: Dit drukke kruispunt, met in de ochtendspits heel veel fietsende scholieren, is erg onoverzichtelijk en daarmee gevaarlijk. Ook omdat op de hoek van de S111 en Spoorstraat een autoparkeerplaats ligt met ontsluiting op de Spoorstraat.

Voorgestelde oplossing: betere scheiding tussen fiets en auto en tussen fietsen die diverse richtingen in fietsen. Ontsluiting van autoparkeerplaats alleen via de S111. Verder inrichten als fietsstraat.

5. Fietspad langs het bosje van de baron, van Gaziantepplein naar kruispunt Graafseweg – Neerbosscheweg (beschrijving in deze richting) en vice versa



Probleem: na het eerste deel van het fietspad, dat pal langs de (auto)rijbaan van de Neerbosscheweg loopt – netjes gescheiden door een hek – loopt het fietspad met een bocht naar de Sonatestraat. Aan het eind hiervan gaat deze met een bocht naar rechts over in (de ventweg van) de O.C. Huismanstraat. Vervolgens moet de fietser linksaf, een smal paadje in, om daarna de



rijbaan van de O.C. Huismanstraat over te steken naar de Aubadestraat. Aan het eind van de Aubadestraat weer naar links, om uiteindelijk rechtsaf bij het verkeerslicht de Graafseweg over te kunnen steken. Het is zo een sluip-door – kruip-door route, met veel onnodige bochten en een gevaarlijke oversteek van de O.C. Huismanstraat.

Voorgestelde oplossing: In plaats van de bocht naar de Sonatestraat het fietspad doortrekken langs de rijbaan van de Neerboscheweg, tot aan de Graafseweg. Hier lijkt voldoende ruimte voor. De fietsers kunnen dan met een verkeerslicht de O.C. Huismanstraat oversteken en komen vrijwel recht bij de oversteekplaats met verkeerslicht van de Graafseweg.

6. Erasmusrotonde



Probleem: Een steeds grotere groep (internationale) studenten en medewerkers maakt gebruik van de Erasmusrotonde. Dit leidt tot enorm drukke en gevaarlijke situaties. Er zit voor de bussen die van de Heyendaalseweg naar de Erasmusweg gaan een dode hoek in hun bocht. Ook is de rotonde voor autoverkeer zeer onoverzichtelijk. Er moet rekening gehouden worden met vaak vier verkeersstromen (twee richtingen fietsers en twee richtingen voetgangers). Zeker met regen- en sneeuwval is dit gevaarlijk.

Probleem: Een steeds grotere groep (internationale) studenten en medewerkers maakt gebruik van de Erasmusrotonde. Dit leidt tot enorm drukke en gevaarlijke situaties. Er zit voor de bussen die van de Heyendaalseweg naar de Erasmusweg gaan een dode hoek in hun bocht. Ook is de rotonde voor autoverkeer zeer onoverzichtelijk. Er moet rekening

Voorgestelde oplossing: Studenten van de universiteit schreven vorig collegejaar het volgende plan. <https://www.voxweb.nl/nieuws/het-verkeer-rond-de-campus-moet-radicaal-anders>. Het zou goed zijn om hier naar te kijken als goedkope uitvalsbasis om de verkeersstromen te scheiden, zodat fietsers veiliger kunnen bewegen.

7. Graafseweg tussen Dennenstraat en Groenestraat



Probleem: ontbreken van fietspad + verbod om hier te fietsen en zeer smal trottoir stadinwaarts. Aantal huizen hebben ook geen achterom. Fietsers die hier wonen, waaronder zeer veel studenten, worden gedwongen, met hun fiets aan de hand, een stuk te lopen over dit te smalle trottoir, maar er meestal voor kiezen dit toch fietsend te doen....

Voorgestelde oplossing: versmalling van de rijbaan, waardoor er een breder trottoir en/of een vrij liggend fietspad kan worden gerealiseerd.

8. Oversteek Annastraat vanuit het zuiden linksaf richting Centraal Station



Probleem: door het grote (fiets)verkeersaanbod is er vaak (te) weinig opstelruimte voor fietsers. Gevolg is dat veel fietsers zich opstellen links van de vluchtheuvel en rechts van de belijning, wat bij groen tot gevaarlijke situaties leidt met tegemoetkomende fietsers en de doorgaande route van de Annastraat blokkeert. Daarnaast is de ruimte voor fietsers die op de Annastraat verder willen erg smal en eigenlijk alleen bedoeld voor fietsers vanuit de Groenewoudseweg, wat onlogisch is. Ook de kruising met de fietsers die de Annastraat stadijwaarts rijden is gevaarlijk.

Voorgestelde oplossing: Er wordt een aaneengesloten belijning aangebracht (verbod om deze lijn te overschrijden) en voor fietsers die vanuit de Annastraat komen en de Annastraat willen vervolgen wordt de belijning aangepast. Verder wordt aan de andere kant van de Annastraat voor fietsers die de stad uit rijden, duidelijker aangegeven dat zij voorrang moeten verlenen.

9. Quackplein

Probleem: Na de herinrichting van het Quackplein ten gunste van de doorstroming van auto's, is de doorstroming voor de fiets flink verslechterd. Met name diegenen die van het Keizer Karelplein komen en de Tunnelweg willen nemen staan 5x voor een rood stoplicht.



Voorgestelde oplossing: We stellen de stoplichten voor fietsers op elkaar af.

10. 30 kilometerstraten zoals de Daalseweg



Probleem: Bij veel 30 kilometerstraten, zoals de Daalseweg, ontbreekt een heldere aanduiding dat het hier gaat om een straat met een maximumsnelheid van 30 km/u. De Daalseweg is een Fietsstraat, voor veel weggebruikers een tamelijk nieuw fenomeen, waarmee ze nog maar weinig ervaring hebben. Deze straat is versmald en auto's moeten wachten met passeren tot er voldoende ruimte is. Ze geven vervolgens vol gas om de fiets voorbij te kunnen, waarbij de maximumsnelheid ruim wordt overschreden en er regelmatig gevaarlijke situaties ontstaan.

Voorgestelde oplossing: Op de weg grote 30 kilometer aanduidingen, zoals ook op andere plekken het geval is.