

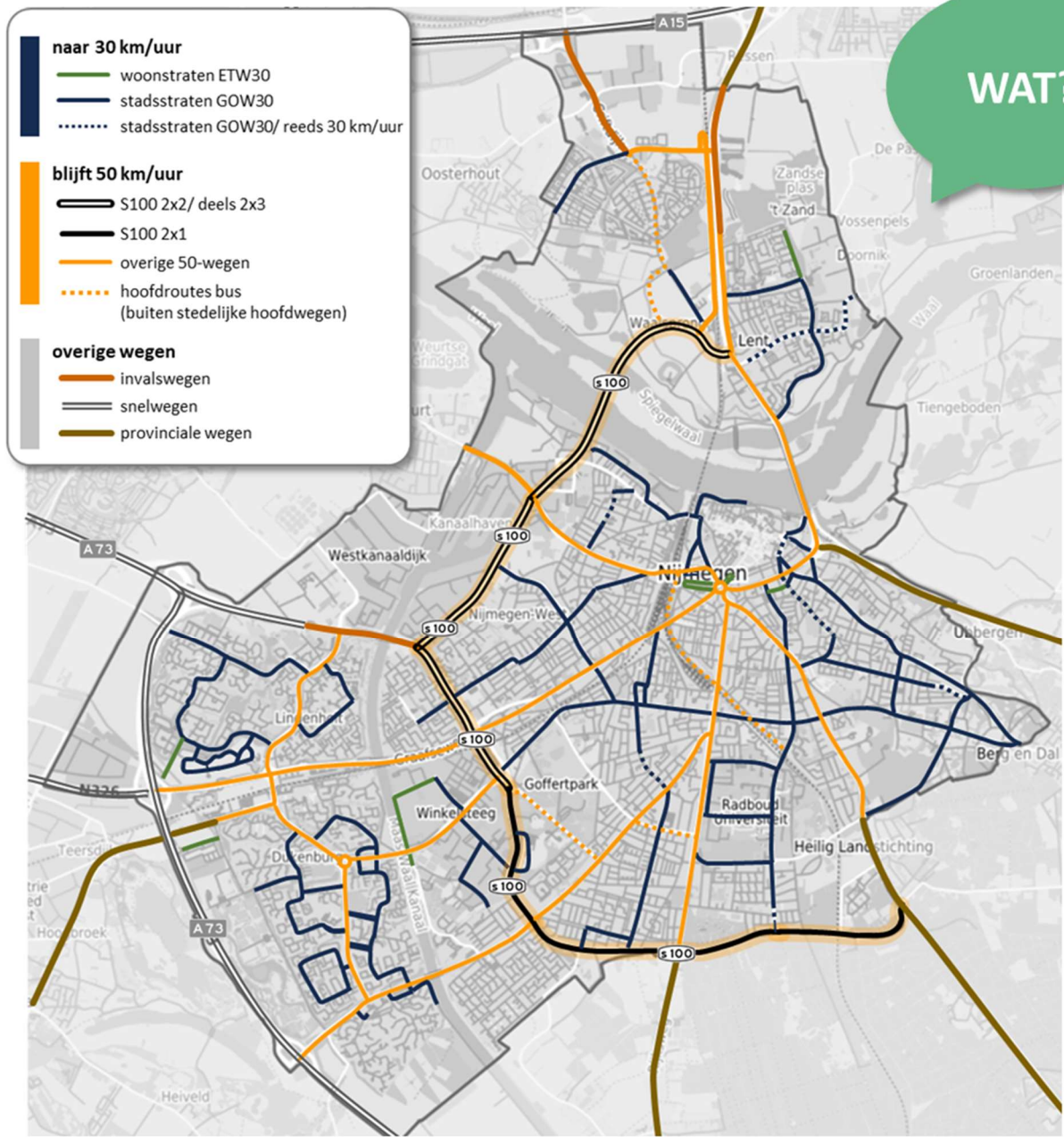
NETWERKVISIE MOBILITEIT

 **30 km/uur als norm**

NETWERKVISIE MOBILITEIT

30 km/uur als norm

De Netwerkvisie Mobiliteit is tot stand gekomen door gesprekken met vertegenwoordiging van inwoners (wijkraden), hulpdiensten ambulance, brandweer en politie, de concessieverlener van het openbaar vervoer, de fietsersbond en een vertegenwoordiger van Economisch Collectief Nijmegen (ECN).



WAT?

Stadsstraten: worden 30 km/uur

50% van alle huidige 50 km/uur wegen = 60 km weglengte

- Stadsstraten met fietspaden
- Stadsstraten met fietsstroken
- Stadsstraten met een gemengd wegprofiel

Stedelijke hoofdwegen: blijven 50 km/uur

- voor onze bereikbaarheid
- voor onze hulpdiensten
- voor ons verbindend openbaar vervoer
- voor de leefbaarheid in de wijken (geen sluipverkeer)

NETWERKVISIE MOBILITEIT

30 km/uur als norm



WAAROM?

1 MINDER ERNSTIGE VERKEERSGEWONDEN

2 MEER RUIMTE VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

3 MEER RUIMTE VOOR KLIMAATADAPTATIE

4 MINDER KORTE AUTORITTEN

5 MINDER VERKEERSLAWAAI



WE KIEZEN VOOR ÉÉN MOMENT VOOR OMZETTING
NAAR 30 KM/UR MEDIO 2026

WANNEER?

MAATREGELEN VÓÓR OMZETTING



GEDRAGSCAMPAGNE



30 KM/U POORTEN



VOORAANKONDIGING

HOE?

MAATREGELEN NÁ OMZETTING



WEGHALEN WITTE AS MARKERING



OPTIMALISATIES BIJ
REGULIER ONDERHOUD

VERVOLG OP VISIE

De 'Netwerkvisie Mobiliteit: 30 km/uur als norm' geeft de kaders op hoofdlijnen.

Voor de voorbereiding en uitvoering van de voorgestelde maatregelen is het nodig een uitvoeringsplan op te stellen met verkeersbesluitprocedure, gedragscampagne, bebodings- en markeringsplan en uitvoeringsplanning en kostenraming.

Inhoudsopgave

1. Aanleiding om 30 km/uur als norm in te voeren	4
1.1 Opdracht van de raad: 30 km/uur op de goede wegen.....	4
1.2 Aanpak verkeersveiligheid hard nodig.....	4
1.3 Groei van de stad dwingt ons tot andere mobiliteitskeuzes	5
1.4 Inwoners en stakeholders zijn betrokken bij opstellen Netwerkvisie: Mobiliteit	5
1.5 Leeswijzer	5
2. Effecten van deze visie.....	6
2.1 Minder ernstige verkeersgewonden.....	6
2.2 Meer ruimte voor fietsers en voetgangers	7
2.3 Meer ruimte voor klimaatadaptatie	7
2.4 Minder korte autoritten	8
2.5 Minder verkeerslawaaï	8
2.6 Doorstroming voor OV en hulpdiensten blijft op peil.....	8
2.7 Beperkt effect op schone lucht in de stad.....	9
2.8 Andere routes autoverkeer en vrachtverkeer	9
3. Onze visie op het mobiliteitsnetwerk	10
3.1 Verbeteren kwaliteit voor voetgangers door meer verblijfskwaliteit openbare ruimte	10
3.2 Voorrang voor hoofdfietsroutes en meer ruimte voor de fiets	11
3.3 Bus bundelen op stedelijk hoofdwegen	12
3.4 Stedelijke hoofdwegen blijven 50 km/uur voor de bereikbaarheid van de stad	14
3.5 Doorkijk naar vervolg: doorgaand autoverkeer ontmoedigen.....	16
4. Welke stadsstraten worden 30 km/uur?	17
4.1 Introductie van een nieuw wegtype 'GOW30'	17
4.2 Welke wegen gaan in ons voorstel naar 30 km/uur?.....	18
4.3 Afwegingskader GOW30.....	20
4.4 Hoe zien GOW30/ stadsstraten eruit?	21
4.5 Onze drie inrichtingsvarianten voor de GOW30/ stadsstraten	22
5. Hoe gaan we het invoeren?	24
5.1 Één vast moment voor de overgang naar 30 km/uur	24
5.2 Welke maatregelen bereiden we voor?	24
5.3 Optimaliseren weginrichting bij onderhoudsprogramma	25
5.4 Gedragscampagne vooraf	26
5.5 Handhaving en techniek.....	26
5.6 Voorbereiding en uitvoering voorgestelde maatregelen in uitvoeringsplan	27
Bijlage 1. Hoofdpunten uit participatie vooraf	1
B1.1 Bewonerscollectief en vertegenwoordiging wijkraden	1
B1.2 Hulpdiensten	1
B1.3 Openbaar vervoer	2
B1.4 Fietsersbond	3
B1.5 Economisch Collectief Nijmegen.....	3

1. Aanleiding om 30 km/uur als norm in te voeren

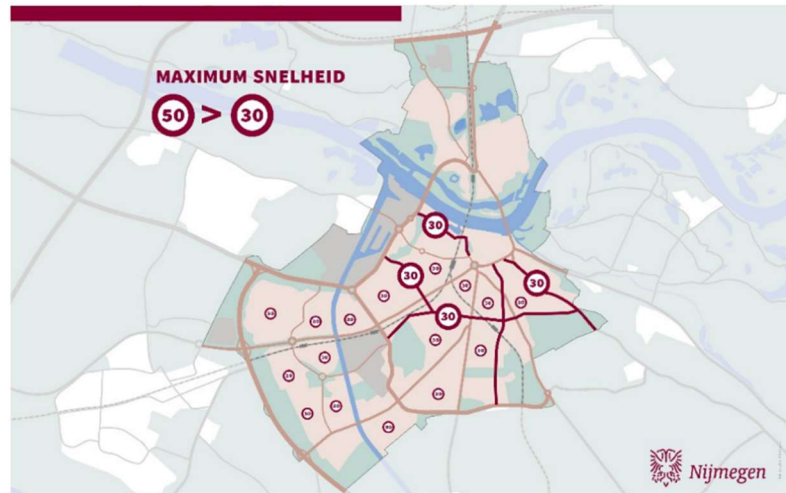
1.1 Opdracht van de raad: 30 km/uur op de goede wegen

In de raadsvergadering van 7 juni 2023 heeft de raad bij de behandeling van raadsvoorstel Versnelling Mobiliteitstransitie een motie aangenomen over '30 km/uur op de goede wegen'. Daarmee vraagt de raad in feite om een plan te maken waarbij 30 km/uur de norm wordt in de stad.

De raad heeft in de motie opgeroepen om:

- Het plan goed te onderbouwen met de voor- en nadelen;
- Bij dit plan de bewoners stadsbreed te betrekken;
- Het uitgewerkte plan aan de gemeenteraad voor te leggen.

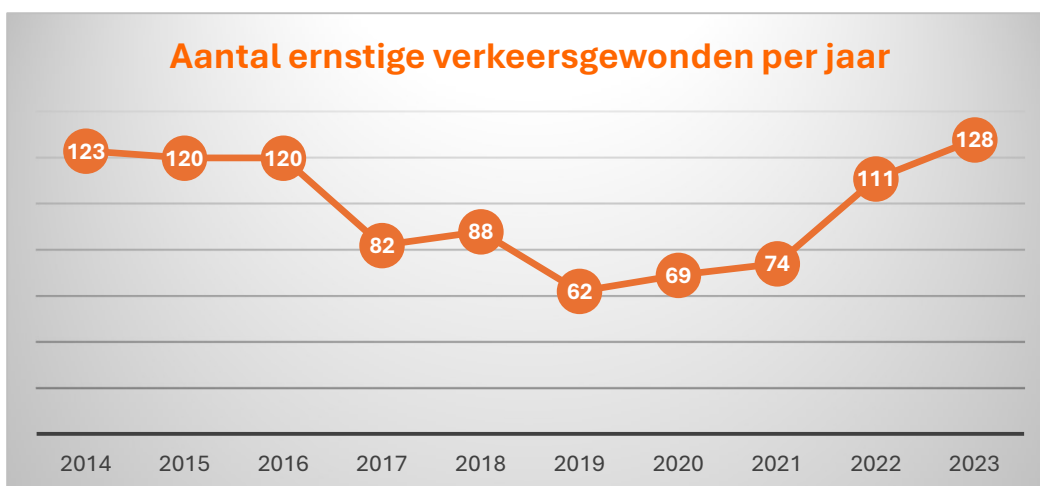
Een lagere snelheid van het verkeer zorgt voor betere verkeersveiligheid en minder ernstige verkeersgewonden. Daarnaast heeft het ook andere voordelen zoals minder verkeerslawaai en biedt het ruimte om onze infrastructuur ook aantrekkelijker in te richten voor meer groen en verblijven. Een lagere snelheid voor de auto maakt andere vervoeralternatieven aantrekkelijker. Het gevolg daarvan is weer dat het autoverkeer op onze hoofwegen beter doorstroomt.



Perspectief op opgave '30 km/uur in de stad' (Bron: Agenda Mobiliteitstransitie, 2023)

1.2 Aanpak verkeersveiligheid hard nodig

30 km/uur als norm verbetert onze verkeersveiligheid. En dat is hard nodig. De laatste jaren zien we in onze ongevallenstatistieken een verontrustende trend. Het aantal ernstige verkeersgewonden en verkeersdoden stijgt. Dit zien we landelijk terug, ook in onze stad. Sinds 2019 is het aantal ernstige verkeersgewonden in het verkeer verdubbeld. In 2019 kende Nijmegen nog 62 ernstige verkeersgewonden in het verkeer. In 2023 hebben we het al over 128 ernstige verkeersgewonden per jaar in ons verkeer. Dat zijn dus 2 ernstige verkeersgewonden per week. We moeten deze negatieve trend doorbreken.



Aantal ernstige verkeersgewonden per jaar in Nijmegen

(Bron: VIA Statistiek Ongevallen obv BRON database verkeersongevallen van RWS)

De snelheid van voertuigen heeft een grote invloed op het aantal verkeersongevallen en de ernst daarvan. Om serieus werk te maken van de aanpak van de verkeersveiligheid in onze stad is de verlaging van de snelheid van het verkeer in de stad een essentiële ingreep.

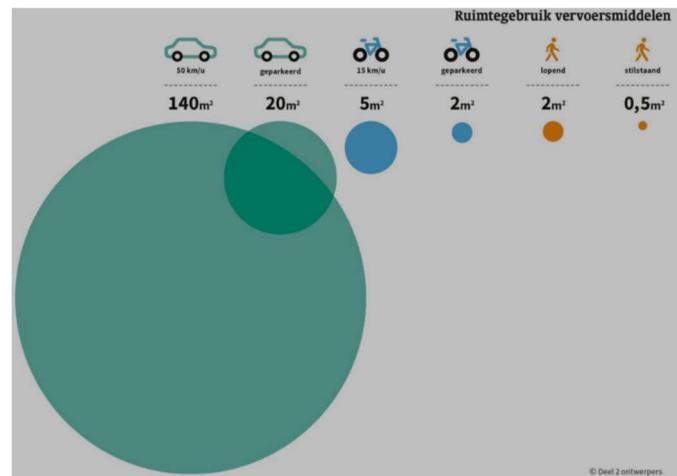
1.3 Groei van de stad dwingt ons tot andere mobiliteitskeuzes

Nijmegen groeit van nu 180.000 naar ruim 200.000 inwoners en het aantal banen groeit naar rato mee. Daarmee groeit ook de behoefte aan mobiliteit. Deze voorspelde groei van de stad vraagt om ingrepen in de mobiliteit, zodat we de stad leefbaar houden. Dat betekent dat er geen ruimte is voor extra autoverkeer.

Om de groei in autoverkeer aan te pakken is de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' opgesteld. Hierin zijn de ambities voor mobiliteit uitgewerkt voor de periode tot 2035. We streven naar:

- 10% afname autoverkeer
- 20% afname autobezit
- 20% toename fiets- en OV gebruik

Zonder maatregelen verwacht de stad een toename van circa 10 a 20% autoverkeer. De maatregelen uit de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' zorgen ervoor dat we deze berekende groei ombuigen naar een afname van 10% van het autoverkeer. Daarvoor stimuleren we onze inwoners, werknemers en bezoekers om te lopen, fietsen en het openbaar vervoer te gebruiken. Deze mobiliteitsvormen nemen namelijk minder plek in beslag. Hiermee bieden we ook ruimte voor andere opgaven die een plek vragen in onze straten, zoals klimaatadaptatie.



Het ruimtegebruik per vervoerwijze in beeld gebracht (Bron: Deel2 Ontwerpers)

1.4 Inwoners en stakeholders zijn betrokken bij opstellen Netwerkvisie: Mobiliteit

Deze 'Netwerkvisie: Mobiliteit 30 km/uur als norm' is tot stand gekomen door met diverse partijen in gesprek te gaan over het voornemen van 30 km/uur als norm. We hebben gesproken met een vertegenwoordiging van inwoners (wijkraden), hulpdiensten ambulance, brandweer en politie, de concessieverlener van het openbaar vervoer, de fietsersbond en een vertegenwoordiger van Economisch Collectief Nijmegen (ECN). De belangrijkste uitkomst: 30 km/uur als norm kan op veel steun rekenen bij de inwoners en op begrip bij de stakeholders.

Daarnaast hebben we gesproken met mobiliteitsexperts en met de gemeente Amsterdam die ervaring heeft met de invoering naar 30 km/uur in de stad. De leerpunten uit alle gesprekken hebben wij verwerkt in deze Netwerkvisie. Daar waar we andere afwegingen hebben gemaakt, is dit in de visie aangegeven.

1.5 Leeswijzer

Met 30 km/uur als norm willen we de verkeersveiligheid verbeteren, meer ruimte bieden voor fietsers en voetgangers en klimaatadaptatie, het aantal korte autoritten verminderen, verkeerslawaaï beperken en doorstroming voor OV en hulpdiensten op peil houden. De verwachte voor- en nadelen van 30 km/uur als norm zijn uitwerkt in **hoofdstuk 2: Effecten van deze visie**.

Een belangrijk uitgangspunt van deze visie is dat we naar het totale mobiliteitsnetwerk van de stad kijken. Dus we betrekken alle modaliteiten: voetganger, fiets, openbaar vervoer, hulpdiensten, autoverkeer en logistiek. Dit brede perspectief is uitgewerkt in **hoofdstuk 3: Onze visie op het mobiliteitsnetwerk**.

30 km/uur als norm betekent niet dat alle wegen in Nijmegen een snelheidsregime van 30 km/uur krijgen. In de visie behoudt Nijmegen een stedelijke hoofdstructuur met een snelheidsregime van 50 km/uur. Op circa de helft van ons huidige wegennetwerk waar nu 50 km/uur gereden mag worden, verlagen we de snelheidslimiet naar 30 km/uur. Dit noemen we onze stadsstraten. Welke dit zijn is uitgewerkt in **hoofdstuk 4: Welke stadsstraten worden 30 km/uur?**

Het voorstel hoe we de invoering van meer 30 km/uur in de stad willen realiseren is op hoofdlijnen uitgewerkt in **hoofdstuk 5: Hoe gaan we het invoeren?**

Een samenvatting van de uitkomsten van de gesprekken met inwoners en andere stakeholders is terug te vinden in **bijlage 1: Hoofdpunten uit participatie vooraf**.

2. Effecten van deze visie

2.1 Minder ernstige verkeersgewonden

De relatie tussen snelheid van het verkeer en het effect op verkeersveiligheid is overduidelijk. De aanpassing van de maximumsnelheid maakt de stad verkeersveiliger. Dit bevestigt ook het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) dat onderzoek doet naar de verkeersveiligheid. In het verleden heeft de invoering van een lagere snelheid in woonwijken een forse invloed op de hoeveelheid verkeersongevallen en de ernst van de ongevallen gehad. De introductie van woonerven en 30 km/uur zones sinds de jaren tachtig is gepaard gegaan met grote vooruitgang in de verkeersveiligheid. Gemeenten door heel Nederland zijn door de jaren heen aan de slag gegaan met het aanpassen van woonstraten naar 30 km/uur zones. Het belangrijkste gevolg is een veel lagere rijnsnelheid van autoverkeer en daarmee veel minder ernstige verkeersgewonden.

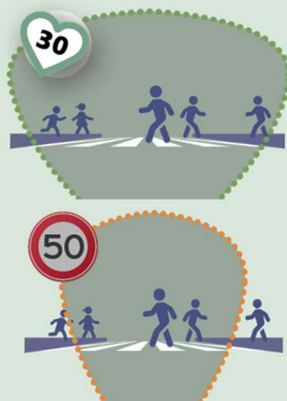
Met het instellen van 30 km/uur als norm is wederom een sprong te maken in onze verkeersveiligheid. Dit is nodig omdat de verkeersveiligheid de laatste jaren is verslechterd. Het aantal verkeersslachtoffers in Nijmegen is de afgelopen 4 jaar verdubbeld. Verreweg de meeste ongevallen in de stad komen voor op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Het SWOV verwacht circa 25% minder ernstige verkeersgewonden door de aanpassing van het snelheidslimiet (SWOV, Halvering verkeersslachtoffers in 2030?, 2022). In deze aanname gaat het SWOV uit van een omzetting van 50 naar 30 km/uur voor de helft van de wegen en straten.



Gedragscampagne gemeente Amsterdam 30 km/uur
(foto: ANP/Hollandse Hoogte/ Kim van Dam (2024))

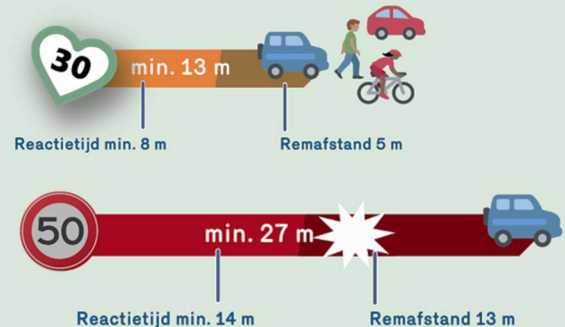
MINDER ZWARE ONGELUKKEN MET MINDER KANS OP OVERLIJDEN



Beter overzicht/ ruimer blikveld verkeersdeelnemers

Bij een lagere snelheid heeft een verkeersdeelnemer beter overzicht. Het blikveld is bij een lagere snelheid letterlijk ruimer. Een voetganger die gaat oversteken is bij een snelheid van 50 km/uur bijvoorbeeld niet 'zichtbaar', terwijl met een meer gepaste snelheid van 30 km/uur is deze voetganger voor de automobilist wel goed te zien.

Bron: <https://stad30.brussels/voordelen> (bewerkt)



Kortere reactietijd en remafstand van verkeersdeelnemers

Als een verkeersdeelnemer met een meer beheerste snelheid door de stad rijdt kan deze beter reageren op onverwachte situaties. Het gaat om zowel de reactietijd als de remafstand. Bij een snelheid van 50 km/uur duurt het minimaal 27 meter voordat een auto daadwerkelijk stil staat. Bij 30 km/uur is de afstand voordat een auto stil staat 2x zo kort. Ook de impact van een botsing met 50 km/uur is veel groter dan bij 30 km/uur.

Het voorstel van deze Netwerkvisie is om op ongeveer de helft van de bestaande 50 km/uur wegen de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur. Dit willen we in één keer aanpassen, medio 2026. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid in één keer verbeterd.

Het is niet haalbaar om bij de invoering grote herinrichtingen uit te voeren, gelet op de hoge kosten en op de verkeersoverlast die dat zou veroorzaken. Verder zal de inzet van handhaving door de politie naar verwachting beperkt zijn. Het is daarom reëel om te verwachten dat de feitelijk gereden snelheid soms hoger zal liggen dan 30 km/uur, vooral op rustige tijdstippen. Overdag zal de snelheid lager liggen, omdat de snelheid van de verkeersstroom dan wordt bepaald door automobilisten die zich netjes aan de maximumsnelheid van 30 km/uur houden. Gelet hierop verwachten we na de invoering van de snelheidsverlaging een significante positieve impact op de verkeersveiligheid.

2.2 Meer ruimte voor fietsers en voetgangers

Op veel wegen waar nu nog 50 km/uur gereden mag worden, is te weinig ruimte voor een veilige en aantrekkelijke plek voor fietsers. Dit moet anders, ook omdat het aantal fietsers in Nijmegen blijft groeien. Door de maximumsnelheid te verlagen, is er minder ruimte nodig voor autoverkeer en ontstaat een rustiger verkeersbeeld met meer ruimte voor fietsers. Hierdoor wordt het veiliger en aantrekkelijk om te fietsen in de stad. De fiets wordt veel meer de hoofdgebruiker van onze stadsstraten. Dit heeft een positieve impact op de gezondheid van onze inwoners. Ook de oversteekbaarheid voor voetgangers is gebaat bij een lagere snelheid van het autoverkeer.

2.3 Meer ruimte voor klimaatadaptatie

Nijmegen heeft de ambitie om klimaatbestendig te worden. Met klimaatmaatregelen bereidt Nijmegen zich voor op meer weersextremen. Bijvoorbeeld door verharding te vervangen door groen, want meer groen zorgt voor verkoeling en het beter opnemen van regenwater. Door meer bomen te planten, zorgen we voor schaduw en koelte bij hitte. En door regenwater niet langer via het riool af te voeren, maar weer in de bodem te laten zakken, verminderen we verdroging en wateroverlast.

Door het verlagen van de maximumsnelheid kunnen we het wegprofiel versmallen. Hierdoor is minder ruimte voor mobiliteit nodig. De ruimte die hierdoor vrijkomt willen we vooral inzetten voor klimaatadaptatieve maatregelen: minder verharding en meer groen.

De daadwerkelijke ruimtewinst door de verlaging van de maximumsnelheid zal per stadsstraat anders zijn. Dit vergt maatwerk en voorbereidingstijd. Voor de uitvoering benutten we het moment van grootschalige onderhoud. Dit gaat veelal gepaard met een herinrichtingsopgave, waarbij we verharding willen vervangen en ruimte bieden voor klimaatadaptatie.



Meer ruimte voor groen en bomen na herinrichting Weurtseweg (herinrichting van de Weurtseweg is zomer/ najaar 2024 in uitvoering)

2.4 Minder korte autoritten

In Nijmegen worden van alle verplaatsingen die binnen de stad blijven circa 50% met de auto afgelegd. (Bron: Keuzes in mobiliteit voor de stad van morgen, 2022). Hier liggen kansen voor een hoger gebruik van de fiets. De eerste verkenning met het verkeersmodel maakt inzichtelijk dat als de snelheid is verlaagd, korte autoritten worden vervangen door fietsritten. Volgens het verkeersmodel zal dit zorgen voor 2 a 3% minder autoverkeer in de stad. De korte autoritten (tussen wijken onderling) worden deels vervangen door lopen en fietsen. Met het volledige maatregelenpakket uit de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' wordt dit effect aanzienlijk groter.

2.5 Minder verkeerslawaai

Verkeerslawaai is een belangrijke bron van geluidsoverlast. Lagere snelheden gaan gepaard met minder geluid. Verkeerslawaai van gemotoriseerd verkeer komt voort uit zowel het motorgeluid als het geluid van de banden. Ook de wegondergrond is een belangrijke factor. In de beleidsnota '30 km/u in de stad' heeft Amsterdam becijferd dat 30 km/uur als norm een geluidsreductie oplevert van 3 dB(A). Dit is een enorme winst, omdat dit voor het menselijke gehoor overeenkomt met een halvering van het verkeersgeluid (Technisch bijlage-rapport bij het Actieplan geluid Amsterdam 2019-2023).

De effecten van minder verkeerslawaai zullen door de stad heen verschillen. Voor de beoogde stadsstraten is het effect in de basis positief. Het verkeer rijdt langzamer en de totale hoeveelheid autoverkeer zal iets lager liggen. Echter het effect op geluid heeft ook te maken met de uiteindelijke inrichting en vormgeving van de weg. Sommige fysieke maatregelen aan de weg kunnen zorgen voor een lichte toename van het geluid, zoals drempels, plateaus of een overrijdbare middenberm uitgevoerd in klinkers. Bij herinrichtingen van de stadsstraten die gaan plaatsvinden gedurende het onderhoudsprogramma zijn dit aspecten waar we rekening mee houden.

2.6 Doorstroming voor OV en hulpdiensten blijft op peil

Lagere snelheid van de bus door de wijk

Een deel van het openbaar vervoer rijdt via de beoogde nieuwe 30km/uur stadsstraten. Een inschatting is dat een kwart van alle bus kilometers in Nijmegen over de stadsstraten rijden. De verlaging van de snelheidslimiet betekent dat de bussen iets langer onderweg kunnen zijn.

We verwachten daarmee een iets lagere gemiddelde snelheid van de bus door de wijk. Deze reistijdvertraging is naar onze inschatting beperkt. Dit komt doordat de bus op deze straten vaker stopt voor de verschillende haltes die langs de route liggen. Daarnaast is de gemiddelde snelheid van de bus beperkt door oponthoud bij laden en lossen, inparkerende auto's, oversteekplaatsen of fietsers op de rijbaan.

Een positief effect voor de bus is dat de concurrentiepositie ten opzichte van de auto verbetert. Verder nemen we maatregelen voor een soepele afwikkeling van de bus. De bus houdt voorrang ten opzichte van kruisende woonstraten. Daarnaast willen we geen drempels toe passen waar bussen last van hebben en de bus op de rijbaan laten stoppen voor de halte, zodat de bus na halteren direct kan weggrijden. De betrouwbaarheid van de rijtijd van de bus neemt daardoor toe.

Doorstromingsmaatregelen voor OV op de stedelijke hoofdwegen

Het meeste openbaar vervoer in Nijmegen rijdt over de stedelijke hoofdwegen, zoals de Graafseweg, de Sint Annastraat en de Marialaan. Daar blijft de maximumsnelheid 50 km/uur en heeft de aanpassing naar '30 km/uur als norm' voor de reistijd van het OV geen effect. Op de stedelijk hoofdwegen wil Nijmegen, vanuit de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' maatregelen nemen om de betrouwbaarheid voor het OV te verbeteren. Denk aan het doseren van autoverkeer aan de rand van de stad en voorsorteerstroken voor de bus of meer vrijliggende businfrastructuur op plekken waar de bus de stad binnenkomt en op plekken waar het OV mogelijk vertraging oploopt vanwege wachtrijen.

Aanrijtijden voor hulpdiensten

Voor hulpdiensten (ambulance, brandweer en politie) is het essentieel om snel bij een noodgeval te komen. Veranderingen van de snelheid in de stad hebben in theorie effect op de mate waarin de hulpdiensten aan de normtijden (Wet Veiligheidsregio) kunnen voldoen. Hulpdiensten mogen bij noodsituaties in de bebouwde kom 30 km/uur sneller rijden dan de geldende maximumsnelheid. Op de stadsstraten betekent dat bij aanpassing van de snelheidslimiet nog steeds een snelheid van 60 km/uur.

In de praktijk geldt dat voor de aanrijtijden van hulpdiensten het vooral gaat om het vlot en veilig kunnen passeren van ander verkeer en kruispunten. Reistijdverlies komt niet door de snelheidslimiet op de wegvakken, maar door opstoppingen bij de kruispunten. Evenals het openbaar vervoer zijn hulpdiensten gebaat bij voorsorteerstroken en vrijliggende busstroken. Hulpdiensten kunnen bij noodsituaties gebruik maken van de OV-infrastructuur.

Nijmegen wil terughoudend zijn in het neerleggen van allerlei drempels op de beoogde stadsstraten. Dit heeft namelijk niet alleen een negatief effect voor de hulpdiensten, het kan ook leiden tot overlast voor geluid en trillingen. We kijken daarom naar busvriendelijke drempels en plateaus of naar het versmallen van het totale wegprofiel.

2.7 Beperkt effect op schone lucht in de stad

Nijmegen heeft in 2020 het Schone Lucht Akkoord getekend. Het akkoord beoogt in 2030 een gezondheidswinst van 50% ten opzichte van 2016. Nijmegen neemt hiervoor maatregelen die zijn uitgewerkt in het 'Uitvoeringsprogramma 2020-2030: Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit'.

Volgens het onderzoek 'Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving' (2023) zal de gemiddelde concentratie stikstofdioxide en fijnstof hoogstwaarschijnlijk niet of nauwelijks veranderen bij 30 km/uur in de bebouwde kom. Het effect op de CO₂ is beperkt en vooral lokaal. Lagere snelheden verhogen de uitlaatemissies door een verminderde efficiëntie van de motor waardoor het brandstofverbruik toeneemt. Aan de andere kant geldt dat 30 km/uur zorgt voor een vloeiender rijgedrag met minder optrekken en afremmen. Dit geeft weer een reductie van de uitstoot. Het verwachte mobiliteitseffect van minder korte autoritten geeft ook een reductie op de CO₂-uitstoot.

Voor de stedelijke hoofdwegen die 50 km/uur blijven, geldt dat de mate van verkeersafwikkeling een belangrijke factor is voor de luchtkwaliteit. Bij een goede doorstroming hoeven bestuurders minder op te trekken en af te remmen, wat zorgt voor een vermindering in de uitstoot en dus een verbetering van de luchtkwaliteit. De ambitie is dat de hoeveelheid autoverkeer in de stad met 10% afneemt. Mocht dit slagen dan heeft dit een positief effect op de luchtkwaliteit ook langs de hoofdwegen. Daar waar het druk blijft is er weinig tot geen effect te verwachten op de luchtkwaliteit.

2.8 Andere routes autoverkeer en vrachtverkeer

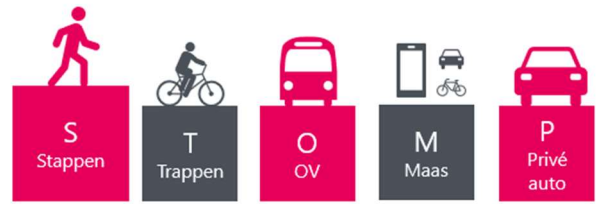
Het verlagen van de snelheid heeft invloed op de routekeuzes van het autoverkeer en vrachtverkeer. Voor veel automobilisten wordt het interessanter om via de stedelijke hoofdstructuur te rijden met een snelheid van 50 km/uur. Dit is een gewenst effect, omdat deze wegen ingericht zijn op een veilige afwikkeling van het verkeer. Automobilisten kiezen ook vaker voor een route via de S100 en rijden daarmee buiten de wijken om. Eerste berekeningen met het verkeersprognosemodel geven aan dat het aantal autoritten op de beoogde nieuwe 30 km/uur stadsstraten tussen de 10% a 20% daalt. Minder verkeersdruk op de beoogde stadsstraten is positief voor de woonkwaliteit en leefbaarheid langs de stadsstraten.

QUICK SCAN EFFECTEN MET VERKEERSMODEL

De "quick scan" met het verkeersmodel geeft aan dat de stedelijke hoofdwegen die 50 km/uur blijven zonder aanvullende beleidsmaatregelen iets drukker kunnen worden. Deze theoretische toename zal echter niet optreden, omdat het totale pakket aan mobiliteitsmaatregelen gaat zorgen voor een afname van de hoeveelheid autoverkeer in de stad. In de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' zijn hiervoor extra maatregelen opgenomen. Denk aan doseren van verkeer aan de stadsrand, automobilisten verleiden gebruik te maken van de hubs/P+R en het verder stimuleren van fiets en openbaar vervoer. Het is nodig deze maatregelen daadwerkelijk uit te voeren om de stad leefbaar en de verkeersdruk op de stedelijke hoofdstructuur beheersbaar te houden.

3. Onze visie op het mobiliteitsnetwerk

Wat is de betekenis van '30 kilometer als norm' voor ons totale mobiliteitsnetwerk? De visie op het Nijmeegse mobiliteitsnetwerk is uitgewerkt op basis van het STOMP-principe. We geven prioriteit aan het Stappen (lopen), dan het Trappen (fietsen), het Openbaar vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit) en ten slotte de Privéauto.



De visie op ons mobiliteitsnetwerk is als volgt:

- Nijmegen geeft ruim baan aan de voetganger en investeert in aantrekkelijke en toegankelijke looproutes van, naar en in de binnenstad en rondom andere centrale bestemmingen. Nijmegen zet in op meer verblijfskwaliteit in de openbare ruimte (paragraaf 3.1)
- Nijmegen faciliteert de groeiende groep fietsers met een compleet fietsnetwerk. Ook wil de stad de veiligheid op drukke fietsroutes waarborgen. We bieden voorrang voor hoofdfietsroutes en bieden meer ruimte voor de fiets op de beoogde stadsstraten (paragraaf 3.2)
- Om de bereikbaarheid te garanderen is goed functionerend busvervoer van groot belang. Verbindende regionale buslijnen rijden vlot en betrouwbaar over stedelijke hoofdwegen langs de wijken met minder haltes. Het ontsluitende busvervoer rijdt door de wijken en heeft kortere halteafstanden. We zetten in op meer vrijliggende businfrastructuur en/ of inhaalstroken voor de bus. Ook zetten we in op stadsrandhubs (P+R) gekoppeld aan de hoofdroutes van de bus (paragraaf 3.3)
- Stedelijke hoofdwegen blijven 50 km/uur. Met deze hoofdstructuur houden we vast aan een (snelheids)hiërarchie in ons mobiliteitsnetwerk. De stedelijke hoofdwegen hebben in de basis 2x1 rijstroken. Dit principe geldt niet voor de S100. Hierop willen we het verkeer van en naar de stad zoveel mogelijk bundelen (paragraaf 3.4)
- Om doorgaand autoverkeer door de stad verder te ontmoedigen is een toekomstperspectief geschetst. Hierin wordt de afwikkelcapaciteit voor het autoverkeer in en rond het centrumgebied teruggebracht om extra ruimte te bieden voor het OV (paragraaf 3.5)

3.1 Verbeteren kwaliteit voor voetgangers door meer verblijfskwaliteit openbare ruimte

Het stimuleren van de voetganger gaat hand in hand met het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte. Dit doen wij op plekken waar we bouwen aan onze woningbouwopgave en op de plekken waar nu al hoge dichtheden zijn, zoals in de binnenstad, op campus Heijendaal en rondom OV-knooppunten. De voetganger heeft hier prioriteit.

In de binnenstad wordt het autoluwe gebied vergroot. Tegelijkertijd krijgt de verblijfsruimte een hoogwaardige inrichting zodat de kwaliteit voor de voetgangers verbetert. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar in de ideeën die Nijmegen heeft met de oude stadspoorten. In de 'Koers van de Binnenstad' krijgt onder andere het Joris Ivensplein een meer herkenbare entree van de binnenstad. Op deze plek moet het rijdende verkeer zich meer aanpassen aan de omgeving. Het verkeer rijdt met een meer beheerste snelheid (30 km/uur), zodat meer ruimte ontstaat voor de voetgangers, de oversteekbaarheid verbetert en de leefbaarheid een forse impuls krijgt.



In de wijken en buurten waar we stadsstraten naar 30 km/uur aanpassen, willen we bij de herinrichting meer ruimte geven aan verblijfskwaliteit. Dus meer groen en meer ruimte voor de voetgangers. Brede trottoirs geven een betere toegankelijkheid voor iedereen, van voetganger tot scootmobiel. Ook het oversteken wordt gemakkelijker en veiliger.

3.2 Voorrang voor hoofdfietsroutes en meer ruimte voor de fiets

Voorrang voor hoofdfietsroutes

Nijmegen heeft een jarenlange traditie in het stimuleren van de fiets. In 2016 werd Nijmegen verkozen tot Nederlandse fietsstad van het jaar vanwege de hoge kwaliteit aan hoofdfietsroutes in de stad. In het Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030 zijn deze hoofdfietsroutes uitgewerkt. In totaal kent de stad op dit moment 17 hoofdfietsroutes. Op diverse plekken in de stad kruist het hoofdfietsnetwerk de beoogde stadsstraten. Op deze locaties willen we de fietser voorrang geven.

Denk aan kruispunten als:

- Oude Molenweg met Sint Jacobslaan
- Hatertseveldweg met Groenestraat
- Fort Kijk in de Potstraat met Prins Bernhardstraat

Meer ruimte voor de fiets: bredere fietsstroken

De lagere snelheid voor het autoverkeer is gunstig voor de fietser. Het snelheidsverschil tussen de fiets en de auto wordt kleiner. Naast de eerder genoemde voordelen is dit ook positief voor de fietsbeleving in de stad. Op de stadsstraten waar we de snelheid gaan verlagen, verbeteren we de positie van de fiets. Op diverse plekken in Nijmegen heeft de fiets nu slechts smalle fietsstroken of suggestiestroken ter beschikking. Bijvoorbeeld in onze na-oorlogse wijken.



Hoofdfietsroutes in Nijmegen (Bron: Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030)



Beperkte ruimte voor fiets in onze na-oorlogse wijken zoals in Malvert en op de Otto C. Huismanstraat (foto's: googlemaps)

We willen in het wegbeeld van de stadsstraten met fietsstroken de verhouding gaan aanpassen naar meer rood (dus bredere fietsstroken) en minder grijs (dus smallere rijbaan voor het autoverkeer dat met de snelheid van 30 km/uur ook minder ruimte nodig heeft).

Suggestiestroken worden fietsstroken

Op diverse plekken heeft Nijmegen nog zogenaamde suggestiestroken. In verschijningsvorm zijn deze vergelijkbaar met fietsstroken. Het verschil is dat een fietsstrook een fietssymbool kent en dat op suggestiestroken parkeren en laden en lossen is toegestaan; op fietsstroken niet. Het verschil lijkt klein, maar fietsstroken geven de fietsers meer kwaliteit. Wij willen in Nijmegen de bestaande suggestiestroken vervangen door fietsstroken. Dat betekent dat parkeren en laden en lossen op de fietsstroken niet meer is toegestaan, uitgezonderd ontheffingshouders.



Heyendaalseweg; een stadsstraat met fietsstroken
(foto: googlemaps)

3.3 Bus bundelen op stedelijk hoofdwegen

Onderscheid tussen verbindend en ontsluitend openbaar vervoer

Het busvervoer is grofweg onder te verdelen in:

- Verbindende regionale buslijnen over hoofdroutes
- ontsluitende stadslijnen door de wijken

De kenmerken van verbindend openbaar vervoer zijn: vlot, betrouwbaar en met een frequentie van minimaal 4x per uur. Het verbindt de reizigers vanuit de omliggende kernen met de stad. Daarnaast heeft het een functie tussen de stadsrandhubs en de belangrijke bestemmingsgebieden in de stad. Het verbindend OV rijdt vlot over stedelijke hoofdwegen met minder haltes en langs de wijken.

Het ontsluitend busvervoer brengt reizigers naar de wijken en buurten. Reizigers zijn dankzij de ontsluitende stadslijnen verzekerd van openbaar vervoer dichtbij de woning en de overige bestemmingen. De ontsluitende stadslijnen rijden door de wijken en hebben kortere halteafstanden.



VERBINDENDE REGIONALE BUSLIJNEN OVER HOOFDRUTES

Ons verbindend openbaar vervoer per bus rijdt vlot en betrouwbaar naar de omliggende kernen zoals Arnhem, Elst, Bommel/ Huissen, Beek/ Millingen aan de Rijn, Groesbeek, Malden/ Venlo, Grave, Uden, Druten, Beuningen. Ook zorgt het voor de verbinding van en naar de stadsrandhubs/ P+R's.



ONTSLUITENDE STADSLIJNEN DOOR DE WIJKEN

Onze stadslijnen hebben een ontsluitende functie en zijn niet gebonden aan de stedelijke hoofdwegen. Deze stadslijnen hebben vooral een sociale functie. Haltes op korte loopafstand van de bestemmingen in de buurt zijn voor ons hierbij belangrijk.

CONCESSIE OPENBAAR VERVOER

Het busvervoer in de stad is geregeld via een concessie. Niet de gemeente Nijmegen, maar de provincie Gelderland is de concessieverlener van het openbaar vervoer per bus. Zij geven aan de vervoerder de opdracht om bussen te rijden volgens een afgesproken dienstregeling (routes en tijden).

Nijmegen maakt nu nog deel uit van de busconcessie Arnhem-Nijmegen. De vervoerder Hermes rijdt deze concessie onder de merknaam Breng. Dit contract loopt tot 28 juni 2026. Voor de periode na 28 juni 2026 gaat een nieuwe busconcessie in. Dat betekent een nieuwe vervoerder met ander materieel en een andere dienstregeling. De aanbesteding van de nieuwe concessie is nu in voorbereiding. Het nieuwe contract heeft een looptijd tot en met 2036. Via een aanbestedingsprocedure krijgt de beste aanbieder het nieuwe contract.

De gemeente Nijmegen is zelf dus geen opdrachtgever van het openbaar vervoer. De gemeente heeft als wegbeheerder wel de zeggenschap over de bushaltes en de weginfrastructuur. In de voorbereiding van de nieuwe concessie en gedurende de concessie brengt Nijmegen de wensen in, zodat de provincie Gelderland dat kan meenemen in de aanbesteding. Hoe het openbaar vervoer in onze stad per 28 juni 2026 eruit zal zien is nog onduidelijk. De verwachting is dat dit bij de start van de nieuwe concessie op hoofdlijnen lijkt op het bestaande busnetwerk. De inzet van de provincie is om het OV-netwerk tijdens de concessieperiode in stappen door te ontwikkelen.

Nijmegen werkt ondertussen aan een eigen visie op het openbaar vervoer. Hierin stellen wij onze wensen en uitgangspunten op. Dit gebruiken wij voor onze inbreng voor de doorontwikkeling van het OV-netwerk tijdens de concessieperiode.

Hoofdroutes bus blijven 50 km/uur

Voor het verbindend openbaar vervoer bieden we een goede en betrouwbare doorstroming. We bundelen hiervoor de verbindende buslijnen zoveel mogelijk op de stedelijke hoofdwegen. De hoofdroutes voor de bus zijn hiernaast ingetekend. Op bijna al deze wegen blijft de snelheid 50 km/uur. Een uitzondering is het rondje over campus Heijendaal, omdat de bus daar door verblijfsgebied rijdt. Verder is het tracé van lijn 331 van Weezenhof/ Aldenhof naar Dukenburg niet weergegeven, omdat deze pas na station Dukenburg als verbindende lijn rijdt.

Stadrandhubs zijn gekoppeld aan de hoofdroutes van de bus

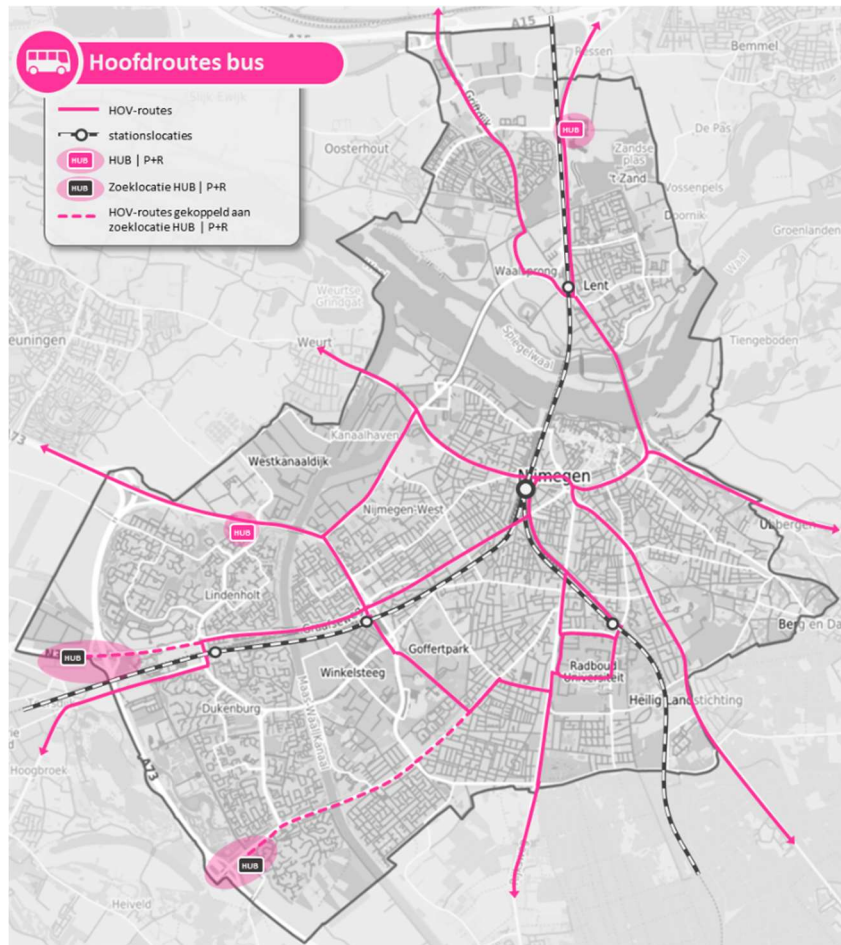
Aan de randen van de stad zetten we in op hubs. Dit zijn: P+R Nijmegen-Noord/ Ovatonde, P+R Nijmegen West/ Lindenholt en 2 nieuwe zoekgebieden. Één ter hoogte van de aansluiting A73 en de N326/ Wijchenseweg en één nabij de aansluiting van de A73 ter hoogte van de Van Boetbergweg.

Voor het goed functioneren van deze stadrandhubs is een verbinding met hoogfrequent OV een randvoorwaarde. In het kaartbeeld hiernaast zijn de 2 zoeklocaties voor een stadsrandhub verbonden aan een HOV-route (zie stippellijnen).

Meer vrijliggende businfrastructuur en/of inhaalstroken voor hoogwaardig OV

We willen investeren in een goede afwikkeling voor het openbaar vervoer. Als wegbeheerder willen we dit doen door meer in te zetten op vrijliggende businfrastructuur of met inhaalstroken voor het openbaar vervoer. Vrijliggende businfrastructuur heeft als voordeel dat de bus geen hinder heeft van ander verkeer en een betrouwbare dienstregeling kan rijden. Ook hulpdiensten kunnen in geval van calamiteiten gebruik maken van deze vrije busstroken. Vrijliggende businfrastructuur is redelijk eenvoudig te maken op routes waar nu nog 2x2 rijstroken beschikbaar zijn voor het autoverkeer (de S100 uitgezonderd). Daar waar het verkeerskundig haalbaar is qua wegcapaciteit, willen we deze routes ombouwen naar 1 rijstrook voor het autoverkeer per richting en de vrijgekomen ruimte inzetten voor busstroken.

Bij kruispunten willen we, waar de ruimte dat toelaat, het openbaar vervoer een inhaalstrook geven. Hierdoor kan het OV eventuele wachtrijen van autoverkeer inhalen. Dit is niet alleen nodig voor een betrouwbare dienstregeling, het maakt het ook voor hulpdiensten mogelijk om kruispunten gemakkelijker en veiliger met spoed te passeren. Een dergelijke inhaalstrook is ook te combineren met een halte zoals het voorbeeld op de Industrieweg, rotonde met Voorstadslaan/ Marialaan.



De hoofdroutes voor het hoogwaardig openbaar vervoer. De hoofdroutes voor de bus vallen nagenoeg samen met ons beoogde stedelijk hoofdwegennetwerk (exclusief rondje Heijendaal, Slotemaker de Bruineweg, Burgemeester Dalestlaan, Italiëstraat en Griftdijk)



De busstrook Industrieweg eindigt bij rotonde Marialaan. Het OV kan de eventuele wachtrij van het autoverkeer passeren (foto: googlemaps)

3.4 Stedelijke hoofdwegen blijven 50 km/uur voor de bereikbaarheid van de stad

Stedelijke hoofdwegen blijven 50 km/uur

Voor de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen in de stad en de verkeersafwikkeling blijft een aantal wegen in Nijmegen 50 km/uur. Dit zijn onze stedelijke hoofdwegen (zie het kaartbeeld op de volgende pagina). Met deze hoofdstructuur houden we ook vast aan een (snelheids)hiërarchie in ons mobiliteitsnetwerk. Daarmee stimuleren we dat het verkeer zoveel mogelijk om buurten en wijken heen rijdt en voorkomen we sluipverkeer.

Verkeer van en naar de stad bundelen op de S100

Voor de bereikbaarheid van de stad zetten we volop in op een goede verkeersafwikkeling op de S100. Van noord naar zuid gaat het om de Graaf Alardsingel, De Oversteek, de Energieweg, de Neerboscheweg, de Weg door Jonkerbos, de Grootstalselaan tot en met de Scheidingsweg en de Sionsweg.

De verkeerslichten geven het verkeer op de S100 zoveel mogelijk prioriteit bij de kruispunten. De S100 heeft daarbij op de drukke delen 2x3 rijstroken (Neerboscheweg tot Jonkerbosplein) en 2x2 rijstroken ter beschikking. Vanaf Weg door Jonkerbos heeft de S100 per rijrichting 1 rijstrook. In onze filosofie rijdt het autoverkeer voor de verplaatsingen van en naar de stad via de S100. Bijvoorbeeld naar bestemmingen binnen het gebied van de S100 rijdt het autoverkeer zolang mogelijk op de S100 en slaat op het laatste moment af naar de bestemming.

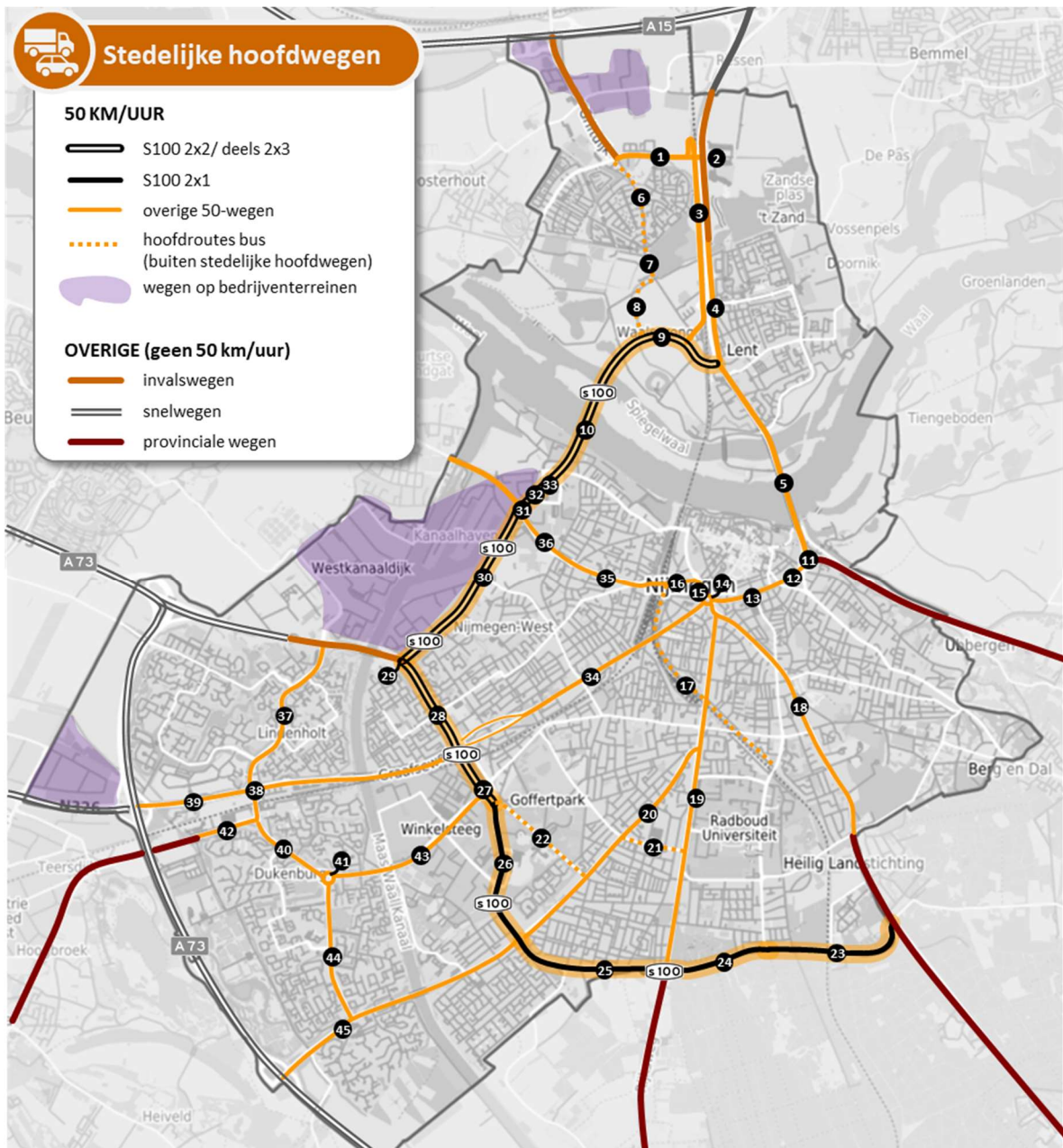
Scheiden van auto en fiets is bij 50 km/uur essentieel

Het snelheidsregime van 50 km/uur wordt alleen nog toegepast als de weg ook veilig is ingericht. Dit is conform uitgangspunten van het CROW (Kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer). Daarvoor is het scheiden van auto en fiets essentieel. De wegen die in Nijmegen een snelheid van 50 km/uur behouden, hebben in principe altijd een eigen vrije fietsvoorziening of een parallelweg waar fietsers een veilige plek hebben. Dit is op nagenoeg alle stedelijke hoofdwegen nu geregeld. Er zijn slechts enkele wegen waarop we nu geen vrijliggende fietspaden zijn en waar we moeten afwegen of het haalbaar is deze te realiseren. Bijvoorbeeld op de Groesbeekseweg tussen de Sint Annastraat en de Heyendaalseweg.

Stedelijke hoofdwegen 50 km/uur zijn in de basis 2x1 rijstroken

Sommige stedelijke hoofdwegen hebben op dit moment nog 2x2 rijstroken. Als principe geldt dat deze wegen één rijstrook per rijrichting krijgen voor het autoverkeer, exclusief de S100. In de praktijk blijkt dat voor de meeste stedelijke hoofdwegen twee rijstroken per rijrichting niet nodig zijn. Een goede afwikkeling van het verkeer is vooral afhankelijk van de vormgeving en capaciteit van de kruispunten in samenhang met de afstemming van de verkeerslichten.

Het terugbrengen van stedelijke hoofdwegen naar 2x1 rijstrook geeft een impuls aan de verkeersveiligheid en zorgt voor minder overschrijdingen van de snelheidslimiet. Dit komt doordat inhalen op deze stedelijke hoofdwegen dan niet meer kan. Dit principe heeft betekenis voor bijvoorbeeld de Van Apelterenweg, Van Schuylenburgweg en de IJpenbroekweg. De vrijgekomen ruimte kan benut worden om busstroken te realiseren.

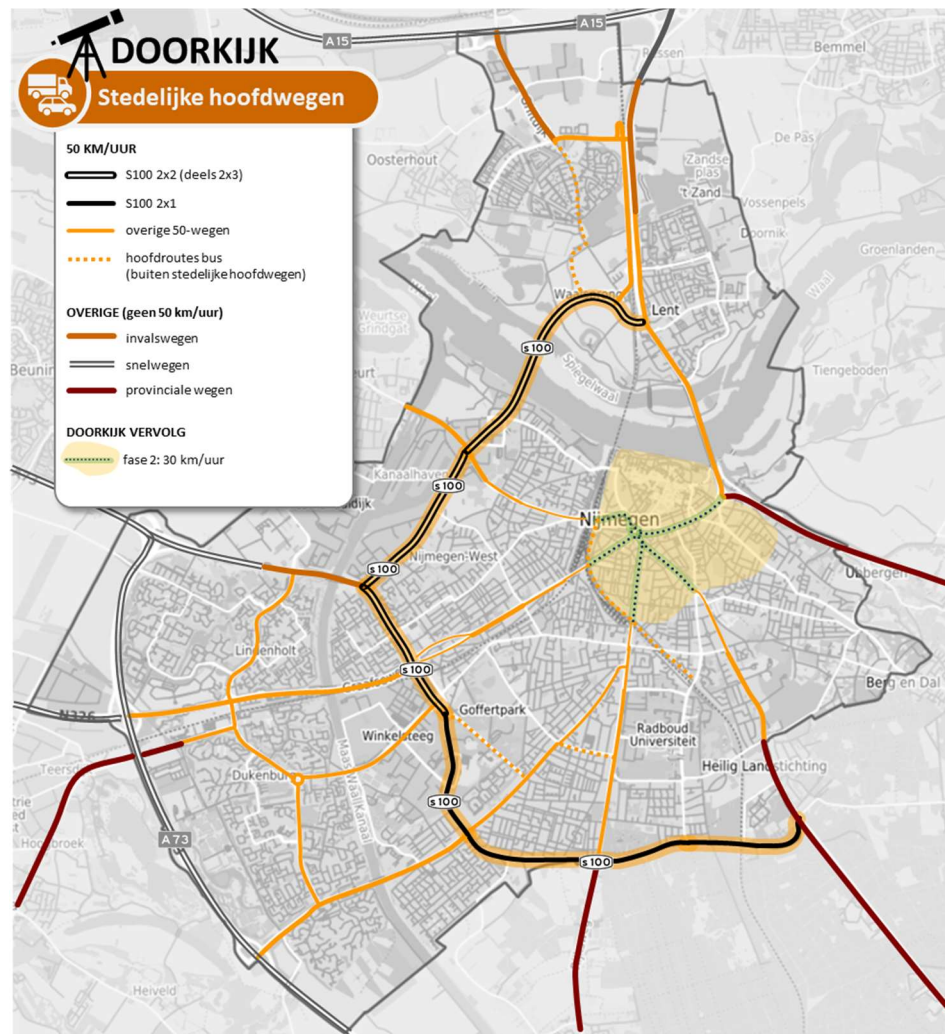


1	Keizer Hendrik VI-singel	16	Tunnelweg	32	Verlengde Energieweg
2	Keizer Augustusplein	17	Campusbaan	33	Nymaplein
3	Margaretha van Mechelenweg	18	Groesbeekseweg	34	Graafseweg
4	Prins Mauritssingel	19	Sint Annastraat	35	Marialaan
5	Waalbrug/ Sint Titussingel	20	Hatertseweg	36	Industrieweg
6	Griftdijk	21	Slotemaker de Bruineweg	37	Ijpenbroekweg
7	Griftdijk Noord	22	Burgemeester Daleslaan	38	Takenhofplein
8	Italiëstraat	23	Sionsweg	39	Wijchenseweg
9	Graaf Alardsingel	24	Scheidingsweg	40	Van Schuylenburgweg
10	De Oversteek/ Generaal James Gavinsingel	25	Grootstalselaan	41	Steve Bikoplein
11	Keizer Traianusplein	26	Weg door Jonkerbos	42	Van Rosenburgweg
12	Sint Canisiussingel	27	Jonkerbosplein	43	Nieuwe Dukenburgseweg
13	Oranjesingel	28	Neerboscheweg	44	Van Apelterenweg
14	Keizer Karelplein	29	Gaziantepplein	45	Van Boetbergweg
15	Nassausingel	30	Energieweg		
		31	Industrieplein		

3.5 Doorkijk naar vervolg: doorgaand autoverkeer ontmoedigen

In de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' zijn maatregelen voorgesteld om de mobiliteitstransitie in de stad te versnellen. Wij werken toe naar een verkeerssituatie waarbij we doorgaand autoverkeer in de stad sterker willen gaan ontmoedigen. Bijvoorbeeld autoverkeer dat van de ene kant van Nijmegen via het centrumgebied naar de andere kant van Nijmegen rijdt en geen bestemming heeft in of rond het centrum. Dit sluit aan op de uitwerkingen in de Koers van de Binnenstad en in de Gebiedsvisie Stationsdistrict. Maatregelen die we nemen zijn een autoluwe binnenstad, stadrandhubs, een goede verkeersafwikkeling op de S100 en de inzet van verkeerslichten die het autoverkeer zoveel mogelijk buitenom geleiden.

De volgende stap is om het mobiliteitsnetwerk in het centrumgebied aan te passen. Voor het mobiliteitsnetwerk is ons perspectief om binnen de 19^{de} eeuwse schil de verkeersfunctie voor het autoverkeer te temperen. Dit heeft betekenis voor het geel gearceerde gebied op de kaart.



Doorkijk naar vervolgfase aanpassingen voor 30 km/uur als norm

De afwikkelcapaciteit voor autoverkeer op de Singels willen we op termijn terugbrengen. In plaats van 2x2 rijstroken is het toekomstperspectief voor de Singels één rijstrook per rijrichting voor het autoverkeer. De vrijgekomen ruimte benutten we om het openbaar vervoer meer prioriteit te geven in de vorm van busstroken. Hierdoor krijgt het openbaar vervoer een impuls en draagt het bij aan de beoogde mobiliteitstransitie. Ook de verkeersafwikkeling voor hulpdiensten is hierbij gebaat. De Sint Canisiussingel is onderdeel van de calamiteitenroute van en naar Radboud UMC en zij kunnen bij noodsituaties gebruik maken van de busstroken.

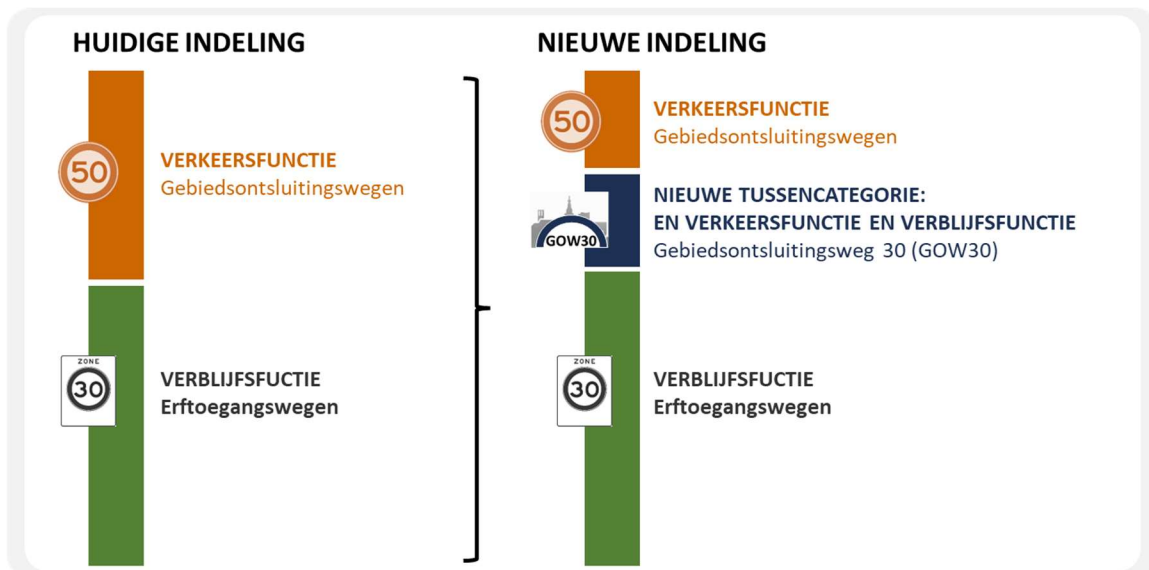
4. Welke stadsstraten worden 30 km/uur?

4.1 Introductie van een nieuw wegtype 'GOW30'

De wijziging van de snelheidsnorm naar 30 km/uur staat niet alleen in Nijmegen op de politieke en maatschappelijke agenda. Het meest bekende Nederlandse voorbeeld is Amsterdam, waar in 2023 de maximumsnelheid in de meeste straten is verlaagd naar 30 km/uur. Ook andere steden zijn bezig om 30 km/uur als norm in te gaan voeren. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is in alle gevallen de belangrijkste reden om hiertoe over te gaan.

In de Nederlandse context is besluitvorming in de Tweede Kamer over de snelheidslimiet in de bebouwde kom belangrijk geweest. In 2020 is de motie Kröger aangenomen. Deze motie heeft geleid tot een breed gedragen besluit van de Tweede Kamer die 30 km/uur als norm stelt voor de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom. Een hogere maximumsnelheid mag alleen als het veilig kan, en dat moet goed gemotiveerd worden. In de uitwerking van deze motie is een nieuwe tussencategorie voor de wegen en straten in de verkeerskunde geïntroduceerd: "een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 30 km/uur". Deze nieuwe tussencategorie is afgekort tot GOW30. Deze nieuwe categorie is formeel vastgelegd in de wegenverkeerswet (BABW).

De nieuwe tussencategorie verandert de indeling van onze straten en wegen. Verkeerskundig noemen wij dit de wegencategorisering. In de huidige indeling van onze straten en wegen binnen de bebouwde kom kennen we gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 50 km/uur. Op deze stedelijke hoofdwegen staat de verkeersfunctie centraal. Daarnaast kennen we erftoegangswegen met een snelheid van 30 km/uur. Op deze straten staat de verblijfsfunctie centraal. We gebruiken hiervoor de term woonstraten. Met de introductie van GOW30 ontstaat een nieuwe wegcategorie met kenmerken van zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie. Gemeenten die op meer wegen een snelheidsregime van 30 km/uur gaan instellen, zullen de huidige 50 km/uur wegen veelal laten opgaan in de nieuwe tussencategorie van 'GOW30'.



Verandering in onze wegencategorisering door de introductie van de wegcategorie GOW30

De nieuwe categorie GOW30 is een oplossing voor drukke stadsstraten waar ook aan gewoon wordt of stadsstraten waarbij de bus een functie heeft in de ontsluiting van de wijk. Op deze stadsstraten is dagelijks de spanning voelbaar tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie. De GOW30 speelt ook in op de noodzaak om de aanrijtijden voor hulpdiensten op peil te houden. Immers deze stadsstraten behouden voorrang op de zijstraten uit de buurt.

4.2 Welke wegen gaan in ons voorstel naar 30 km/uur?

In de wegcategorisering kennen we nu een onderscheid tussen 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen en 30 km/uur erftoegangswegen. De toevoeging van de nieuwe wegcategorie van GOW30 geeft een wettelijke basis dit te veranderen. Met de toepassing van GOW30 ontstaat een nieuwe indeling in de wegcategorisering. Ongeveer de helft van het huidige aantal kilometer weglengte met een snelheid van 50 km/uur in Nijmegen past binnen de inrichtingskenmerken van GOW30/ stadsstraten.



Door de introductie van de nieuwe wegcategorie GOW30 en de strengere eisen wat betreft verkeersveiligheid en de positie van de fiets verandert de wegcategorisering in Nijmegen. Het snelheidsregime en de gekoppelde verschijningsvorm zijn in bovenstaande figuur op hoofdlijnen uitgewerkt.

Binnen GOW30/ stadsstraten maken we een onderscheid in:

- Stadsstraten met fietspaden. Fietsers hebben op deze straten een eigen voorziening, zoals de Tweede Oude Hesenslaan en de Sint Jacobsstraat
- Stadsstraten met fietsstroken, zoals Aldenhof, Malvert, Meijhorst, Tolhuis en Weezenhof en Van Het Sant-straat en Broerdijk
- Stadsstraten met een gemengd wegprofiel zoals Willemsweg en Leuvenbroek

In totaliteit willen we voor **84 stadsstraten** de snelheid aanpassen van 50 km/uur naar 30 km/uur (zie kaart volgende pagina).

- Dit geeft **75 stadsstraten** die de nieuwe wegcategorie van GOW30 krijgen (donkerblauw in de kaart).
- **9 straten** gaan naar de categorie **woonstraten** (groen in de kaart). Hier is geen aanleiding voor de status van gebiedsontsluitingsweg. Deze straten gaan naar de categorie woonstraten/ klassieke 30-zone. Met deze aanpassing geldt dat verkeer van rechts voorrang heeft (bij de GOW30 hebben stadsstraten voorrang op woonstraten).

LEGENDA

naar 30 km/uur

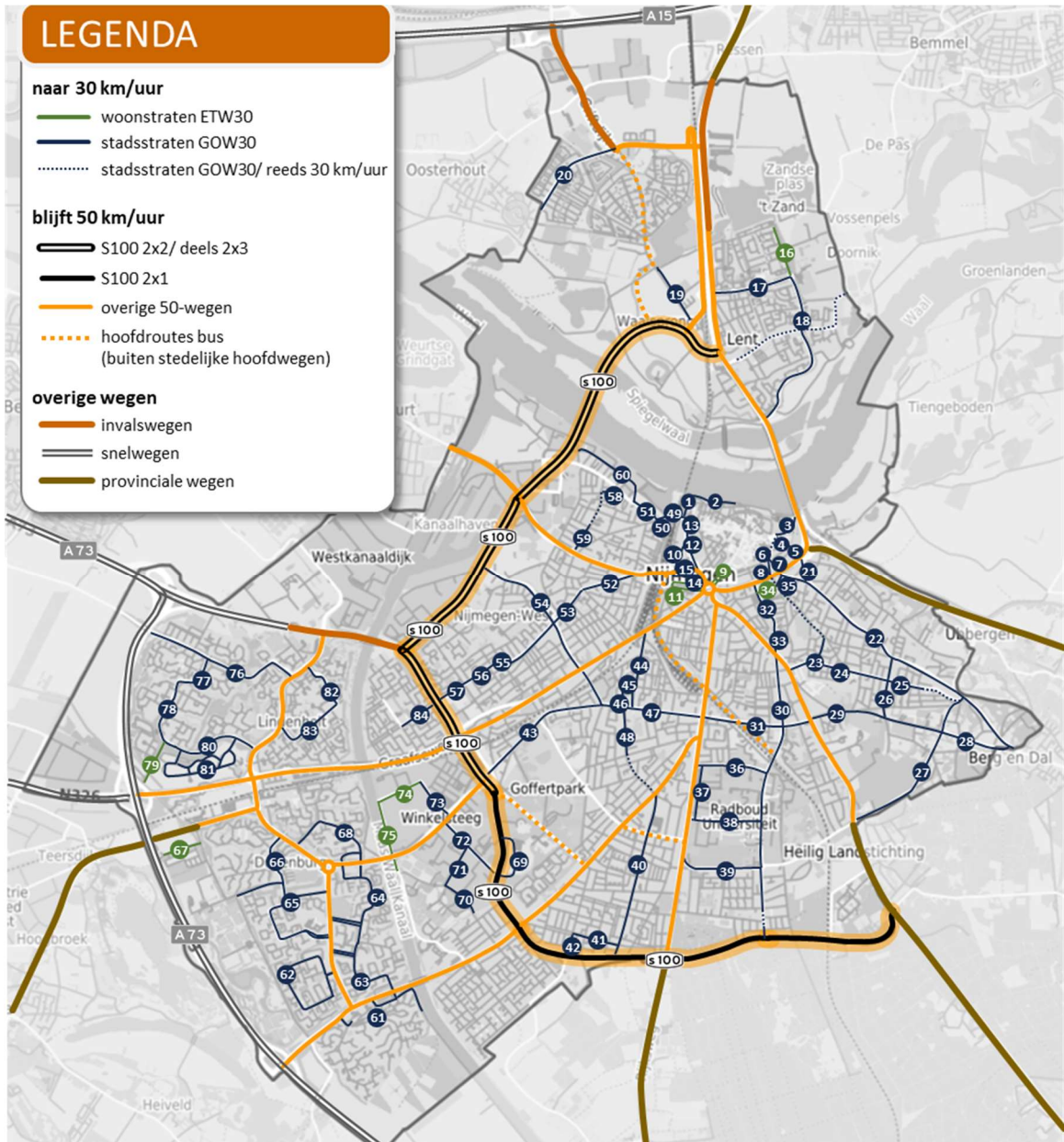
- woonstraten ETW30
- stadsstraten GOW30
- - - - - stadsstraten GOW30/ reeds 30 km/uur

blijft 50 km/uur

- S100 2x2/ deels 2x3
- S100 2x1
- overige 50-wegen
- - - - - hoofdroutes bus (buiten stedelijke hoofdwegen)

overige wegen

- invalswegen
- snelwegen
- provinciale wegen



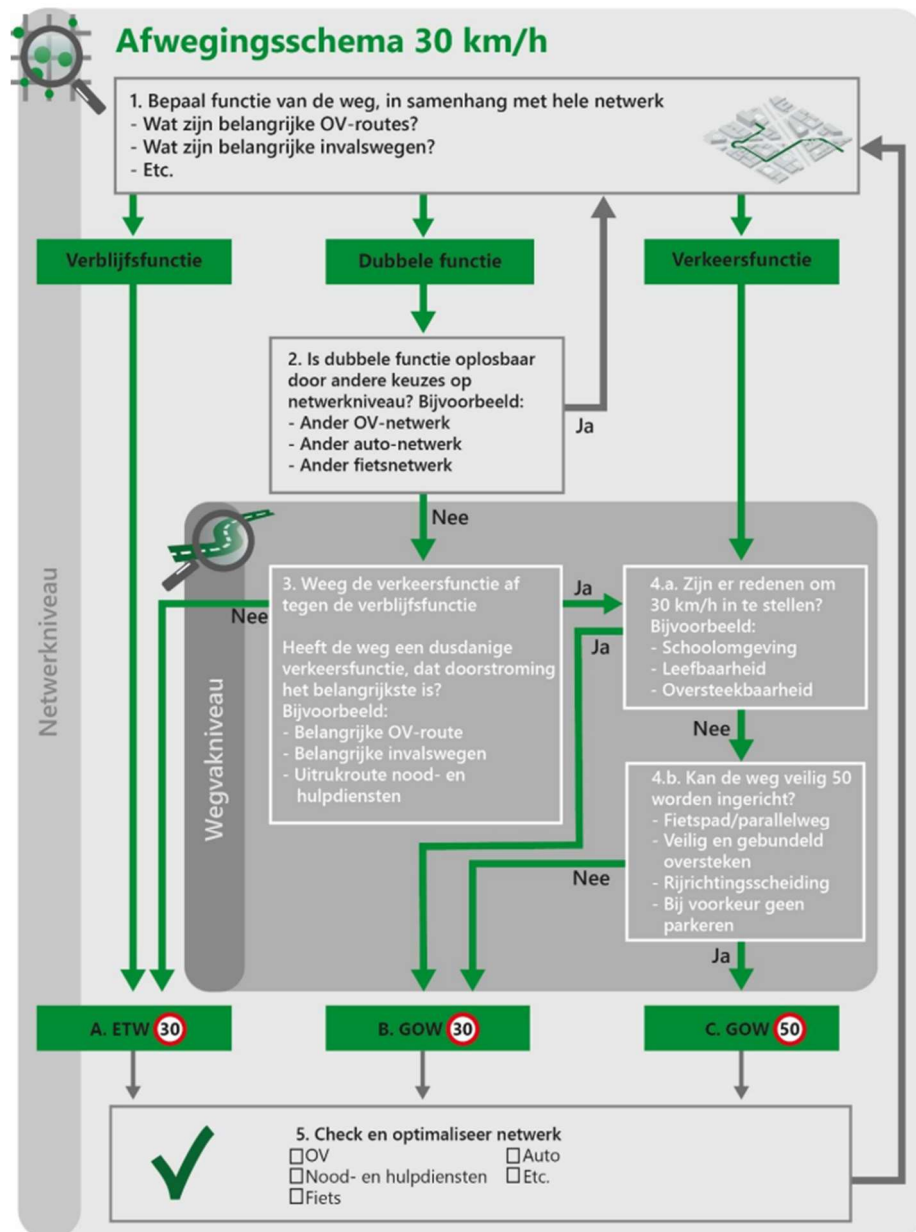
1	Veemarkt	22	Berg en Dalseweg	43	Muntweg	64	Lankforst
2	Waalkade	23	Koolemans Beynenstraat	44	Willemsweg	65	Meijhorst
3	Voerweg	24	Van Het Sant-straat	45	Da Costastraat	66	Tolhuis
4	Kelfkensbos	25	Hengstdalseweg	46	Doctor Schaepmanstraat	67	Teersdijk
5	Sint-Jorisstraat	26	Broerdijk	47	Groenestraat	68	Zwanenveld
6	Hertogplein	27	Sophiaweg	48	Dobbelmannweg	69	Voorrijdlus CWZ
7	Van der Brugghenstraat	28	Kwakkenbergweg	49	Nieuwe Hezelpoort	70	Winkelsteegseweg
8	Hertogstraat	29	Postweg	50	Voorstadslaan	71	Hulzenseweg
9	Bisschop Hamerstraat	30	Heyendaalseweg	51	Weurtseweg (oostelijke deel)	72	Tarweweg
10	Stieltjesstraat	31	Groenewoudseweg	52	Tweede Oude Heselaan	73	Gerstweg
11	Van Schaeck Mathonsingel	32	Prins Bernhardstraat	53	Molenweg	74	Sint Teunismolenweg
12	Kronenburgersingel	33	Coehoornstraat	54	Wolfskuiseweg	75	Oostkanaaldijk
13	Lange Hezelstraat	34	Bijleveldsingel-west	55	Daniëlsweg	76	Broekstraat
14	Burgemeester Hustinxstraat	35	Bijleveldsingel-oost	56	Paul Krugerstraat	77	Ackerbroekweg
15	Spoorstraat	36	Kapittelweg	57	Rosa de Limastraat	78	Leuvenbroek
16	Het Buske	37	Philips van Leydenlaan	58	Kanaalstraat	79	Smallesteeg
17	Vrouwe Udasingel	38	Erasmuslaan	59	Waterstraat	80	Weijbroekweg
18	Turennesingel	39	Houtlaan	60	Laan van Oost-Indië	81	Kerkenbos
19	Grifdijk-Noord	40	Sint Jacobslaan	61	Weezenhof	82	Nieuwstadweg
20	Oude Groenestraat	41	Edisonstraat	62	Aldenhof	83	Sint Agnetenweg
21	Meester Franckenstraat	42	Nieuwe Mollenhutseweg	63	Malvert	84	Otto C. Huismanstraat

4.3 Afwegingskader GOW30

Een belangrijke theoretische onderbouwing in de keuze welke wegen we verlagen naar 30 km/uur vormt het "Afwegingskader 30 km/h" van het kenniscentrum CROW. Met hulp van het afwegingsschema kunnen wegbeheerders bepalen op welke wegen het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/uur en op welke wegen een limiet van 50 km/uur veilig mogelijk is.

De stadsstraten die wij in dit voorstel in snelheidsregime willen aanpassen hebben zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie. Stap 1 van het afwegingsschema noemt dit een 'dubbele functie'.

Deze stadsstraten hebben veelal een route voor het openbaar vervoer en zijn ook belangrijk voor hulpdiensten. Dus de verkeersfunctie blijft van toepassing (zie ook stap 3 in het afwegingsschema). Daarnaast kennen de stadsstraten voldoende redenen om de snelheid aan te passen naar 30 km/uur. Bijvoorbeeld vanwege leefbaarheid en oversteekbaarheid, maar ook omdat het wegprofiel volgens de huidige inzichten niet veilig is ingericht voor een snelheid van 50 km/uur (dit zijn de stappen 4a en 4b in het afwegingsschema).



Afwegingskader met 30 km/uur als leidend principe binnen de bebouwde kom (Bron: CROW, 2021)

Wegen op bedrijventerreinen laten we buiten beschouwing

In het afwegingskader van het CROW zijn bedrijventerreinen niet opgenomen. In deze Netwerkvisie laten we deze wegen buiten beschouwing. Dit geldt voor de bedrijventerreinen De Grift, Noord & Oostkanaalhavens, Westkanaaldijk en Bedrijvenpark Bijsterhuizen. Verkeerskundig geldt dat op deze wegen het zware vrachtverkeer oververtegenwoordigd is. De verkeersfunctie is op deze wegen leidend en een echte verblijfsfunctie is vaak afwezig. Ook de Staddijk en de Streekweg komen op basis van het Afwegingskader niet uit op GOW30. Op deze wegen ontbreekt aanliggende bebouwing, waardoor de verblijfsfunctie beperkt is.

4.4 Hoe zien GOW30/ stadsstraten eruit?

De ‘GOW30’ is een nieuw wegtype. Dat betekent dat veel praktische ervaring hoe deze stadsstraten er verkeerskundig uit moeten zien in ontwikkeling is. Om gemeenten te helpen met de introductie van deze nieuwe ‘GOW30’ is landelijk een handreiking gemaakt door het kennisplatform CROW (Handreiking gebiedsontsluitingsweg 30 km/h, 2023). In deze handreiking zijn de inrichtingskenmerken en de verschillen met de bestaande wegtypes in beeld gebracht.

Voor de Nijmeegse situatie sluiten wij aan bij de inrichtingskenmerken zoals de CROW deze heeft opgesteld. Onderstaand tabel toont de voorkeurskenmerken per wegcategorie. De tabel geeft de landelijke naamgeving en voor de uitlegbaarheid de naamgeving zoals we deze in Nijmegen willen gebruiken.

	GOW50 stedelijke hoofdweg	GOW30 stadsstraat	ETW30 woonstraat
Functie	Verkeer	Verkeer en verblijven	Verblijven
Snelheid	50	30	30
Positie fiets/ auto	Scheiden moet: Fietspad	Scheiden mag: fietspad of fietsstrook Mengen mag; fiets en auto delen hetzelfde wegprofiel (bijvoorbeeld fietsstraat)	Mengen: fiets en auto delen hetzelfde wegprofiel
Verharding	Asfalt	Asfalt	Klinkers (uitgezonderd fietsstraten)
Kruispunten	Voorrang	Voorrang	Gelijkwaardig
Verkeerslichten	Ja	Nee, tenzij	Nee
Snelheidsremmers	Nee	Ja, bij oversteekplaatsen, op lange rechtstanden en bij bijzonderheden	Ja, bij oversteekplaatsen, op lange rechtstanden
Bushalte	In haltekom	Op rijbaan	Veelal afwezig (busroutes komen beperkt voor in ETW30/ woonstraten)
Oversteken	Faciliteren bij kruispunten	Faciliteren bij kruispunten en bij oversteekplaatsen op wegvakken (zebra's op plateau)	Niet faciliteren, oversteken in principe overal toegestaan
As-markering	Dubbel doorgetrokken (mag ook enkel 3-9)	Geen witte as-markering; eventueel middenstrook met afwijkende kleur wel mogelijk	Geen as-markering
Parkeren	Bij voorkeur niet	Ja, alleen langsparkeren	Ja, langs/ haaks of eventueel op de rijbaan

Voorkeurskenmerken per wegcategorie

Kort samengevat:

- Een zichtbaar verschil tussen de GOW50 en de GOW30 is de as-markering. In de basis zijn bij GOW50 de rijrichtingen gescheiden door een witte as-markering (of zelfs middenbermen). Bij GOW30 passen we juist géén witte as-markering toe. De fiets heeft bij GOW50 een eigen vrijliggende voorziening.
- Het belangrijkste verschil tussen de GOW30 en de ETW30 is dat de GOW30 voorrang heeft op de woonstraten. In de praktijk betekent het dat het verkeer op de stadsstraten voorrang heeft op het verkeer uit de zijstraten vanuit de woonbuurt. Uitgezonderd daar waar een GOW30 een hoofdfietsroute kruist. Een ander verschil is de verschijningsvorm. GOW30/ stadsstraten hebben een uitvoering in asfalt, terwijl de uitvoering van ETW30/ woonstraten in principe in klinkers is.

4.5 Onze drie inrichtingsvarianten voor de GOW30/ stadsstraten

De inrichtingskenmerken zijn relevant om te bepalen of de stadsstraten in Nijmegen op dit moment al een inrichting hebben die past bij GOW30. Tevens helpen de inrichtingskenmerken om te bepalen welke eventuele ingrepen nodig zijn om stadsstraten in de vormgeving eventueel te optimaliseren.

Het CROW stelt dat de handreiking gaat om voorlopige inrichtingskenmerken. Immers de GOW30 is nog in ontwikkeling dat er nog beperkt ervaring is opgedaan. Dan gaat het onder andere om de exacte breedte van het wegprofiel in samenhang met de drukte van de weg (intensiteiten van het autoverkeer) en het gebruik van markeringen.

Op basis van de landelijke ervaringen en specifieke Nijmeegse situaties zien wij 3 inrichtingsvarianten van de GOW30/ stadsstraten.

Deze 3 typen zijn:

1. Stadsstraten met fietspaden

Dit zijn GOW30/ stadsstraten die vrijliggende fietsvoorzieningen hebben. Een dergelijke inrichting is toepasbaar indien voldoende fysieke ruimte aanwezig is. Voorbeelden van deze vormgeving zijn de Tweede Oude Heselaan en de Sint Jacobslaan.

STADSSTRATEN MET FIETSPADEN

GOW30 met vrij liggende fietsvoorzieningen

VOORBEELDEN 



Tweede Oude Heselaan en Sint Jacobslaan kennen een weginrichting die past bij een GOW30 met vrij liggende fietsvoorzieningen (beelden: googlemaps.com)

KENMERKEN

- Geen rijbaanscheiding door witte as-markering
- Smalle middenstrook (uitvoering bijvoorbeeld in klinkers)
- Bus halteren op rijbaan
- Parkeren langs de rijbaan
- Doorbreken rechtstand: bijvoorbeeld verbijzondering oversteekvoorzieningen

2. Stadsstraten met fietsstroken

Dit zijn GOW30/ stadsstraten met de fietser via rode fietsstroken. In inrichting zijn de d'Almarasweg en Zwanenveld voorbeelden.

STADSSTRATEN MET FIETSTROKEN

GOW30 met fietsstroken

VOORBEELDEN 



d'Almarasweg en Zwanenveld kennen een inrichting die past bij GOW30 met fietsstroken (beelden: googlemaps.com)

KENMERKEN

- Brede fietsstroken met fietssymbool (geen suggestiestroken)
- Geen rijbaanscheiding/ geen as-markering
- Bus halteren op rijbaan
- Uitvoering in asfalt
- Doorbreken rechtstand: verbijzondering oversteekvoorzieningen

3. Stadsstraten met gemengd wegprofiel

Dit zijn GOW30/stadsstraten waarbij fiets, bus en auto de straat delen. Voorbeelden in Nijmegen van stadsstraten met een dergelijke inrichting zijn de Waterstraat en de Hengstdalseweg. De Hengstdalseweg is daarbij deels ingericht als fietsstaat.

STADSSTRATEN MET GEMENGD WEGPROFIEL
VOORBEELDEN

GOW30 waarbij fiets, bus en auto de straat delen

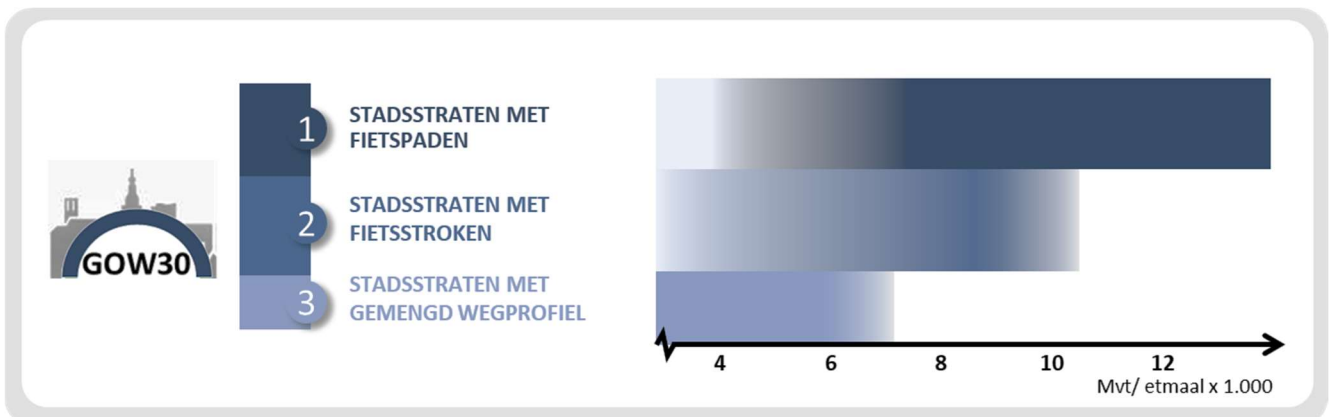



Waterstraat en Hengstdalseweg kennen een inrichting die past bij GOW30 met gemengd wegprofiel (beelden: googlemaps.com)

KENMERKEN

- Fiets, bus en auto mengen
- Geen as-markering
- Bus halteren op rijbaan
- Parkeren langs de rijbaan

De verschillen tussen de drie hoofdtypen (stadsstraten met fietspaden, stadsstraten met fietsstroken en stadsstraten met gemengd wegprofiel) hangen samen met de drukte in auto-intensiteiten en de beschikbare ruimte voor het wegprofiel. Onderstaand figuur geeft hiervan een weergave.



Hoofdtypen GOW30/ stadsstraten in samenhang met het aantal motorvoertuigen per etmaal

5. Hoe gaan we het invoeren?

5.1 Één vast moment voor de overgang naar 30 km/uur

We willen de beoogde stadsstraten in één keer de nieuwe snelheid van 30 km/uur geven. We kiezen voor één moment omdat dit de meeste duidelijkheid geeft aan de inwoners en weggebruikers. Dit voorkomt een lappendeken aan verschillende snelheidslimieten in de stad.

We kiezen er dus niet voor om de overgang naar 30 km/uur ‘straat na straat’ te doen in combinatie met herinrichting. Dit kost teveel tijd. Een dergelijke aanpak zou betekenen dat de hele operatie circa 20 à 30 jaar duurt, voordat alle beoogde stadsstraten opnieuw zouden zijn ingericht. Aangezien we nu de verkeersveiligheid in de stad willen verbeteren is het beter om in één keer de snelheid te verlagen.

Als moment van overgang naar 30 km/uur op de stadsstraten is ons voorstel: medio 2026. Dit geeft de mogelijkheid om na vaststelling de voorbereidende werkzaamheden te gaan verrichten (bebodings- en markeringsplan, verkeersbesluitprocedure, uitvoeringsplanning en kostenraming) en een gedragscampagne te gaan starten. Daarbij is het handig om een moment te kiezen in samenhang met de nieuwe concessie voor de bus. Deze start per 28 juni 2026. De nieuwe vervoerder kan de aanpassingen van het snelheidslimiet dan meenemen in de nieuwe dienstregeling.

5.2 Welke maatregelen bereiden we voor?

Fysieke maatregelen vóór de omzetting

De overgang tussen 30 km/uur en 50 km/uur maken we duidelijk met 30 km/uur poorten. We willen dit efficiënt doen door zoveel mogelijk hergebruik van de bestaande 30 km/uur zone portalen. Deze verplaatsen we naar de nieuwe overgangszone van 30 km/uur naar 50 km/uur. Daarnaast willen we dubbele markering aanbrengen op het wegdek inclusief het getal “30”. Een voorbeeld van een 30 km/uur poort is de overgang tussen de Marialaan en de Voorstadslaan (zie foto hiernaast).



30km/uur poortaal bij overgang Voorstadslaan/ Marialaan (foto: googlemaps)

Vóór medio 2026 willen we in ieder geval op alle locaties in Nijmegen waar de weggebruiker van 50 km/uur naar 30 km/uur gaat deze 30 km/uur poorten klaar hebben. We maken een speciale sticker die we over het zonebord heen plakken. Daarmee geeft het bord ook een vooraankondiging, vergelijkbaar zoals Amsterdam deze operatie heeft uitgevoerd (zie foto hiernaast). Op de nacht van de daadwerkelijke snelheidswijziging halen we de sticker weg en geldt de nieuwe snelheid van 30 km/uur.



Vooraankondiging 30 km/uur op verkeersborden in Amsterdam (foto: gemeente Amsterdam)

Fysieke maatregelen ná de omzetting

De bestaande 30 km/zones in de buurten en wijken gaan dan op in een groter gebied waar 30 km/uur de norm is. In de periode na invoering halen we de bestaande portalen bij de ingang van de huidige 30-zones weg; deze zijn dan niet meer nodig. Met deze ingreep reduceren we de hoeveelheid verkeersborden in Nijmegen.

Een belangrijk herkenbaarheidskenmerk van GOW30 is het ontbreken van witte wegmarkering op de weg. Vooral de stadsstraten met fietsstroken kennen in de huidige situatie in Nijmegen veelal nog een witte as-markering. Dit past niet bij het beeld van 30 km/uur (of zoals het CROW stelt niet conform wegkenmerken GOW30). Met de overgang naar GOW30 willen we de witte as-markering op deze stadsstraten weghalen. Dit kunnen we doen door de witte as-markering te verwijderen of door een andere markering aan te brengen.



De witte as-markering zoals hier op Malvert halen we weg (foto: googlemaps)

Een voorbeeld is om een smalle rode middenstrook over de witte as-markering aan te brengen of een zwarte asfaltstrook aanbrengen over de witte wegmakering. Eenduidigheid van de uitvoering is daarbij een belangrijk uitgangspunt.



Voor de herkenbaarheid van de nieuwe 30 km/uur is het 'overplakken' van de witte as-markering door een smalle rode middenstrook zoals op de Parkweg of op Doddendaal of door een zwarte asfaltstrook zoals op Oostkanaaldijk een optie (foto's: googlemaps)

Ongeveer de helft van de beoogde stadsstraten heeft een witte as-markering. Dit is niet in één nacht allemaal te verwijderen of te vervangen door een smalle rode middenstrook of zwarte asfaltstrook. Het voorstel is de tweede helft van 2026 te gebruiken om alle witte as-markering op de nieuwe 30 km/uur stadsstraten te verwijderen of te vervangen.

5.3 Optimaliseren weginrichting bij onderhoudsprogramma

Op de wegen en straten in Nijmegen vinden circa elke 20 à 30 jaar groot onderhoud plaats. Dan wordt de straat opnieuw geasfalteerd, veelal in combinatie met het vervangen van de riolering. Deze momenten grijpen wij aan om de beoogde stadsstraten die naar 30 km/uur gaan indien nodig te optimaliseren. Voor het uitvoeren van de optimalisaties bestuderen we de verkeerssituatie en gaan we in gesprek met bewoners en met de hulpdiensten welke maatregelen nodig zijn. Maatwerk is daarbij altijd een gegeven.

ONDERHOUDSOPGAVE KWAKKENBERGWEG ALS VOORBEELD



Groot onderhoud aan de Kwakkenbergweg staat gepland in 2025. Dit wegvak kent nu relatief smalle fietsvoorzieningen. Bovendien is in totaliteit het wegprofiel breed, zodat verkeer ook gemakkelijk hard rijdt.

Voor de Kwakkenbergweg is het mogelijk de fietser meer ruimte te geven met bredere fietsstroken en tegelijkertijd het volledige wegprofiel te versmallen. Van een wegbreedte van 8,00 meter naar 6,60 meter. Dit geeft 1,40 meter extra ruimte voor groen aan weerszijde van de weg. Dat betekent dat 17,5% van de huidige wegverharding beschikbaar komt voor klimaatadaptieve maatregelen.

Foto: googlemaps

De optimalisaties vergen in eerste instantie vaak extra budget. Immers het bestaande budget van het onderhoudsprogramma gaat uit van het vervangen van de huidige situatie. Met de optimalisaties willen we bijvoorbeeld oversteesituaties verbeteren of het wegprofiel versmallen. Het versmallen van het wegprofiel past beter bij de lagere snelheid van het verkeer, daarnaast is er de wens meer ruimte te bieden voor fiets en minder voor het autoverkeer (meer rood en minder grijs). Per saldo levert dat een besparing op in de breedte van de weg. De ruimte die overblijft is vooral in te zetten voor klimaatadaptieve maatregelen.

5.4 Gedragscampagne vooraf

Op de beoogde stadsstraten die van 50 naar 30 km/uur gebracht worden, is een verandering in ons mobiliteitsgedrag vereist. Communicatie en aanvullende gedragsmaatregelen zijn hiervoor nodig. Zowel op de specifieke stadsstraten waar een aanpassing van de snelheid wordt doorgevoerd als stadsbreed. Het zal immers ook tijd vergen voordat men gewend is om met een meer beheerste snelheid van 30 km/uur door de stad te rijden.

Ons voorstel is om voor het moment van de aanpassingen naar 30 km/uur een stadsbrede gedragscampagne uit te voeren. Amsterdam heeft dit gedaan met de campagne '30 doen we voor elkaar'.



Uit campagne: "30 doen we voor elkaar"
Langzamer rijden zorgt voor meer overzicht in het verkeer. Hierdoor verwachten we 25% minder ernstige of dodelijke ongelukken.

Wel zo veilig voor de buurtkinderen onderweg naar school, voor de fietsers in de ochtendspits of voor de mensen die wat rustiger willen oversteken.

Door wat langzamer te rijden zorgen we dat iedereen zich veiliger en relaxter kan verplaatsen in onze stad.
30 doen we voor elkaar!

Amsterdam.nl/30km

Voor communicatie in de stadsstraten zelf is de campagne die Eindhoven heeft gevoerd een aansprekend voorbeeld. De gemeente heeft speciale posters ontworpen en deze huis aan huis verspreid. Deze posters kunnen aanwonenden van de stadsstraten die naar 30 km/uur gaan voor de ramen of op andere plekken zichtbaar ophangen.

Bewonersorganisaties in Nijmegen geven aan te willen helpen

In de participatie vooraf hebben de bewonersorganisaties ook aangeboden te willen helpen in de communicatie en in de gedragscampagne. Bijvoorbeeld door buurtinitiatieven te ontplooiën, scholen te betrekken en 30/km uur stickers voor groenbakken/ klike's te verspreiden.

5.5 Handhaving en techniek

Handhaving

Handhaving helpt om hard rijden tegen te gaan. Het gaat dan om snelheidscontroles en het uitdelen van bekeuringen. De gemeente gaat hier zelf niet over. Dit is een taak van politie en het openbaar ministerie (OM). In de gesprekken met politie en OM komt handhaving op snelheid vaak aan bod. Uit de gesprekken blijkt dat de politie beperkt capaciteit beschikbaar heeft, waardoor snelheidshandhaving op beperkte schaal plaatsvindt. Dit staat haaks op de verwachtingen van bewoners. De roep vanuit de maatschappij op snelheidshandhaving is de laatste jaren groter geworden, terwijl in de praktijk blijkt dat het minder plaatsvindt.



*Hier rijden we 30 poster van de gemeente Eindhoven
(bron: eindhoven.nl/verkeersveiligheid)*

Hard rijdend verkeer staat in Nijmegen in de top 3 aan klachten over de buurt. Dat blijkt uit de wijk- en buurtmonitor die de stad iedere 2 jaar houdt. Hard rijdend verkeer en de daarmee verbonden overlast en verkeersveiligheidsproblematiek staan veel sterker op het netvlies van inwoners dan de afgelopen jaren. In de gehele stad geeft in 2021 37% van de inwoners aan dat zij vaak last hebben van hard rijdend verkeer, tegen 33% in 2019 en 29% in 2017.



Omdat wij handhaving op snelheid belangrijk vinden, blijven we politie en OM oproepen tot meer handhaving op snelheid. We zijn structureel in overleg hierover. Echter we zien ook dat de politie maar in beperkte mate toekomt aan de handhaving op snelheid. Als gemeente zouden we graag zien dat politie en OM méér prioriteit geven aan verkeershandhaving, maar we begrijpen dat zij ook andere prioriteiten hebben.

Techniek

De technologische ontwikkelingen gaan razendsnel en veranderen stap voor stap de wereld. Ook in onze voertuigen en in ons rijgedrag krijgt techniek een steeds grotere rol. Slimme systemen in de auto helpen de bestuurder zoals de Intelligente Snelheidsassistentie (ISA). ISA is een snelheidsbegrenzer die vanaf 2024 verplicht is bij alle nieuwe auto's die worden verkocht. De snelheidsbegrenzer geeft een waarschuwing als de weggebruiker harder rijdt dan de wettelijke snelheid (een geluidsignaal of trillingen in het stuur). In de huidige regelgeving kan de bestuurder de waarschuwing nog uit zetten.

In de komende jaren zal het aantal auto's dat is uitgerust met intelligente snelheidsassistentie toenemen. Het aantal weggebruikers dat met ISA in Nijmegen rijdt, neemt dan ook toe. Daarmee heeft dit steeds meer impact op het verkeer en de snelheid door de stad. Met steeds meer automobilisten die daadwerkelijk 30 km/uur rijden, heeft dit direct effect op alle voertuigen die er achter rijden.

5.6 Voorbereiding en uitvoering voorgestelde maatregelen in uitvoeringsplan

Deze 'Netwerkvisie mobiliteit: 30 km/uur als norm' geeft de kaders op hoofdlijnen. Voor de voorbereiding en uitvoering van de voorgestelde maatregelen is het nodig een uitvoeringsplan op te stellen. Hierin nemen we op:

- Verkeersbesluitprocedure
- Gedragscampagne
- Bebodings- en markeringsplan
- Uitvoeringsplanning en kostenraming

In de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' is afgesproken dat we de effecten van het totale pakket van de beleidsmaatregelen mobiliteit gaan monitoren. Hiervoor wordt een monitoringsplan opgesteld. We nemen daarin de effecten van het verlagen van de maximumsnelheid op de diverse stadsstraten mee, zoals de verkeersveiligheid, de gereden snelheden van het verkeer en de aanrijtijden van hulpdiensten. Ook de effecten op luchtkwaliteit en verkeerslawaai betrekken we hierin.

Bijlage 1. Hoofdpunten uit participatie vooraf

We hebben gesproken met:

- Bewonerscollectief SPIN en de mobiliteitsvertegenwoordigers van de diverse Nijmeegse wijkraden (B1.1)
- Hulpdiensten (ambulance, brandweer en politie) (B1.2)
- Openbaar vervoer (concessieverlener) (B1.3)
- Fietzersbond (B1.4)
- Vertegenwoordiger Economisch Collectief Nijmegen (ECN) (B1.5)

Onderstaand zijn de hoofdpunten opgenomen van de resultaten van de gesprekken die we hebben gevoerd.

B1.1 Bewonerscollectief en vertegenwoordiging wijkraden

Vanuit het perspectief van de inwoners hebben we gesproken met het bewonerscollectief SPIN.

Daarnaast is een bijeenkomst georganiseerd waarbij we met de mobiliteitsvertegenwoordigers van de diverse Nijmeegse wijkraden in gesprek zijn gegaan over 30 km/uur als norm. De belangrijke leerpunten vanuit het perspectief van de bewoners:

- Zet in op een stadsbrede gedragscampagne. We zullen onze inwoners moeten helpen in de aanpassing naar 30 km/uur als de sociale norm.
- De verandering naar 30 km/uur vraagt een aanpassing in ons mobiliteitsgedrag van ons allemaal. Zet in op voorbeeldgedrag en benut daarbij ook de kracht en invloed van wijkraden, scholen en zorginstellingen. Combineer de invoeringsdatum met een stadsbrede verkeersweek voor alle basisscholen.
- Zet in op meer handhaving van de snelheid; zonder handhaving zullen bepaalde doelgroepen de snelheid in de stad niet of nauwelijks gaan veranderen.
- Wees terughoudend met het gebruik van klinkers en hoge drempels als snelheidsremmers. Dit geeft klachten bij bewoners over geluid en trillingen.
- Vergeet de huidige woonstraten niet. Ook in de bestaande 30 km/uur zones wordt op diverse plekken hard gereden.

B1.2 Hulpdiensten

Om de belangen van de hulpdiensten goed in kaart te brengen hebben we afzonderlijke gesprekken gevoerd met de ambulancediensten, brandweer en politie. De belangrijkste afwegingen voor deze partijen zijn hieronder opgenomen.

Ambulancediensten en brandweer

- Voor de hulpdiensten is het van belang dat de stad nog voldoende 50 km/uur wegen heeft om met een verantwoordelijke snelheid de diverse bestemmingen in de stad te bereiken of het nu gaat om centraal gelegen locaties als de binnenstad of om locaties meer aan de rand van de stad zoals Lindenholt of Kerkenbos. Het gaat dan om de maaswijdte van het totale mobiliteitsnetwerk.
- In geval van nood is het noodzakelijk dat de hulpdiensten het autoverkeer goed en veilig kunnen passeren. Speciale aandacht gaat uit naar de inrichting en vormgeving van de stadsstraten en de kruispunten. Voor de hulpdiensten is voldoende manoeuvreerruimte relevant. Bijvoorbeeld ruimte om autoverkeer in te halen. Goed voorbeelden zijn de overrijdbare middengeleider op de Muntweg en de bredere berm op de Heyendaalseweg (zie foto's hierna).



Overrijdbare middengeleider op de Muntweg.
Hulpdiensten kunnen het autoverkeer bij het kruispunt passeren. (foto: googlemaps)



Extra ruimte bij middenberm op de Heyendaalseweg, zodat hulpdiensten voor rotonde het autoverkeer kunnen passeren. (foto: googlemaps)

- Voor de ambulancediensten zijn de calamiteitenroutes van belang. Zowel calamiteitenroute Noord (Rijnstate-UMC Radboud via Waalburg, Singels, Heyendaalseweg), als de calamiteitenroute Zuid (Rijksweg Malden, Sint Annastraat, Erasmuslaan). Deze moeten ook in de nieuwe situatie geen belemmeringen geven in de aanrijtijden en met spoed veilig te berijden zijn.
- Wat de brandweer onderscheidt van de andere hulpdiensten is het zwaardere en langere materieel. De voertuigen hebben daardoor vaak ook een grote draaicirkel. In weginrichting zijn chicanes en haakse bochten voor de brandweer onwenselijk. Dit vraagt aandacht in de optimalisatie bij weginrichtingen.

Politie

- De politie onderschrijft de motieven van 'de snelheid 30 km/uur als norm in de bebouwde kom', namelijk zo min mogelijk slachtoffers in het verkeer en een fijne leefomgeving.
- Belangrijk uitgangspunt voor de politie is hoe de stadsstraten met de nieuwe snelheid van 30 km/uur door de wegbeheerder worden ingericht. De inrichting en vormgeving van de weg moet passend zijn bij de gewenste snelheid. Dit is een belangrijk uitgangspunt voor de afweging die de politie maakt bij het advies dat zij geven in de verkeersbesluitprocedure.
- Duidelijkheid en herkenbaarheid voor de weggebruiker is noodzakelijk. Niet alleen in inrichting van de weg, maar ook in bebording.
- Het verkeer dat op de stadsstraten te hard rijdt, zijn veelal de bewoners zelf. Op deze wegen rijdt beperkt doorgaand verkeer. De aanpassing van de sociale norm speelt daarom een belangrijke rol. Handhaving op snelheid is nodig om de excessen eruit te halen.
- Verkeer is en blijft politiewerk. Als er iets gebeurt, dan heeft de politie hierin de wettelijke rol.

B1.3 Openbaar vervoer

Voor het busvervoer in de stad staan veranderingen op stapel. Per 28 juni 2026 gaat namelijk een nieuwe busconcessie in. We weten nog niet hoe deze dienstregeling eruit komt te zien. Als stad voeren we op structurele basis gesprekken met de provincie Gelderland in de voorbereiding van de concessie en geven wij mee wat onze wensen en randvoorwaarden zijn voor de bus.

Belangrijke hoofdpunten voor het OV zijn:

- De provincie Gelderland begrijpt de overwegingen om meer straten en wegen naar 30 km/uur te brengen. Voor het openbaar vervoer is op de stadsstraten vooral de voorrangssituatie van belang. De bus behoudt op deze routes de voorrang en kan met beheerste snelheid doorrijden.
- De provincie roept op om terughoudend te zijn met allerlei snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en chicanes. Dit leidt voor de busreizigers en voor de chauffeurs voor oncomfortabele ritten. Daarnaast is het goed om in te spelen op de toekomst. De bussen krijgen ander materieel. Zeker als het busmaterieel allemaal elektrisch is, dan worden de bussen mogelijk langer en vooral zwaarder door de accupakketten. De nieuwe bussen worden naar verwachting smaller, omdat de buitenspiegels zijn vervangen door camera's waarmee de buschauffeur de verkeerssituatie in de

gaten kan houden. Dit heeft voordelen voor de obstakelvrije ruimte. Denk aan het passeren van bomen of lichtmasten.

- De provincie Gelderland geeft aan groot voorstander te zijn van busbanen en voorsorteerstroken. Dergelijke oplossingen zorgen voor een betrouwbare dienstregeling van het openbaar vervoer.

B1.4 Fietsersbond

Volgens de fietsersbond moet Nijmegen zo snel mogelijk overgaan tot een snelheidsregime van 30 km/uur in de stad. Het liefst met eenvoudige middelen. De Fietsersbond vraagt zich af: 'hoe geloofwaardig is 50 km/uur in de stad?' Voor de verkeersveiligheid is een snelle doorvoering een pré, omdat de verandering van snelheid zorgt voor meer verkeersveiligheid. Andere punten voor de fietsersbond zijn:

- Veel belangrijker dan de discussie over het exacte cijfer op de snelheidsmeter is dat 30 km/uur als voordeel heeft dat verkeersdeelnemers elkaar weer meer gaan zien. Verkeer is volgens de fietsersbond rekening houden met elkaar! Een meer beheerst snelheidsregime zorgt er voor dat het makkelijker wordt om in het verkeer oogcontact te maken.
- De stedelijke hoofdwegen met een snelheid 50 km/uur vragen ook aandacht. Denk aan goede en veilige oversteekbaarheid van de S100. Een voorbeeld die de fietsersbond noemt is de oversteek van de Scheidingsweg (fietspad Schutterspad).
- De fietsersbond vraagt aandacht voor de snelheid en een veilige inrichting van bedrijventerreinen. Als 30 km/uur de norm in de stad is, dan geldt dat ook voor de bedrijventerreinen. Los van de discussie over de snelheid vindt de fietsersbond dat de veiligheid voor fietsers en voetgangers op veel plekken op de bedrijventerreinen niet goed of zelfs helemaal niet geregeld is.

B1.5 Economisch Collectief Nijmegen

Het Economisch Collectief Nijmegen is een samenwerkingsverband tussen de besturen van de grote werklocaties in Nijmegen. De bereikbaarheid van bedrijventerreinen is voor hen relevant. Punten die tijdens het gesprek genoemd zijn:

- Vergeet de bedrijventerreinen niet. Een voorbeeld waar verkeer op gespannen voet staat met de omgeving is de Hogelandseweg op de Westkanaaldijk. Hier is sprake van een dubbele functie van zowel bedrijvigheid als een verkeersverbinding tussen Beuningen en Lindenholt. Een dergelijke weg met diverse gebruikers vraagt om een (verkeersveiligheids)aanpak.
- ECN spreekt de zorg uit over het gebruik van allerlei verkeersmaatregelen zoals drempels. Het pleidooi is om hiermee terughoudend te zijn. Beter is het om te sturen op het verkeersgedrag.
- Tenslotte vindt ECN de snelheid van fietsers een aandachtspunt, juist vanuit verkeersveiligheid. 30 km/uur als norm geldt ook voor de elektrische fiets en de fatbike.



Snelheid van het autoverkeer is ook een probleem op bedrijventerreinen, zoals op de Hogelandseweg (foto: googlemaps)