



Nijmegen

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postadres

Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon

Jasper Meekes
j.meekes@nijmegen.nl
T 024 – 329 0686555082

Ons kenmerk

D240292138

Datum 9 april 2024
Onderwerp Verkenning samenvoegen Graafseweg

Geachte leden van de raad,

In juli heeft de raad bij de vaststelling van het bestemmingsplan Winkelsteeg-Stationsomgeving Goffert de motie “Er zijn vele wegen die naar de Winkelsteeg leiden” aangenomen. Daarin heeft u gevraagd de mogelijkheid te onderzoeken al op korte termijn, dat wil zeggen in combinatie met de nu geplande aanpassing van de hoofdinfrastructuur, ook de rijbanen van de Graafseweg tussen S100 en Cavaljéweg samen te voegen aan de zijde van de voetbalvelden van Quick.

In deze brief willen we u informeren over de eerste stappen die in dat proces gezet zijn en u informeren over het vervolg.

Huidige situatie en voorgenomen aanpassing

In de huidige situatie liggen de rijbanen van de Graafseweg, tussen Symfoniestraat en Cavaljéweg, en de S100, tussen O.C. Huismanstraat en Burgemeester Daleslaan, ver uit elkaar. Tussen de S100 en Cavaljéweg is die ruimte ingevuld met woningbouw. Vanwege de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Winkelsteeg is het noodzakelijk de hoofdinfrastructuur te verleggen en aan te passen. Dit betekent dat de rijbanen van de S100 tussen O.C. Huismanstraat en Burgemeester Dales bij elkaar worden gebracht en ook die van de Graafseweg tussen de Symfoniestraat en de S100. Alleen over het deel tussen S100 en Cavaljéweg blijven de rijbanen gesplitst. Stad-in betekent dit dat verkeer vanaf de Graafseweg niet rechtdoor rijdt maar een bajonet-beweging maakt.

Voorstel bewoners

Een groep bewoners van de Graafseweg aan de zijde van het spoor zag in het voorstel tot aanpassing van de hoofdinfrastructuur voor Winkelsteeg een kans om liefst gelijktijdig ook het deel tussen S100 en Cavaljéweg samen te voegen. Samenvoeging zou dan plaats moeten vinden aan de zijde van de sportvelden, direct in het verlengde van het samengevoegde deel tussen Symfoniestraat en S100. Daarmee ontstaat een meer vloeiende beweging voor het verkeer naar het centrum van Nijmegen. De bundeling zou een positief effect op de leefbaarheid op hun woonomgeving hebben.

Het ontwerp van de nieuwe kruising Graafseweg maakt het samenvoegen van de Graafseweg tussen Cavaljéweg en S100 niet onmogelijk. Het was en is echter geen onderdeel van het ontwerp omdat het niet nodig was voor de te realiseren woningbouw en het verkeer in het voorliggende ontwerp afgewikkeld kan worden.

Het door de bewoners met het voorstel meegeleverde ontwerp is programmatisch niet volledig en gaat voor een deel buiten de huidige kavel- en bestemmingsgrenzen.

Oplossingen die niet binnen de huidige bestemmingen en eigendommen passen vragen tijd, geld en procedures en passen niet binnen de planning van de nu voorgestelde aanpassing van de hoofdinfrastructuur Winkelsteeg. Op basis van de door de gemeenteraad aangenomen motie “Er zijn vele wegen die naar de Winkelsteeg leiden” is deze mogelijkheid nu toch verder verkend.

Aanpak

In de aanpak voor het onderzoek is gekozen in eerste instantie in beeld te brengen wat de bandbreedte is van mogelijke oplossingen. Hiervoor zijn twee ontwerpuitgangspunten verkend: een optie waarbij het verkeer leidend is en een optie waarbij de kavelgrenzen leidend zijn. Als de hoeveelheid verkeer leidend is, zal dit ten koste gaan van aangrenzende kavels. Als binnen de kavelgrenzen moet worden gewerkt, zal dat consequenties hebben voor de hoeveelheid verkeer die kan worden afgewikkeld. Die uitgangspunten hebben ook gevolgen voor wie de lusten en wie de lasten draagt van de samenvoeging en hoe groot die lasten zijn. Een beperkte capaciteit aanbieden op de Graafseweg kan leiden tot extra verkeer op parallelle routes via bijvoorbeeld de Muntweg - Groenestraat of de Rosa de Limaweg - Paul Krugerstraat - Molenweg.

In een eerste stap zijn beide uitersten nader uitgewerkt. In deze brief willen we u informeren over de bevindingen alvorens verdere stappen in het proces te zetten.

Verkeer leidend

In de optie waarbij het verkeer leidend is, is uitgegaan van de hoeveelheid verkeer op de Graafseweg die ook is gebruikt voor het ontwerp van de nieuwe structuur op de S100 en Graafseweg. Om deze hoeveelheid verkeer te kunnen verwerken is op de Graafseweg tussen S100 en de Cavaljéweg ter hoogte van de S100 ruimte nodig voor een voetpad, een twee richtingen fietspad, een busbaan stad-uit, vijf rij en optelstroken voor het autoverkeer en de nodige bermen. De bus stad-in blijft gebruik maken van het tracé van de zuidelijke baan van de Graafseweg. Binnen de bestaande kavelgrenzen is deze ruimte niet aanwezig. Als het talud in de middenberm van de Graafseweg als uitgangspunt wordt genomen, schuift het voetpad aan de zijde van het voetbalveld 9,90 meter op richting het voetbalveld. De kant van het trottoir komt dan gelijk te liggen met de verharde strook voor toeschouwers achter het doelgebied van het voetbalveld.

Ter hoogte van de aansluiting Dennenstraat is het ruimtebeslag nog groter. Hier moeten stad-in niet alleen de twee stroken voor het doorgaande verkeer worden gefaciliteerd maar ook een links- en rechtsafstrook. Het trottoir langs de Graafseweg schuift daar 11,50 meter richting de sportvoorziening. De oversteek Dennenstraat heeft voor autoverkeer dan niet één maar twee stroken nodig. Verder knelpunt is de locatie waar Oude Graafseweg en Graafseweg samenkomen met aan de andere zijde het hoger gelegen Graafse ringpad. Hier is tussen huidige kant verharding en kavelgrens van Oude Graafseweg 234 15,50 meter

beschikbaar terwijl voor voetpad, fietspad en twee maal twee stroken en bermen 21,50 meter nodig is.



Figuur 1: Schets van inpassing Graafseweg tussen Neerbosscheweg en Dennenstraat

Een oplossing die recht doet aan de hoeveelheid verkeer kan daarmee alleen worden gerealiseerd ten koste van de percelen aan de westzijde van de sportvelden en de Oude Graafseweg. De variant gaat ook ten koste van de aan die zijde gelegen bomen en groenopstanden.

Ruimte leidend

Bij de ruimtelijk minimale oplossing zijn de huidige kavel/profielgrenzen de basis. Binnen die grenzen moet de verkeerskundige oplossing dan worden gerealiseerd. Voor de Graafseweg ter hoogte van de aansluiting met de S100 betekent dat tenminste drie stroken minder gerealiseerd moeten worden dan in het ontwerp uitgaande van hoeveelheid verkeer. Vanuit de gewenste mobiliteitstrategie zullen voetpad, fietspad en de busbaan moeten blijven. Voor de auto is dan nergens een dubbele strook beschikbaar op een richting. Stad uit betekent dat opbouwende wachtrijen. Stad-in betekent een enkele strook ook dat verkeer vanaf de andere zijde van de Graafseweg maar met één strook kan worden gefaciliteerd. In dat geval is de afwikkeling op de kruising niet meer te faciliteren. Over een korte lengte van tenminste 75 meter moeten minimaal twee stroken worden gefaciliteerd. Een alternatief zou zijn de busbaan op te offeren om zo een extra strook stad-in te kunnen realiseren. In een situatie waar onvoldoende capaciteit beschikbaar is voor het autoverkeer betekent dat dat ook de bus niet kan worden afgewikkeld en vertraging op loopt op de route terwijl deze juist een alternatief zou moeten zijn voor de auto. Alleen de bus faciliteren op het vrijvallende stuk tussen Caveljéweg en S100 betekent dat de rijbaan daar omgevormd wordt tot busbaan.

Een oplossing binnen de bekende kavel/profielgrenzen is alleen mogelijk als een groot deel van het autoverkeer verdwijnt. In de praktijk zal dat betekenen dat extra verkeersdruk ontstaat op wegen als de Muntweg en Rosa de Limastraat.

De omgeving

Nadat de raad de motie heeft aangenomen om te onderzoeken of samentrekking van de rijbanen van de Graafseweg tussen S100 en Caveljéstraat mogelijk is, is ook een tegenbeweging op gang gekomen van bewoners aan de zijde waar het verkeer zou moeten worden geconcentreerd. Zij zien met name een verslechtering van de woonsituatie aan hun zijde van de Graafseweg en zijn daarom tegenstander van het samenvoegen van de rijbanen voor hun deur.

Vervolg

Op basis van het ontwerponderzoek moeten we constateren dat een oplossing die het verkeer faciliteert niet alleen ten koste gaat van de milieubelasting op de omgeving van dat deel van de Graafseweg maar ook grootschalige verwerving van gronden en het rooien van bomen nodig maakt. Daarnaast is op basis van ingekomen reacties duidelijk dat deze optie bij een deel van de omwonenden tot grote bezwaren leidt. De oplossing binnen de grenzen heeft zo veel minder afwikkelingskwaliteit van de auto dat dit wel moet leiden tot uitwijken van autoverkeer naar parallelle routes. Daarnaast kan, afhankelijk van de definitieve uitwerking van deze optie, het openbaar vervoer hier ernstige hinder van ondervinden. Ook bij deze oplossing is duidelijk dat een deel van de omwonenden bezwaren zal hebben tegen deze optie.

Op basis van de eerste verkenning van het samenvoegen van de Graafseweg tussen Cavaljéstraat en S100 is duidelijk dat deze oplossing binnen de huidige fysieke en beleidsmatige kaders niet goed mogelijk is. Het college stelt daarom voor om deze optie op dit moment niet verder te onderzoeken. Mocht in de toekomst de hoeveelheid autoverkeer op de Graafseweg sterk zijn verminderd als gevolg van de ingezette mobiliteitstransitie, is verder onderzoek naar deze samenvoeging mogelijk.

De motie “Er zijn vele wegen die naar de Winkelsteeg” gaat naast het samenvoegen van de rijbanen van de Graafseweg ook in op het onderzoeken hoe de fiets- en voetverbindingen in de omgeving van Station Goffert kunnen worden verbeterd. De verkenning van het samenvoegen van de rijbanen van de Graafseweg was nodig om duidelijkheid te hebben over de beschikbare ruimte voor deze verbeteringen. Met deze brief informeren wij de gemeenteraad over deze stap. Op een later moment zal het college de raad informeren over de beschikbare opties om de routes voor fietsers en voetgangers in het gebied te verbeteren.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester