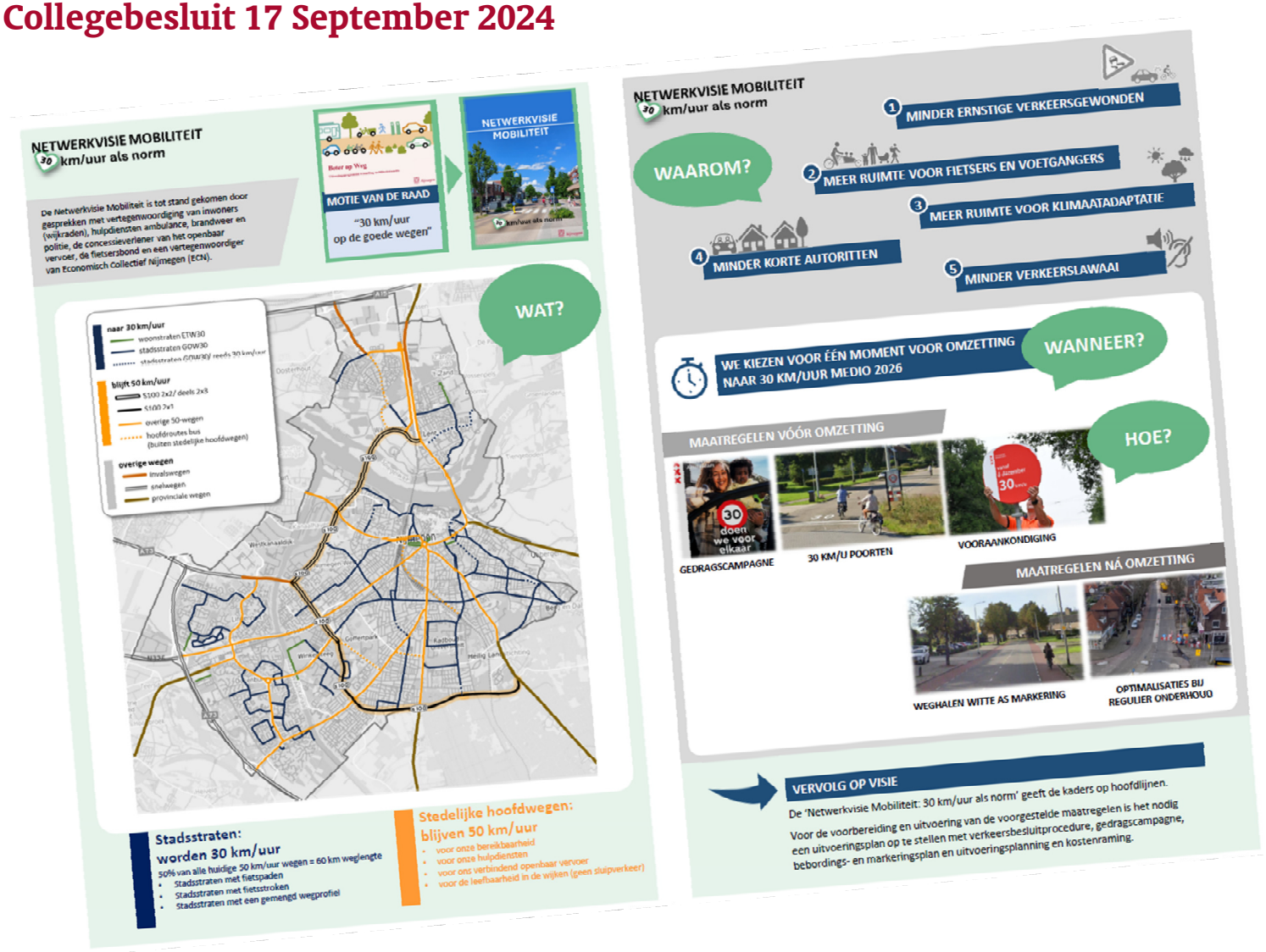
NETWERKVISIE MOBILITEIT



Nijmegen
najaar 2024

Technische toelichting
27 november 2024

Collegebesluit 17 September 2024



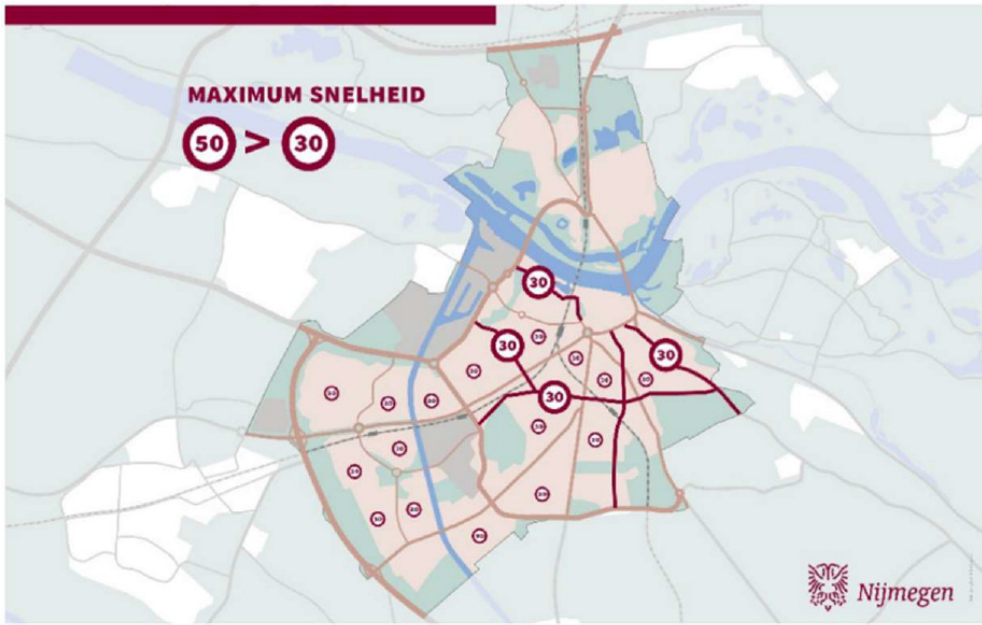
Deze presentatie:

- Aanleiding
- Waarom
- Wat
- Wanneer & hoe

AANLEIDING

Aanleiding voorstel

- Toename aantal gewonden en toename verkeersdrukte (stads- en wijkmonitor 2024)
- Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie raadsbesluit 7 juni 2023:
  - ➢ *“We gaan een plan maken om 30 km/uur binnen de bebouwde kom de norm te laten zijn.”*
- Motie ‘30 km/uur op de goede wegen’:
  - 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



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

Raadsvoorstel

De ‘Netwerkvisie mobiliteit: 30 km/uur als norm’ (bijlage 1) vast te stellen, als uitwerking van de reeds vastgestelde ‘Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie’. Dit betekent dat we:

1. de functie van ongeveer de helft van alle huidige 50 km/uur wegen willen aanpassen naar een nieuwe wegcategorie ‘stadsstraat’, waarmee we de maximumsnelheid op ongeveer 60 kilometer weglengte verlagen naar 30 km/uur.
2. er voor kiezen om in één keer de maximumsnelheid op de beoogde stadsstraten aan te passen naar 30 km/uur, medio 2026.
3. een uitvoeringsplan maken voor de voorbereiding en uitvoering van de beoogde maatregelen, met onder andere aandacht voor een verkeersbesluitprocedure en een gedragscampagne; dit plan leggen we voor aan het college en sturen we ter informatie naar de raad.

Participatie

- Participatie conform Participatieplan Versnellen Mobiliteitstransitie (collegebesluit nov.23)
- Stadsbreed in 1e helft 2024 gesproken met:
  - Bewonerscollectief SPIN
  - Hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie)
  - Openbaar vervoer (consessieverlener)
  - Fietsersbond
  - Economisch Collectief Nijmegen
- Participatieavond voor bewonerscollectief SPIN en wijkraden
- Stadsmonitor:
  - Vaak last van hard rijdend verkeer: 29% in 2017 / 37% in 2023
  - Negatief oordeel verkeersveiligheid: 19% in 2017 / 28% in 2023
  - 'Verkeersveiligheid/hard rijden': nr.3 op lijst meest genoemde buurtproblemen
  - 'Verkeersdrukte': nr.2 op lijst belangrijkste stadsproblemen

Andere steden

- In alle G20-steden staat ‘meer 30km-wegen’ in mobiliteitsplan / coalitieakkoord:
  - Amsterdam: al gerealiseerd in 2023
  - Rotterdam, Utrecht, Eindhoven, Groningen, Haarlem: raadsbesluit, realisatie in/vanaf 2025
  - Nijmegen: collegebesluit, beoogde realisatie in 2026
  - Arnhem: collegebesluit mobiliteitsplan, driekwart 50-wegen worden 30 (ook centrumring)
- Amsterdam: GOW30 ingevoerd in december 2023; eerst evaluatie:
  - 60% inwoners is positief over de maatregel
  - Op GOW30 is de snelheid 10% gedaald, van 40 naar 36 km/u
  - Op GOW30 is de reistijd met 5% toegenomen
  - Effect op OV kleiner dan verwacht: reistijd gemiddeld +1 minuut
  - Nog geen ongevalscijfers



WAAROM

NETWERKVISIE MOBILITEIT

30 km/uur als norm

WAAROM?



1. MINDER ERNSTIGE VERKEERSGEWONDEN



2. MEER RUIMTE VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS



3. MEER RUIMTE VOOR KLIMAATADAPTATIE



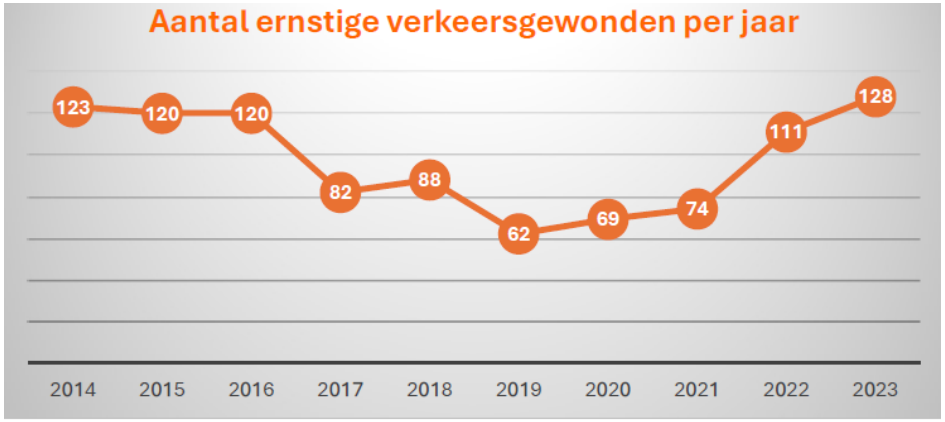
4. MINDER KORTE AUTORITTEN



5. MINDER VERKEERSLAWAAI

Verkeersveiligheid Nijmegen

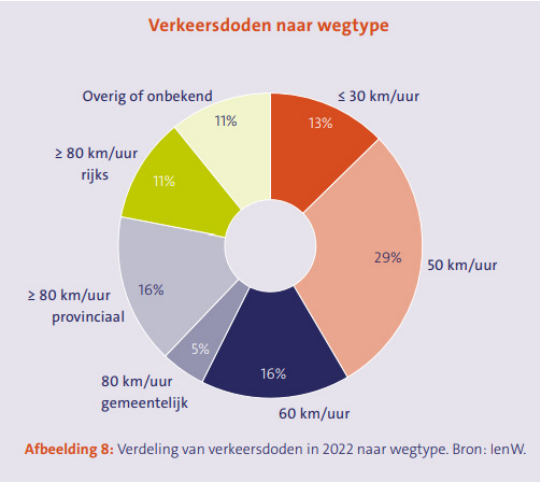
- Aantal ernstig verkeersgewonden verdubbeld: 62 in 2019 / 128 in 2023 (=ziekenhuisopnames)
- 75% van alle ongevallen/verkeersgewonden gebeurt op 50 km/u wegen
- 80% ongevallen met meerdere partijen (vs. 20% eenzijdige ongevallen), waarvan:
  - 90% een auto/vrachtauto betrokken
  - 90% van verkeersgewonden zijn voetgangers en (brom)fietsers
- Verkeer is drukker geworden, vooral met fietsers



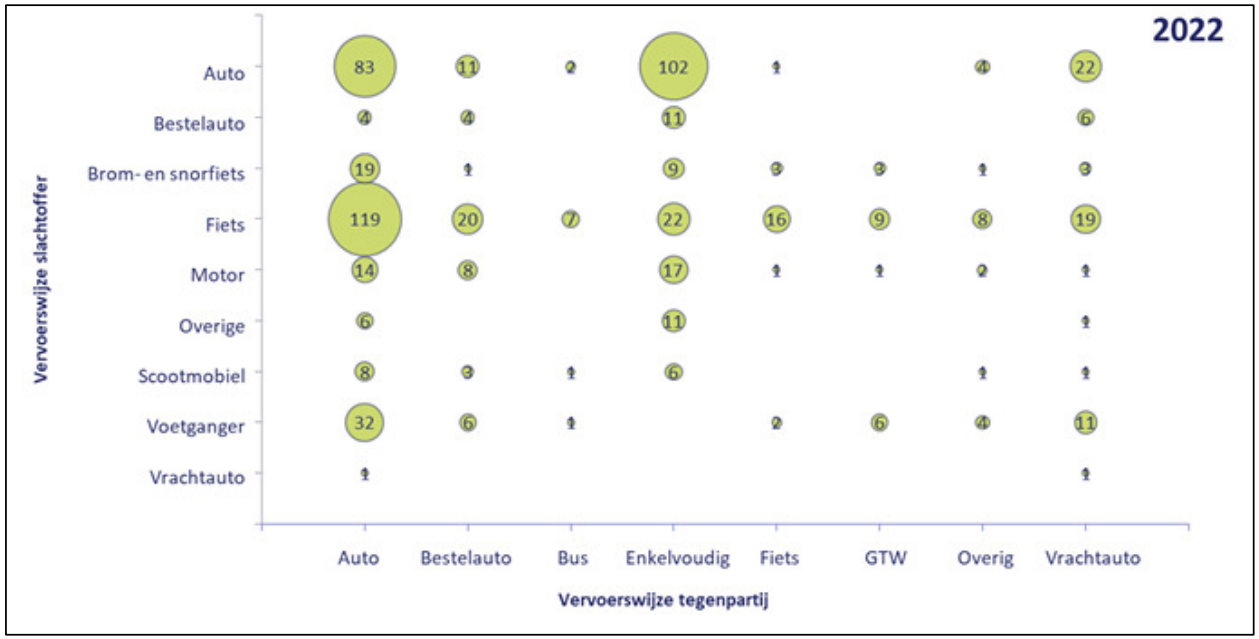
Aantal ernstige verkeersgewonden per jaar in Nijmegen
(Bron: VIA Statistiek Ongevallen obv BRON database verkeersongevallen van RWS)

Verkeersveiligheid NL

- Oorzaken toename ongevallen/gewonden: bevolkingsgroei, drukker verkeer, vergrijzing



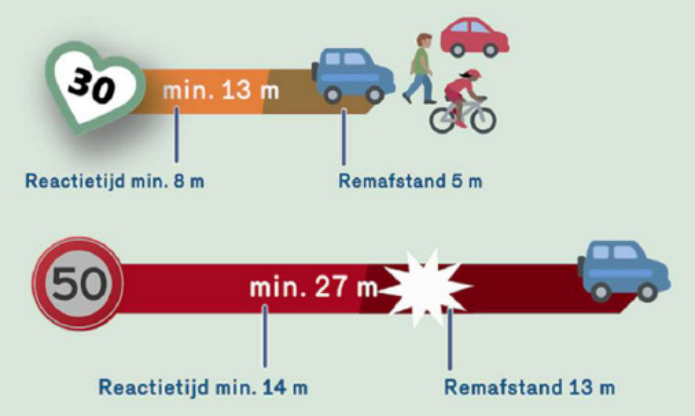
Afbeelding 8: Verdeling van verkeersdoden in 2022 naar wegtype. Bron: IenW.

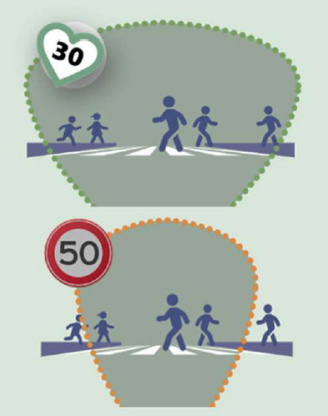


Vervoerswijze	Aantal 2022	Aandeel 2022
Fiets	290	38,9%
Auto	221	29,7%
Voetganger	58	7,8%
Bromfiets, snorfiets[1]	54	7,2%
Motorfiets	45	6,0%
Gemot. invalidevoert.[2]	40	5,4%
Bestelauto, vrachtauto	27	3,6%
Overig/ onbekend	10	1,3%
Totaal	**745**	**100%**

Verkeersveiligheid GOW30

- Onderzoeken SWOV, Amsterdam en Europa: -25% verkeersgewonden bij invoering GOW30





- Aanpassing wetgeving 2023: ook 30 km/u mogelijk op wegen met vooral verkeersfunctie
- CROW handreiking ‘voorlopige inrichtingskenmerken GOW30’
- Snelheidsverlaging én afname verkeersgewonden geleidelijk proces:
  - Direct na invoering: vooral effect overdag, op drukkere momenten
  - Periode 20 à 30 jaar: verdere verlaging snelheden door herinrichtingen

Bereikbaarheid

- Effect GOW30 op intensiteit autoverkeer (verkeersmodelanalyse):

	effect alleen GOW30	effect mobiliteitstransitie (incl. GOW30)
Stadsbreed:	-3%	-10%
GOW30:	-20%	-25%
Hoofdwegen:	+5%	0%

- Korte autoritten binnen de stad vervangen door lopen en fietsen

- Effect GOW30 op OV:
  - Amsterdam/Haarlem: +45 à 60 seconden per busrit
  - In de praktijk rijden bussen vaak nu al langzamer dan 50km/u
  - Hogere betrouwbaarheid (minder autoverkeer, minder verkeerslichten)
- Maatregelen gewenst op hoofdwegen t.b.v. betrouwbare dienstregeling;
  ook al gewenst zónder invoering GOW30

Leefbaarheid

- Ruimtewinst:
  - Wegen smaller
  - Minder afstand tot obstakels
  - Minder autoverkeer
  - Minder verkeerslichten en opstelvakken
  - Bushaltering op de rijbaan

- Meer ruimte voor:
  - Fietsstroken, voetpaden, oversteekplaatsen
  - Bomen/groen
- Minder barrièrewerking, beter oversteekbaar
- Halvering geluidshinder (-3 dB(A))
- Neutraal effect op luchtkwaliteit

ONDERHOUDSOPGAVE KWAKKENBERGWEG ALS VOORBEELD



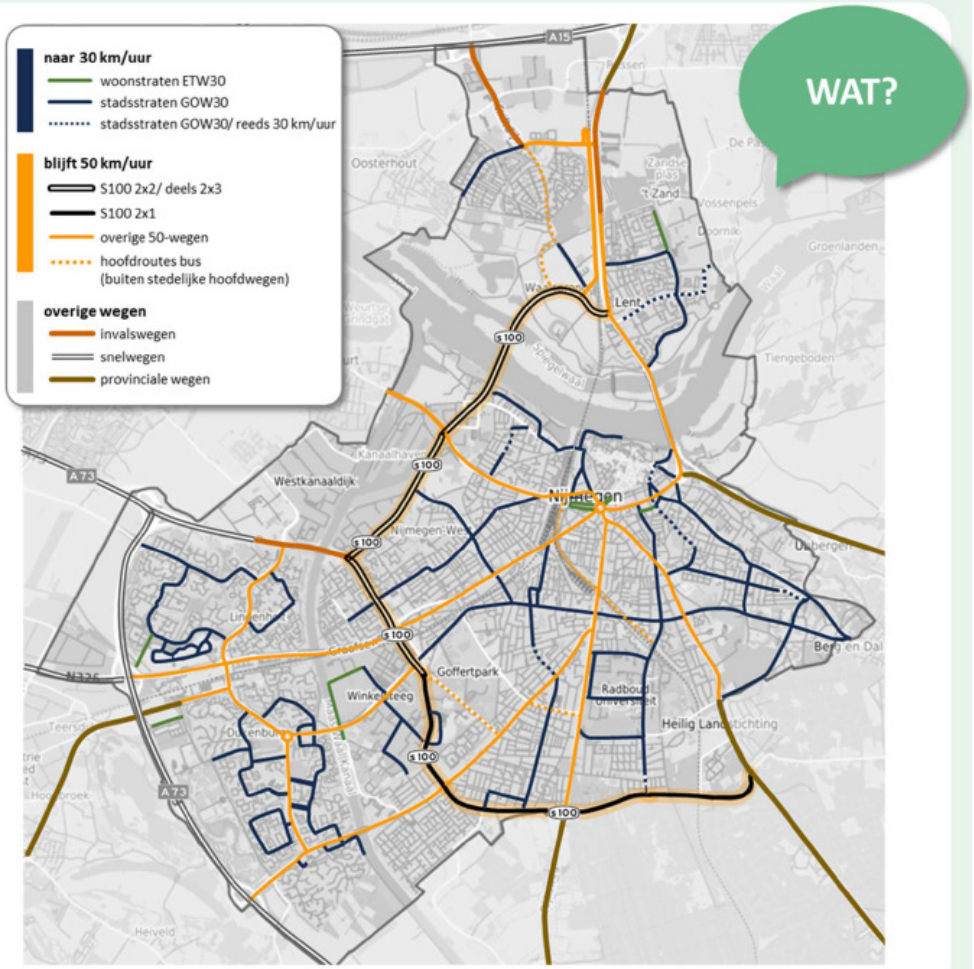
Groot onderhoud aan de Kwakkenbergweg staat gepland in 2025. Dit wegvak kent nu relatief smalle fietsvoorzieningen. Bovendien is in totaliteit het wegprofiel breed, zodat verkeer ook gemakkelijk hard rijdt.

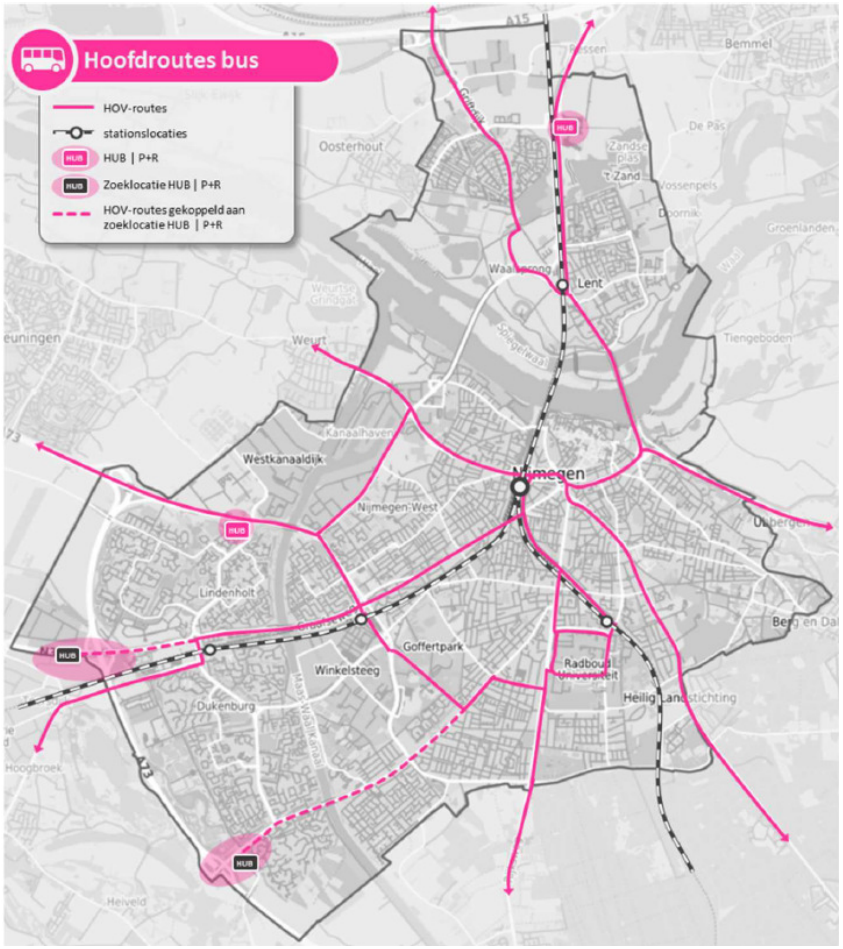
Voor de Kwakkenbergweg is het mogelijk de fietser meer ruimte te geven met bredere fietsstroken en tegelijkertijd het volledige wegprofiel te versmallen. Van een wegbreedte van 8,00 meter naar 6,60 meter. Dit geeft 1,40 meter extra ruimte voor groen aan weerszijde van de weg. Dat betekent dat 17,5% van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

Foto: googlemaps



WAT





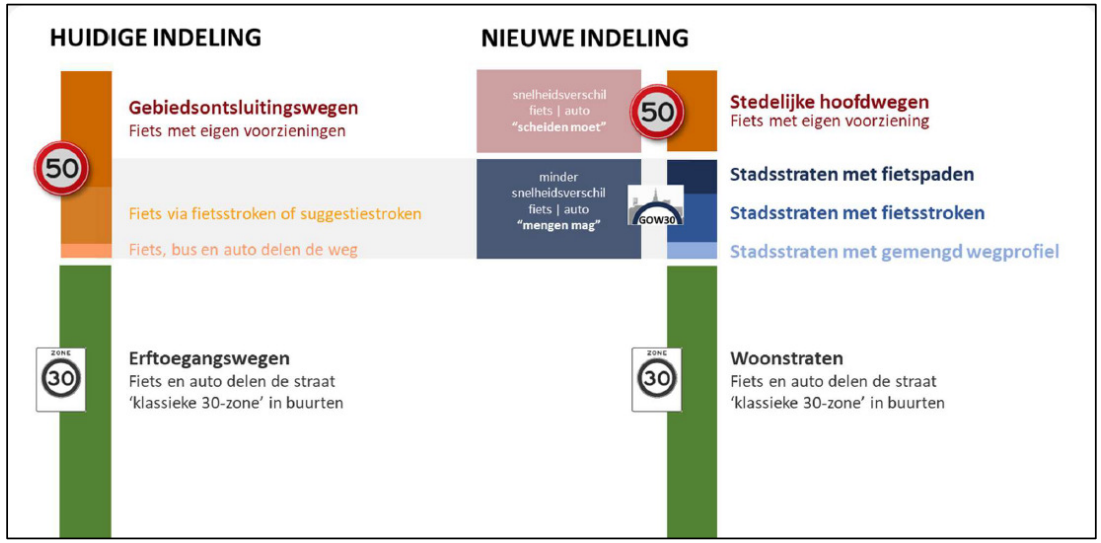
Stadsstraten:
worden 30 km/uur

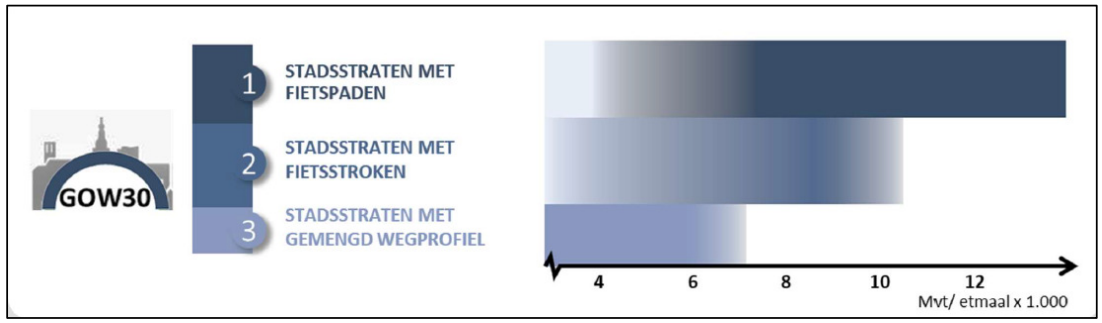
50% van alle huidige 50 km/uur wegen = 60 km weglengte

- 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)







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



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



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

	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

Al aanwezig
Direct bij omzetting 2026
Later bij herinrichting

Voorbeelden







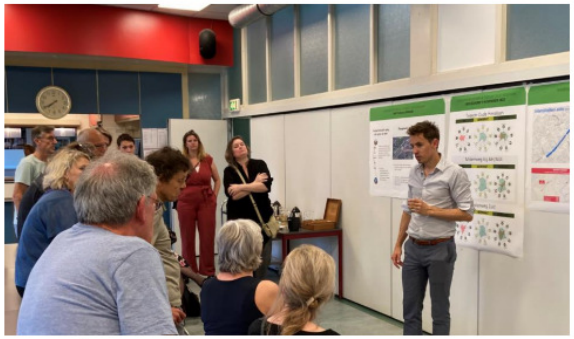
Burgerinitiatief ‘veilig van spoor tot stier’

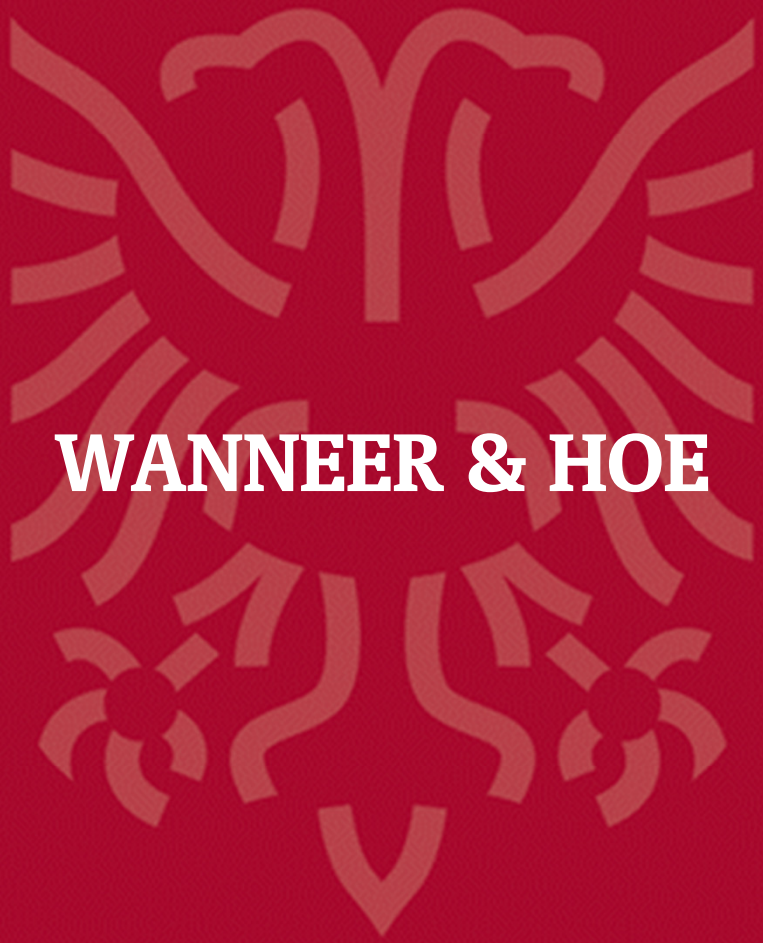
- Burgerinitiatief 2021, participatieproces 2022-2023, onderzoek 2023-2024
- Collegebesluit 19 november 2024:
  - Tweede Oude Heselaan en Molenweg 30 km/u
  - Middendeel Molenweg inrichten als GOW30 (i.c.m. groot onderhoud)
  - Kruispunt Molenweg – Wolfskuilseweg inrichten als rotonde
  - Bewoners betrekken bij ontwerpproces



Verkeerskundig ontwerp in Bijlage B.1


Met het kernteam is het studiegebied met de belangrijkste aandachtspunten verkend


Brede informatieavond waar we toelichting geven op de resultaten



WANNEER & HOE

Omzetting in één keer

- Geleidelijke omzetting i.c.m. groot onderhoud zou 20 à 30 jaar duren:
  - Verkeersveiligheid verbetert pas op langere termijn
  - Onduidelijk voor de weggebruiker (verkeerssituatie verandert voortdurend)
- Niet alle straten kunnen tegelijk worden heringericht:
  - Hoge kosten én kapitaalvernietiging
  - Beperkte capaciteit voorbereiding en realisatie
  - Verkeerschaos
- DAAROM: voorkeur voor omzetting in één keer, gevolgd door herinrichtingen over langere periode
- Snelheidsverlaging direct na omzetting: vooral effect overdag, op drukkere momenten
- Vergelijking: invoering 30km-zones 1990, in eerste instantie ook alleen sobere maatregelen

Tijdlijn

- Q1-Q2 2025: uitvoeringsplan
- Q3-Q4 2025: verkeersbesluitprocedure
- Q3 2025 – Q2 2026: gedragscampagne
- Q1 2026: voorbereiding maatregelen
- Q2 2026: plaatsing borden
- **Medio 2026: OMZETTING 30 km/uur**
- Q3 2026: verwijderen/aanbrengen markering
- Medio 2027 evaluatie
- 20 à 30 jaar herinrichtingen

Groot onderhoud / herinrichtingen op GOW30

- 2024: Kanaalstraat, d'Almarasweg-Kwekerijweg
- 2025: Molenweg, Waterstraat, Kronenburgersingel, Kwakkenbergweg, Voerweg
- 2026-2030:
  - Stationsgebied: oa. Stieltjesstraat, Voorstadslaan
  - Winkelsteeg: oa. Gerstweg, Oostkanaaldijk, Winkelsteegseweg, Hulzenseweg
  - Binnenstad: oa. Van Brugghenstraat, Waalkade-west, Veemarkt, J.Ivensplein
  - Griftdijk
  - Heyendaalseweg (campus)

Gedrag, handhaving en techniek

- Gedragscampagne:
  - Billboards, abri-reclame, social media
  - Veel mensen houden zich wél aan regels
- Handhaving:
  - Taak van politie en OM
  - Lobby G4 voor gemeentelijke taak
  - Amsterdam: proef met flex-flitsers
- Techniek: Intelligente SnelheidsAssistentie (ISA)

(einde presentatie)