Actualisatie inrichting Griftdijk

Gemeente Nijmegen

Colofon

Nijmegen, maart 2024

Notitie actualisatie inrichting Griftdijk

Afdeling Stadsrealisatie

Gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

www.nijmegen.nl

Inhoudsopgave

1.	**Inleiding**	**4**
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel	4
1.3	Leeswijzer	5
2.	**Aanpak**	**6**
2.1	Het projectgebied	6
2.2	(Participatie)proces	6
3.1	Mobiliteit en verkeer	9
3.2	Cultuurhistorie en ruimtelijk beeld	12
3.3	Groen en klimaatadaptatie	15
3.4	Conclusie	15
4.	**Toekomstbeeld Griftdijk**	**16**
5.	**Van toekomstbeeld naar schetsontwerp**	**19**
5.1	Een eerste uitwerking	19
5.2	Wegtypologie en basisprofiel	21
5.3	Inpassen van het basisprofiel	22
5.4	Schetsontwerp	25
6.	**Het vervolg**	**30**
Bijlage 1: Participatieplan		**31**
Bijlage 2: Schetsontwerp		**32**

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De omgeving rond de Griftdijk is de afgelopen 20 tot 25 jaar ingrijpend veranderd. De Griftdijk was voorheen een weg langs weilanden met een beperkte hoeveelheid verkeer. Nu is het een ontsluitingsweg voor diverse nieuwe wijken die in Nijmegen Noord zijn gebouwd: Oosterhout, Woenderskamp, Zuiderveld, Grote Boel en Koudenhoek. Via de Keizer Hendrik VI-singel is een nieuwe verbinding met de N325 gerealiseerd en met de aanleg van de Oversteek is er nu op kortere afstand een brugverbinding over de Waal. De komende jaren komen er nog verschillende nieuwe ontwikkelingen bij.



Afbeelding 1: Luchtfoto's van de Griftdijk en omgeving in 2000 (links) en 2022 (rechts)

Knelpunten

Het beeld, het gebruik en de functie van de Griftdijk is de afgelopen decennia behoorlijk veranderd. De inrichting van de Griftdijk zelf is echter al die tijd in grote lijnen gelijk gebleven. Dit leidt op sommige plekken tot knelpunten als het gaat om verkeersveiligheid, drukte, groen, etc..

Het veranderde gebied vergt een nieuwe blik of visie op de route via de Griftdijk. Dat is in de afgelopen jaren achterwege gebleven. Tot nu toe zijn deze knelpunten vaak afzonderlijk aangepakt. In veel gevallen is het lastig om knelpunten goed aan te pakken, omdat de benodigde fysieke ruimte ontbreekt. Met als gevolg dat de Griftdijk niet optimaal meer functioneert.

Naast de verkeerskundige knelpunten spelen ook andere aspecten een rol. Zo heeft de Griftdijk een cultuurhistorische waarde als oud dijklichaam langs de voormalige Grift, de trekvaart tussen Nijmegen en Arnhem. Ook op het gebied van groen en waterberging vervult de Griftdijk een belangrijke functie. Daarnaast liggen er veel kabels en leidingen langs/onder de Griftdijk. En zijn aan de voorzijde van verschillende percelen langs de Griftdijk (marginale) verschillen geconstateerd tussen de kadastrale grenzen en feitelijke situatie. In veel gevallen betreft dat een historische situatie die op grond van de juridische regelgeving m.b.t. verjaring niet meer gecorrigeerd kan worden.

Kansen voor verbetering

Het is gewenst om met een integrale blik het functioneren van de Griftdijk te evalueren en de mogelijkheden voor verbetering te onderzoeken. Daarmee willen we een antwoord krijgen op vragen als: wat voor nieuwe functie heeft de Griftdijk? Wat voor beeld hoort daarbij? Hoe kunnen we dat beeld bereiken? Wat is daarvoor nodig (maatregelen, financiën, etc.)?

1.2 Doel

Het doel is het verkennen van de (on)mogelijkheden om de inrichting van de Griftdijk te actualiseren. Drie vragen staan centraal:

1. Welke functie heeft de Griftdijk nu en in de toekomst?
2. Hoe willen en kunnen we de Griftdijk in de toekomst (in relatie tot de functie) inrichten?
3. Wat moeten we doen om tot de gewenste inrichting te komen?

De verkenning geeft een duidelijke oplossingsrichting of oplossingsrichtingen voor een aanpak van de Griftdijk waarbij de inrichting van de weg beter aansluit bij de huidige en toekomstige functie van de weg. Daarmee helpt de verkenning ook bij een betere afstemming tussen (lopende) projecten langs de Grifdijk en biedt het een perspectief voor het oplossen van de klachten die vanuit bewoners bij de gemeente binnenkomen.

Het resultaat van de verkenning is gebundeld in voorliggende notitie. Deze notitie wordt ter besluitvorming aan het college voorgelegd. De raad wordt per brief geïnformeerd over de uitkomsten.

1.3 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de aanpak toegelicht. Hierin wordt het projectgebied beschreven en het (participatie)proces. Hoofdstuk 3 beschrijft de analyse van de Griftdijk vanuit de thema's mobiliteit en verkeer, cultuurhistorie en stedenbouw en groen en klimaatadaptatie. Uit deze analyse kunnen de doelen voor een aanpassing van de Griftdijk worden gedestilleerd. Het toekomstbeeld voor de Griftdijk wordt in hoofdstuk 4 geschetst: welke functie heeft de weg. Dit toekomstbeeld wordt in hoofdstuk 5 uitgewerkt tot een schetsontwerp: hoe komt de Griftdijk er dan uit te zien. Hoofdstuk 6 tenslotte geeft een doorkijk naar het vervolg.

2. Aanpak

2.1 Het projectgebied

De verkenning richt zich op het gedeelte van de Griftdijk en Griftdijk Noord tussen de Keizer Hendrik VI singel en de Margaretha van Mechelenweg. Ten noorden van de Italiëstraat ligt de Griftdijk en ten zuiden heet de weg Griftdijk Noord, zie ook onderstaande kaart. We spreken in deze notitie over ‘Griftdijk’. Daar waar specifiek een van beide delen wordt bedoeld is dit aangegeven.



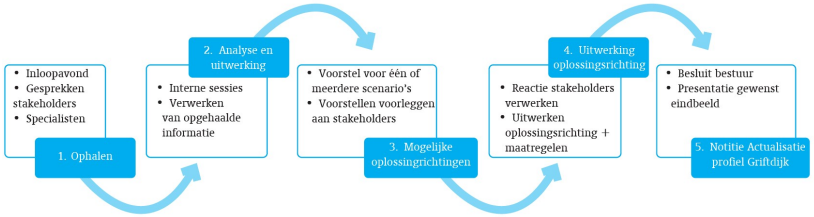
Afbeelding 2: Projectgebied actualisatie inrichting Griftdijk

Het gedeelte van de Griftdijk tussen de Keizer Hendrik VI singel en de A15 maakt geen onderdeel uit van deze evaluatie. Dit deel van de Griftdijk hoort bij het project ‘Afslag 38’, waarin wordt gekeken naar de verbetering van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van de afslag en de aanpalende wegvakken. Afstemming met dat project is uiteraard wel noodzakelijk. Dat geldt ook voor het aanpassen van de Volsellastraat zelf en de westelijke snelfietsroute. Ook deze projecten worden tussen de verschillende projectteams zorgvuldig met elkaar afgestemd.

Dat naar een gedeelte van de Griftdijk wordt gekeken, betekent niet dat de Griftdijk los wordt gezien van zijn omgeving. We kijken op het schaalniveau van de gehele Waalsprong naar de verkeersstructuur. Daarbij onderzoeken we welke functie de Griftdijk vervult in die structuur, welke andere belangrijke routes er zijn en hoe de wijken het beste ontsloten kunnen worden.

2.2 (Participatie)proces

Betrokkenheid van en investering in stakeholders is een vereiste om tot een gedragen voorstel voor aanpassing van de Griftdijk te komen. Stakeholders uit de omgeving zijn daarom betrokken in het proces. In bijlage 1 van deze notitie is het participatieplan opgenomen.



Afbeelding 3: Proces verkenning actualisatie inrichting Griftdijk

Stap 1: ophalen

De eerste stap in het proces bestond uit het ophalen van zorgen, wensen en suggesties. Dat is zowel intern als extern gedaan.

Als eerste stap is vanuit de verschillende beleidsdisciplines binnen de gemeente antwoord gegeven op de volgende vragen:

1. Wat tref je nu aan op de Grifdijk voor jouw discipline?
2. Welk “vastgesteld” beleid of welke kaders zijn van toepassing?
3. Wat zouden de doelen vanuit jouw discipline voor de Griftdijk moeten zijn?

Vervolgens waren de externe stakeholders aan zet. Tijdens een inloopavond hebben belanghebbenden kunnen reageren op wat er speelt, maar bovenal ook kunnen aangeven hoe zij de Griftdijk in de praktijk ervaren en suggesties voor verbetering kunnen meegeven.



Afbeelding 4: Opgehaalde inbreng inloopavond (rechts) en bezoekers tijdens inloopavond (links)

Aanvullend is er een ontwerpsessie georganiseerd voor leerlingen van het Citadelcollege, zijn er gesprekken gevoerd met diverse partijen als Breng, de Wijkraden en het Citadel College, en zijn er mails en notities vanuit individuele bewoners, bedrijven en/of organisaties ontvangen.

Stap 2: analyse en uitwerking

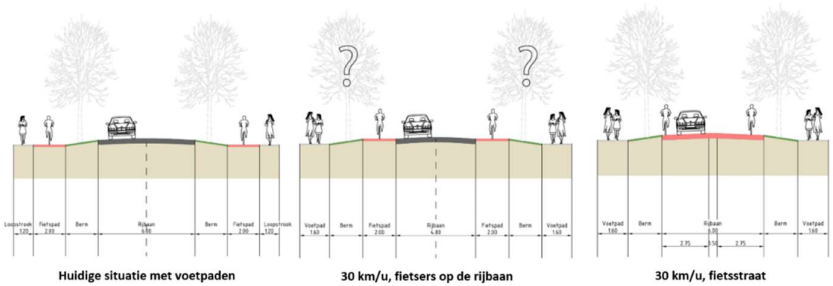
De opgehaalde inbreng vanuit de inloopbijeenkomst en gesprekken en de ontvangen suggesties en reacties per mail zijn op een rij gezet en gebundeld in een participatienotitie. Middels een reactienotitie is gereageerd op alle inbreng. In deze notitie zijn ook doelen en randvoorwaarden geformuleerd waaraan de aanpassing van de inrichting van de Griftdijk moet voldoen.

In het licht van de doelen voor een aanpassing van de inrichting van de Griftdijk zijn de mogelijke scenario's voor een herinrichting op een rij gezet. Hierbij is geprobeerd een zodanige bandbreedte in profielen (inrichting) voor de weg te verkennen zodat inzichtelijk wordt wat de impact is van de diverse wensen en suggesties die geuit zijn. Zoals bijvoorbeeld: een ander snelheidsregiem, aparte voorzieningen voor voetgangers, of meer ruimte op de fietspaden

Onderstaande profielen zijn verkend (zie afbeelding 5):

1. 50 km/h: huidige situatie + voetpaden waar mogelijk. Het huidige profiel blijft het best passend. Gekeken moet worden in hoeverre het mogelijk is hier voetpaden aan toe te voegen en hoeveel ruimte er dan nog is voor toevoegen van groen.
2. 30 km/h: fietsers op de rijbaan + voetpaden waar mogelijk. Hier is een breder wegprofiel nodig, wat conflicteert met de randvoorwaarden om het dijklichaam en de bestaande bomen te behouden. Fietsers rijden op fietssuggestiestroken op de rijbaan.
3. 30 km/h: fietsstraat + voetpaden waar mogelijk. Huidig profiel kan behouden blijven, fietspaden worden voetpaden. Aandachtspunt bij dit profiel is de verhouding auto's en fietsers.

Voor alle profielen geldt dat er voor- en nadelen zijn te benoemen en er keuzes gemaakt moeten worden: is het veilig genoeg om fietsers op de rijbaan te laten fietsen? Is de verkeersintensiteit niet te hoog voor een fietsstraat? Voetpaden toevoegen vraagt meer ruimte en die is er niet overal. Kortom, er zijn diverse dilemma's in de zoektocht naar een geschikt profiel voor de Griftdijk.



Afbeelding 5: Basisprofielen

Stap 3: toetsing mogelijke oplossingsrichtingen

Tijdens een meedenksessie hebben belanghebbenden kunnen meedenken over de dilemma's die zich bij een mogelijke herinrichting van de Griftdijk voordoen. De volgende vragen kwamen aan bod:

- Hoe verdelen we de ruimte tussen voetgangers, fietsers en groen?
- Welke maximumsnelheid past goed bij de Griftdijk, rekening houdend met o.a. hoogwaardig openbaar vervoer?
- Hoe verbeteren we de oversteekbaarheid en aansluitingen van zijwegen op de Griftdijk?

Van deze meedenksessie is een verslag gemaakt. Voorafgaand aan de meedenksessie is in een presentatie (die ook online te volgen was) een toelichting gegeven op het mobiliteitsbeleid van Nijmegen, de verkeersstructuur in de Waalsprong, en de stand van zaken rondom 30 km/u op ontsluitingswegen in Nijmegen. Ook zijn de mogelijke basisprofielen gepresenteerd.

Stap 4: uitwerking oplossingsrichting

Vanuit de beleidsambities, alle opgehaalde inbreng en de uitkomsten van de meedenksessie is er voorstel gemaakt voor een herinrichting van de Griftdijk: wat moet de functie van de Griftdijk in toekomst zijn, welk wegprofiel hoort hierbij en wat betekent dit concreet voor de inrichting? In een eerste uitwerking wordt het toekomstbeeld van de Griftdijk geschetst. De verschillende afwegingen zijn hierbij toegelicht.

3. Analyse

Dit hoofdstuk beschrijft vanuit de thema's mobiliteit en verkeer, cultuurhistorie, ruimtelijk beeld, klimaatadaptatie en groen de analyse van de huidige situatie van de Griftdijk. Deze analyse is mede gebaseerd op de opgehaalde informatie en ervaringen uit de omgeving.

3.1 Mobiliteit en verkeer

De Griftdijk heeft jarenlang gefunctioneerd als een belangrijke provinciale verbindingsweg tussen Elst en Nijmegen. De huidige inrichting van de Griftdijk sluit nog aan bij deze functie als verbindingsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 80 km/u. Met de ontwikkeling van de Waalsprong is de functie van de weg echter veranderd. In de huidige situatie functioneert de Griftdijk als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De maximumsnelheid is verlaagd naar 50 km/u, maar de inrichting is niet veranderd. Alleen ten noorden van de Keizer Hendrik VI Singel bevindt de weg zich nog buiten de bebouwde kom, waarbij tussen de Keizer Hendrik VI Singel en Stationsstraat een verlaagd snelheidsregime van 60 km/u geldt. Ten zuiden van de Keizer Hendrik VI Singel sluit de bestaande inrichting niet goed aan op de functie van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Zo ontbreken er aparte voetpaden, zijn de fietspaden te smal voor het aantal fietsers dat van deze route gebruikt maakt en zorgen de vele aansluitingen en opritten op de Griftdijk in veel gevallen voor als verkeersonveilig ervaren situaties.

Verkeersstructuur Waalsprong

Wanneer we kijken naar de verkeerstructuur van de hele Waalsprong, dan zien we de Prins Mauritssingel en Graaf Allardsingel als belangrijkste stedelijke assen. Deze hebben ook de hoogste categorie gekregen in het stedelijke verkeersnetwerk (zie afbeelding 6). De Margaretha van Mechelenweg en Keizer Hendrik VI-singel worden gezien als belangrijkste stedelijke verbindingswegen. Deze zien we als een belangrijke verbinding tussen Elst/Oosterhout en Lent/Nijmegen. De Griftdijk heeft een lagere prioriteit gekregen in dit netwerk. Die wordt gezien als lokale ontsluitingsweg en heeft als primaire functie het ontsluiten van de woonwijken aan de Griftdijk richting het omliggende wegennet.



Afbeelding 6: Verkeersstructuur Waalsprong

Huidige gebruik Griftdijk

Verkeersintensiteit

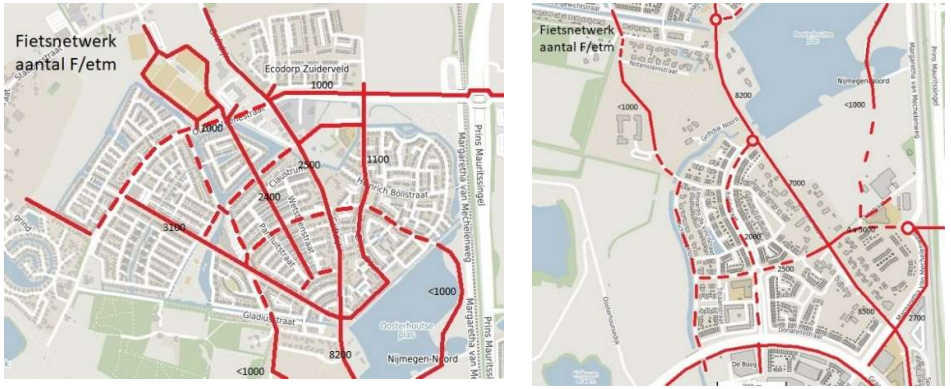
Doorgaand verkeer is op de Griftdijk niet meer toegestaan tijdens de spitsuren om verkeersdrukte te voorkomen ('spitsknip'). Een deel van de weg is tijdens de spitsuren alleen toegankelijk voor bewoners met een ontheffing voor de knip. In de praktijk zien we dat de Griftdijk, ondanks de spitsknip, behoorlijk druk bereden wordt. Afbeelding 7 laat de prognose uit het verkeersmodel zien voor het jaar 2032.

Met 4.800 auto's per dag op het zuidelijke deel valt het nog mee, maar hoe noordelijker hoe drukker het wordt. Op het deel tussen de Terralaan en de Keizer Hendrik VI-singel zitten straks 9.000 auto's per dag. De verkeersdrukte wordt door de omgeving als hinderlijk ervaren in verband met geluidsoverlast en leidt tot zorgen over de verkeersveiligheid. Het drukke autoverkeer zorgt ook voor een slechte oversteekbaarheid van de Griftdijk. Dit is een barrière voor langzaam verkeer naar bestemmingen aan weerszijden van de Griftdijk.



Afbeelding 7: Prognose verkeersintensiteiten in 2032 (aantal voertuigen per etmaal)

Bij het fietsverkeer zien we juist het tegenovergestelde: hoe zuidelijker op de Griftdijk, hoe drukker het wordt met fietsers (zie afbeelding 7). Dit is logisch, omdat fietsers vanuit verschillende richtingen samenkomen op de Griftdijk richting Lent. Op het noordelijke deel ongeveer 2.500 fietsers per dag, op het deel ten zuiden van de Terralaan tussen de 7.000 en 8.200 fietsers per dag. Deze aantallen zijn gebaseerd op tellingen. De drukte op de fietspaden wordt door sommigen als hinderlijk ervaren en heeft ook al geleid tot (bijna-)aanrijdingen tussen fietsers en voetgangers. Dit wordt versterkt doordat er regelmatig voetgangers op fietspaden lopen vanwege het ontbreken van trottoirs. Vooral op drukke tijden (tijdens de spits) is er te weinig ruimte voor de vele fietsers en voetgangers. Scholieren fietsen in groepsverband waardoor ze veel ruimte innemen en er is sprake van snelheidsverschillen op de fietspaden (voetgangers, fietsers en 'speed pedelecs'). Vanuit de omgeving is er daarom grote behoefte aan voetpaden langs de gehele lengte van de Griftdijk. Ook wordt er gewezen op een aantal specifieke bestemmingen langs de Griftdijk, zoals kinderdagverblijven. De omgeving geeft bovendien aan dat de kwaliteit van de fietspaden moet worden verbeterd. De omgeving ervaart de fietspaden als te smal en er worden scheuren, verschillen in bestrating en te smalle opstelstroken opgemerkt. Belanghebbenden geven aan dat de fietspaden verschillende breedtes hebben over de lengte van de Griftdijk. Soms werken ze daardoor als flessenhals. Belanghebbenden vragen daarom om de fietspaden eenduidig te maken. Bij voorkeur breder dan de minimale breedte.



Afbeelding 8: Aantal fietsers per etmaal

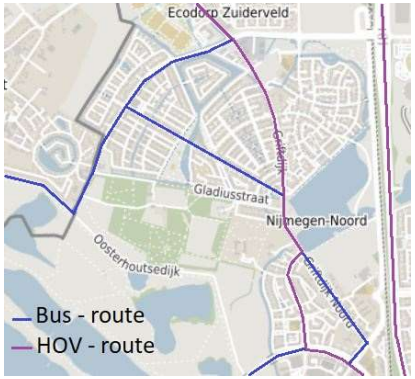
Snelheid

De geldende maximumsnelheid op dit deel van de Griftdijk is 50 km/uur. In de praktijk zien we dat de gereden snelheid gemiddeld hoger ligt. 85% van de auto's rijdt tussen de 55 en 60 km/uur op het stuk tussen de Volsellastraat en de Zegelringstraat. Er zijn maatregelen nodig om de gereden snelheid omlaag te brengen zodat deze overeenkomt met het snelheidsregime.
De omgeving geeft aan hinder te ondervinden van hard rijden. Zij ervaren geluidsoverlast en geven aan dat de veiligheid van weggebruikers hierdoor in het

geding is. Daarnaast geven veel bewoners aan dat zij een maximumsnelheid van 50 km/h sowieso te hoog vinden. Zij stellen dat deze maximumsnelheid conflicteert met de vele oversteekplaatsen, zijwegen en functies die zich aan de Griftdijk bevinden. De veiligheid komt volgens hen daardoor in het geding.

(H)OV

De Griftdijk vormt ook een belangrijke schakel in het openbaar vervoer-netwerk. Verschillende buslijnen maken gebruik van de Griftdijk. Lijn 3 en 14 rijden vanaf de Margaretha van Mechelenweg over de Griftdijk tot de rotonde met de Terralaan, richting Oosterhout en vice versa. Lijn 331 rijdt vanaf de rotonde Italiëstraat over de Griftdijk richting Elst en vice versa. Op afbeelding 9 zijn deze routes aangegeven. Lijn 331 wordt gezien als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Dat betekent dat deze buslijn een zo direct mogelijke route heeft, grotere halteafstanden en in een hogere (spits)frequentie rijdt. Deze buslijn, en in mindere mate ook lijnen 3 en 14, hebben een belangrijke functie om Arnhem(-Zuid) en de dorpen Elst en Oosterhout met Nijmegen te verbinden en vice versa.



Afbeelding 9: Overzicht HOV- en busroutes over de Griftdijk

Oversteekbaarheid

De cijfers laten zien dat de Griftdijk op dit moment als een doorgaande route wordt gebruikt, zowel door auto- als door fietsverkeer. Tegelijkertijd bevinden zich aan de Griftdijk veel voorzieningen, zoals scholen, en woningen met uitritten of gelegen aan parallelwegen. Dit maakt dat er veel overstekende bewegingen zijn over de Griftdijk. Het gebruik als doorgaande route conflicteert met de overstekende bewegingen. Op verschillende punten zijn daarom in de afgelopen jaren al aanpassingen gedaan om de oversteekbaarheid te verbeteren. Zo zijn de kruisingen met de Terracottastraat en met de Zegelringstraat aangepast door het aanbrengen van een middengeleider. Vanuit de omgeving is nadrukkelijk de wens uitgesproken om meer oversteekplaatsen te realiseren. Ze geven aan dat er veel overstekende bewegingen zijn en dat fietsers vaak in tegengestelde richting moeten fietsen om bij belangrijke functies te komen. Daarnaast geven ze aan bestaande oversteekplaatsen onveilig en onoverzichtelijk te vinden. Er wordt voorgesteld om te werken met een middeneiland, voorsorteervakken te verbreden, rijstroken uit elkaar te halen, duidelijke schoolzones aan te leggen, de materialisering van oversteekplaatsen te verbijzonderen of rotondes aan te leggen. Ook het zicht en de oversteekbaarheid vanuit zijstraten willen zij graag verbeterd zien, onder andere door het plaatsen van spiegels en het verbeteren van de aansluiting van zijwegen op de Griftdijk.

3.2 Cultuurhistorie en ruimtelijk beeld

Cultuurhistorie

De Griftdijk vormde vroeger de westelijke dijk van de trekvaart ‘De Grift’ tussen Arnhem en Nijmegen. Aan weerszijden van de rond 1600 gegraven vaart liep een dijk. Over de oostelijke, de Leemdijk, liep een zogenaamd 'jaagpad' voor de trekpaarden die de schuiten trokken, de bredere westelijke Griftdijk fungeerde als rijweg voor transport met karren en paard en wagen. In 1742, na een dijkdoorbraak waarbij een groot deel van de vaart verzandde, werd de Grift voor alle scheepvaart gesloten en in gedeelten verkocht. De vaart werd gedempt en de gronden werden in gebruik genomen ten behoeve van de landbouw. Vanuit deze centrale as werden de aan weerszijden gelegen gronden in cultuur gebracht. Het land werd verkaveld in lange, smalle percelen dwars op de weg, die vooral als bouwland in gebruik waren. Aan beide dijken ontstond geleidelijk een lint van voornamelijk agrarische bebouwing. De westelijke Griftdijk bleef tot in de jaren veertig van de twintigste eeuw de belangrijkste wegverbinding tussen Nijmegen en Arnhem.

Wat nog rest van de historische karakteristiek:

- Ten opzichte van het omliggende gebied heeft de Griftdijk van oorsprong een hogere ligging, die op veel plekken langs de weg nog goed beleefbaar is.
- Aan oostzijde herinnert de positie van de historische panden, die op ruime afstand van de weg staan, aan de loop van de verdwenen trekvaart en Leemdijk (ter plaatse van de huidige voortuinen).
- Op sommige plaatsen is het historische, op de Grift gerichte, verkavelingspatroon nog herkenbaar (lange, smalle percelen, dwars op de weg).



Afbeelding 10: Uitsnede van een kaart uit 1664 met daarop De Grift als belangrijkste watergang tussen de Waal bij Nijmegen en de Rijn bij Arnhem (Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam)

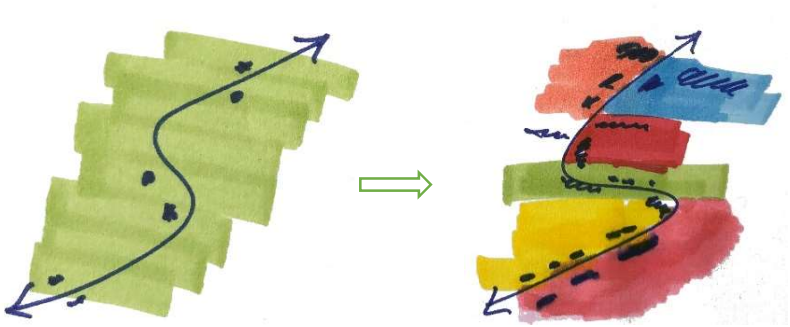
Stedenbouw

De Griftdijk was lange tijd een weg buiten de bebouwde kom met daarlangs een lint van agrarische bebouwing. De bebouwing was op de weg gericht en tussen de bebouwing was veel open ruimte. Met de ontwikkeling van de Waalsprong is de Griftdijk vandaag de dag een binnenstedelijke weg geworden.

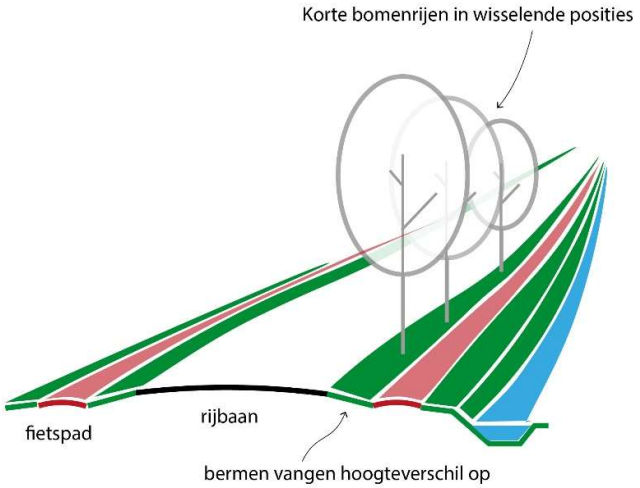
In het ontwikkelbeeld van de Waalsprong vormt de Griftdijk één van de belangrijke dragers binnen de ruimtelijke structuur van de Waalsprong. Bij de gefaseerde ontwikkeling van de Waalsprong in de afgelopen decennia vormde de Griftdijk echter veelal de rand van de verschillende ontwikkelgebieden, en dat is zichtbaar. De Griftdijk is niet meer de herkenbare, doorgaande lijn in het landschap die het ooit was, maar nog wel een herkenbare, duidelijk afwijkende weg binnen de Waalsprong.

In het huidige beeld van de Griftdijk is het volgende nog karakteristiek:

- Op grote delen van de Griftdijk is sprake van een perceelsgewijze invulling met (vrijstaande) woningen en twee-onder-een-kapwoningen die gericht zijn op de weg.
- De Griftdijk ademt nog een zweem van een landelijke weg buiten de bebouwde kom. Karakteristiek zijn de verhoogd liggende rijbaan en de door grasbermen gescheiden fietspaden. Hierin zijn de taluds van de voormalige dijk nog herkenbaar. In tegenstelling tot stedelijke wegen, met goten en opstaande betonbanden langs de rijbaan, eindigt de rijbaan direct in de grasberm. Ook de aanwezigheid van (zak)sloten langs de weg draagt bij de soms landelijke sfeer. Hetzelfde geldt voor het ontbreken van trottoirs.
- Opvallend is dat er veel bermen zijn, maar er slechts her en der (korte) bomenrijen langs de weg staan.



Afbeelding 11: Veranderende ruimtelijke context



Afbeelding 12: Karakteristiek Griftdijk

Op delen van de Griftdijk zijn deze karakteristieken nagenoeg verdwenen. Met name daar waar ventwegen met rijenwoningen zijn aangelegd. En ook op de plekken waar de grasbermen vervangen zijn door bestrating. De bebouwing bestaat in het zuidelijk deel vooral uit woningen; naar het noorden toe staan er meer bedrijfspanden langs de Griftdijk. Ook hierdoor wisselt het beeld van de weg. De aanleg van rotondes hebben de Griftdijk daarnaast als doorgaande lijnstructuur minder herkenbaar gemaakt.

Waar de Griftdijk van oudsher een duidelijk herkenbare lijn door het landschap was, oogt de Griftdijk vandaag de dag meer als een aaneenschakeling van in elkaars verlengde liggende straten. Toch is de Griftdijk de Griftdijk en herkenbaar anders dan andere wegen in de Waalsprong. Dat heeft vooral te maken met het feit dat de verschillende specifieke karakteristieken die de weg eigenheid geven nog steeds in enige mate aanwezig zijn.

Bewoners geven aan te willen streven naar een meer ‘samenhangend’ en ‘uniform’ beeld. Vanuit de omgeving is bijvoorbeeld de wens uitgesproken om eenheid aan te brengen in verlichting (zelfde kleur licht, zelfde grootte, zelfde vorm) en donkere stukken (weer) te verlichten ten behoeve van de veiligheid. Daarnaast zou de toekomstige Griftdijk meer een ‘wijkstraat’ moeten worden.

Hoewel de omgeving aangeeft de cultuurhistorische betekenis van de hoger gelegen Griftdijk te willen koesteren, wordt de hogere ligging van de Griftdijk in sommige opzichten wel als problematisch ervaren in verband met de oversteekbaarheid en de beperkte ruimte voor het profiel.



Afbeelding 13: Griftdijk in 2023, een aaneenschakeling van in elkaars verlengde liggende straten

3.3 Groen en klimaatadaptatie

Wanneer het gaat om groen en klimaatadaptatie, dan geldt voor de Griftdijk dat het groen versnipperd is en er geen doorlopende groen- of boomstructuur is, zie ook afbeelding 13. De groeiomstandigheden van de bomen onder druk. De kwaliteit van de bomen is een aandachtspunt. Er staan vooral essen langs de Griftdijk. Deze soort is vatbaar voor ziekten. Langs de Griftdijk zijn zaksloten aanwezig voor de afvoer en berging van het water van de verhardingen. Ten aanzien van de wateropgave maakt de Griftdijk onderdeel uit van het watersysteem Waalsprong.

De omgeving geeft aan de Griftdijk te willen vergroenen. Sommige belanghebbenden geven echter wel aan om veiligheid en bereikbaarheid te prioriteren boven groen. Anderen geven vervolgens aan dat hoewel voetgangers de prioriteit hebben, de breedte van de voetpaden niet ten koste mag gaan van groen. Daarnaast wordt opgemerkt dat het verplaatsen van de fietser naar de rijbaan, ruimte op kan leveren voor voetpaden en groen. Variatie in beplanting is daarbij gewenst.

3.4 Conclusie

Kijkend naar de analyse vanuit de verschillende thema's wordt duidelijk waar de opgaven en wensen liggen als het gaat om een aanpassing van de Griftdijk. Deze zijn te vertalen naar de volgende doelen als het gaat om de actualisatie van de inrichting van de Griftdijk:

- Betere bereikbaarheid van functies aan en rondom de Griftdijk voor voetgangers;
- Betere fietspaden;
- Lagere verkeersintensiteit;
- Lagere gereden verkeerssnelheid (in lijn met de toegestane maximumsnelheid);
- Betere oversteekbaarheid van de Griftdijk;
- Eenduidiger beeld;
- Meer klimaatadaptieve inrichting van de Griftdijk;
- Betere groenstructuur en meer natuurverbinding.

Deze wensen of doelen sluiten aan bij de beleidsambities van Nijmegen, zoals verwoord in o.a. de Omgevingsvisie, het Ambitiedocument 'Nijmegen Goed op Weg' en de door de raad vastgestelde brief Versnelling Mobiliteitstransitie en de door het college vastgestelde klimaatadaptatie strategie 'Samen voorbereid op het weer van de toekomst'. Deze beleidsambities bieden kansen om de huidige inrichting van de Griftdijk en Griftdijk Noord opnieuw te overwegen en mogelijk aan te passen. In deze beleidsstukken is veel aandacht voor duurzame en actieve vormen van mobiliteit. Het overkoepelende doel is om meer mensen te laten lopen, fietsen en gebruik te laten maken van het openbaar vervoer waar dat kan. Het gebruik van de auto moet worden beperkt om de leefbaarheid en groei van de stad mogelijk te maken.

4. Toekomstbeeld Griftdijk

Het doel is om de inrichting van de Griftdijk aan te passen zodat de nieuwe inrichting goed aansluit bij de functie van de weg en bij de bredere context van de nieuwe stadsdelen in Nijmegen Noord. De Griftdijk als belangrijke structuurdrager van dit deel van de Waalsprong is in het huidige ruimtelijk beeld niet goed herkenbaar. De aanpak van de Griftdijk biedt de kans ‘de lijn’ terug te brengen en de eigenheid van de Griftdijk te versterken. De Griftdijk is daarbij op te vatten als een ‘kralenketting’ waarbij de weg het snoer vormt dat de verschillende deelgebieden aaneenrijgt.

Bij de herinrichting hanteren we het STOP-principe. Dat betekent dat we eerst kijken hoe we het lopen (Stappen) kunnen verbeteren, vervolgens het fietsen (Trappen), dan Openbaar vervoer en tenslotte naar de privéauto. Daarnaast streven we naar een inrichting die toegankelijk is voor alle weggebruikers.

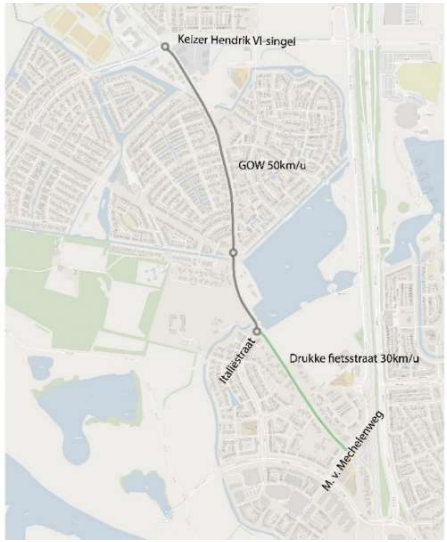
Gestreefd wordt naar:

- Het verbeteren van het langzaam verkeernetwerk langs de Griftdijk en tussen de wijken die grenzen aan de Griftdijk.
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid door een nieuwe inrichting op kruisingen en eventueel extra oversteekpunten voor voetgangers.
- Het verlagen van de snelheid van het verkeer door aanpassing van het wegbeeld en de inrichting van de weg.
- Het verminderen van de verkeersintensiteit.
- Een inrichting waarbij rekening wordt gehouden met hierboven omschreven verschil in karakteristiek, maar met oog voor de continuïteit van de Griftdijk als totaal.
- Het klimaatadaptievere inrichting van de weg door meer groene bermen en bomen.

Verschil in functie van de weg

Verkeerskundig gezien is er met de komst van de Italiëstraat een onderscheid te maken in de functie van de weg ten noorden (Griftdijk) en ten zuiden (Griftdijk Noord) van de rotonde met deze straat. In het toekomstbeeld voor de Griftdijk maken we hierin dan ook een onderscheid in de (principe-)inrichting van deze twee trajectdelen.

Het onderscheid tussen de twee delen is met name gebaseerd op een verschil in gebruik door fietsers, auto’s en openbaar vervoer. Op de Griftdijk is de verkeersintensiteit van het autoverkeer beduidend hoger dan op de Griftdijk Noord, de intensiteit van het fietsverkeer is op de Griftdijk juist lager dan op de Griftdijk Noord. Bij het openbaar vervoer is sprake van drie delen; ten noorden van de rotonde Terralaan rijdt alleen HOV, ten zuiden van de Italiëstraat rijden alleen 2 stadsbus lijnen. En tussen de beide rotondes rijden alle drie, zowel de HOV-lijn als 2 stadsbus lijnen.



Afbeelding 14: Verschil in functie van de Griftdijk en Griftdijk Noord

De Griftdijk heeft en behoudt de functie van een gebiedsontsluitingsweg (binnen de bebouwde kom) en blijft een (H)OV-route. De Griftdijk Noord heeft veel meer de functie van een erftoegangsweg gekregen. Deze weg wordt daarom ingericht op basis van de kenmerken van een fietsstraat/erftoegangsweg.

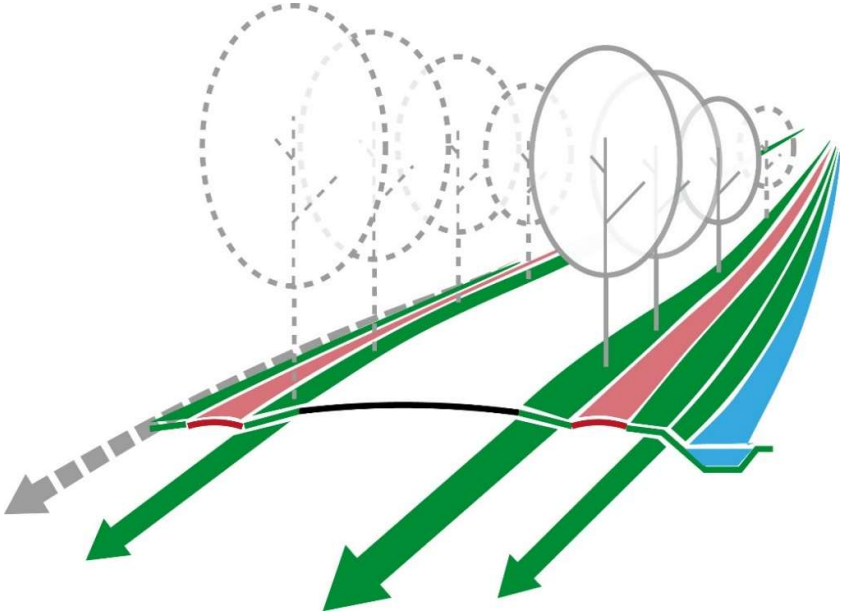
Continuïteit in ruimtelijk beeld

Bij de aanpassing van de Griftdijk is het van belang dat er meer continuïteit in de weginrichting gebracht wordt:

- De taluds met grasbermen zijn het meest eigenzinnige en specifieke element van de Griftdijk en verdienen een prominente plek in het straatbeeld. De karakteristieke (schuine) grasbermen vormen dan ook de basis voor de lijn. Door grasbermen terug te brengen waar ze nu ontbreken en te verbreden waar mogelijk, kunnen de bermen weer een belangrijk structurerend element in straatbeeld gaan vormen.
- Het toevoegen van begeleidende bomenrijen in de bermen is essentieel in het herkenbaar maken van de lijn en geeft de Griftdijk een vriendelijker en groen karakter. Daarnaast zorgen de bomenrijen voor schaduw op de voet- en fietspaden. Het is niet de bedoeling om een strakke, monumentale bomenlaan te realiseren. Het toepassen van verschillende boomsoorten en incidentele onderbrekingen in de bomenrijen ondersteunen het informele karakter van de Griftdijk.
- Ook de door de bewoners gewenste doorgaande loopverbinding langs de Griftdijk kan bijdragen aan het versterken van de lijn. Om aan te sluiten bij de eigenzinnige karakteristiek is het van belang dat de looproute doelbewust *niet* wordt uitgevoerd als een standaard hoog trottoir met 30x30-betontegels.
- Tenslotte kan de herkenbaarheid van de lijn versterkt worden door, door de straat heen dezelfde materialen toe te passen (bestratingsmaterialen voor de rijbaan en de fiets- en voetpaden, straatverlichting en straatmeubilair).

Een groenere en klimaatadaptievere inrichting

De beleidsambities voor groen en klimaatadaptatie betekenen voor de Griftdijk dat ingezet moet worden op versterking van de groenstructuur (bomen), vermindering van de verharding en hitte beperkende maatregelen moeten worden genomen. Door verschillende soorten bomen en bermen met een hoge biodiversiteit toe te passen wordt een bijdrage geleverd aan het verbeteren van de biodiversiteit rondom de Griftdijk.



Afbeelding 15: Versterken doorgaande lijn

In het klimaatbeleid is het de doelstelling ten aanzien van hitte om 40% schaduw op hoofdloop- en fietsroutes te realiseren. De Griftdijk is een hoofdfietsroute. Het toevoegen van bomen met een grote boomkroon langs de fiets- en wandelpaden biedt de beste mogelijkheid om dit te realiseren. Ten aanzien van de wateropgave maakt de Griftdijk onderdeel uit van het watersysteem Waalsprong.

Daarnaast maakt de Griftdijk deel uit van een gewenste ecologische verbinding. De ecologische verbinding van bestaan uit bermen, bomenrijen en lanen. Gekeken kan worden naar de wenselijkheid en haalbaarheid van tuincorridors. Dit zijn ecologische verbindingen die we samen met bewoners willen ontwikkelen, omdat in sommige wijken nauwelijks openbaar groen aanwezig is.

Verkeersintensiteit omlaag: 24-uursknip i.p.v. spitsknip

In de huidige situatie is het verkeersbeeld op de Griftdijk ook tijdens de spitsuren, dus wanneer de spitsknip geldt, behoorlijk druk. Belangrijk voor de verbetering van de veiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid is het omlaag brengen van de verkeersintensiteit op de Griftdijk. De 24-uursknip is hierin een belangrijke maatregel. Door de raad is eerder al een positief besluit genomen over de 24-uursknip. Hier is tot dusver nog geen uitvoering aan gegeven, en geldt er een knip tijdens de spitsperiodes. Vooruitlopend op een eventuele herinrichting is dit een eerste maatregel die zal worden uitgevoerd. De invoering van de 24-uursknip wordt in 2024 opgepakt als een apart project. Uitgangspunt is op dit moment dat het ontheffingsgebied vooralsnog niet verkleind wordt. Op basis van het effect van de 24-uursknip op de verkeersintensiteiten kan het zijn dat op een later moment het ontheffingsgebied verkleind wordt tot alleen die gebieden die op de Griftdijk ontsluiten.

5. Van toekomstbeeld naar schetsontwerp

5.1 Een eerste uitwerking

In het vorige hoofdstuk is het toekomstbeeld van de Griftdijk en Griftdijk Noord geschetst. Om te zien wat dit concreet betekent is er aan de hand van basisprofielen een schetsontwerp voor de weg opgesteld. Ten opzichte van de huidige weginrichting vraagt het toekomstbeeld immers om aanpassingen.

Bij de uitwerking naar een schetsontwerp zijn de volgende vragen meegenomen:

- Hoe kan de inrichting (wegprofiel) voor een gebiedsontsluitingsweg en een fietsstraat zodanig worden vormgegeven dat er continuïteit ontstaat en het beoogde wegbeeld toch duidelijk is?
- Op welke plekken zijn maatregelen nodig om (bestaande) langzaam verkeerroutes tussen de wijken beter met elkaar te verbinden?
- Hoe kunnen oversteekplaatsen verbeterd en geaccentueerd worden?
- Hoeveel ruimte is er om voetpaden aan te leggen rekening houdend met de perceelsgrenzen van woningen?
- Waar liggen kabels en leiding in de toekomstig inrichting en wat betekent dat voor het kunnen planten van bomen?
- Waar kunnen (bredere) bermen worden toegevoegd?

In de uitwerking van het toekomstbeeld naar een schetsontwerp zien we dat de beschikbare ruimte op sommige plekken beperkt en soms te beperkt is. Dit vraagt om maatwerk om in een vervolguitwerking tot een goed ontwerp te komen.

Snelheidsregime op de Griftdijk

Vanuit de omgeving is een duidelijke wens om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u op de Griftdijk. Een snelheidsverlaging komt ten goede aan de doelstellingen om de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit besluit kan echter niet worden genomen zonder dat voor de hele stad een afweging wordt (is) gemaakt over de verlaging van de snelheid op gebiedsontsluitingswegen (van 50 naar 30 km/u). In die afweging worden de belangen meegenomen van onder andere hulpdiensten en het openbaar vervoer, maar zal ook een afweging moeten worden gemaakt hoe een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u als maximumsnelheid vorm te geven. Een voorstel voor een stadsbrede afweging is in voorbereiding. Vooralsnog geldt op de Italiëstraat en Keizer Hendrik VI Singel een maximumsnelheid van 50 km/u. Wanneer op de Griftdijk een afwijkende maximumsnelheid zal gelden, komt dat de duidelijkheid en daarmee de veiligheid van weggebruikers niet ten goede.

Griftdijk

Om te komen tot een schetsontwerp voor de Griftdijk is daarom een snelheidsregime van 50 km/u op de Griftdijk als uitgangspunt genomen. De handreiking van het CROW uit 2022 schetst een aantal mogelijke profielen voor een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW30). In het voorliggende voorstel is rekening gehouden met deze profielen en de daarbij behorende inrichtingskenmerken. Uitgangspunt is bij deze herinrichting geen maatregelen te nemen die een eventuele invoering van 30 km/u als maximumsnelheid in de toekomst in de weg staan. Voor een geloofwaardige weginrichting bij een maximumsnelheid van 30 km/u moeten er dan nog wel aanvullende maatregelen worden genomen. Te denken valt aan het benadrukken van oversteekplekken en het aanbrengen van snelheid remmende voorzieningen zoals verkeersdrempels.

In het voorstel wordt al een aantal maatregelen genomen om de gereden snelheid omlaag te brengen. Met de keuze voor het aanbrengen van een middengeleider en rabatstroken worden de rijbanen optisch versmald. Ook het toevoegen van bomen aan weerszijden van de hoofdrijbaan draagt hier aan bij. De uitbuiging van de rijstroken (door de verbreding van de middengeleider) bij kruisingen heeft tevens een snelheidsverlagend effect.

Griftdijk Noord

De Griftdijk Noord (tussen de Margaretha van Mechelenweg en de rotonde Italiëstraat) wordt ingericht op basis van de kenmerken van een fietsstraat/ erftoegangsweg. Voor een fietsstraat geldt een snelheidsregime van 30 km/u.

Voetgangersnetwerk

We streven naar het aanbrengen van een goede looproute voor voetgangers langs de Griftdijk en Griftdijk Noord, zodanig dat de straat voor iedereen toegankelijk is. Daarnaast willen we de langzaam verkeersnetwerken van de wijken aan weerszijden van de Griftdijk beter met elkaar verbinden door de belangrijke oversteeklocaties te verbeteren. Dit zijn de oversteken ter hoogte van de Zegelringstraat, de Terracottastraat, Volsellastraat en Dijkstraat. Deze liggen op langzaam verkeerroutes van en naar grote voorzieningen in de wijk, zoals De Klif, De Uitdaging, de Polikliniek, Dierenkliniek, Citadel College en kinderdagverblijven.

Oversteekbaarheid en aansluitingen zijwegen

De oversteekbaarheid van de Griftdijk en Griftdijk Noord wordt (mede) verbeterd door het aanbrengen van uitbuigingen bij kruispunten, zodat er ruimte voor een middeneiland ontstaat. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers in twee keer de straat oversteken. Tegelijkertijd zorgt de uitbuiging ervoor dat de snelheid er bij het gemotoriseerd verkeer uit wordt gehaald. Door de uitbuiging van de - middengeleider en de materialisering daarvan worden de oversteekpunten geaccentueerd en worden weggebruikers geattendeerd op de oversteekpunten.

Voor het vervolgtraject is de aanbeveling verder te onderzoeken of het mogelijk en/of wenselijk is om op de Griftdijk bij een aantal minder intensief gebruikte oversteekplaatsen de herkenbaarheid te vergroten door een verbijzondering te maken (geen verbrede middenstrook). Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat deze verbijzondering geen verwarring mag scheppen ten aanzien van de voorrangssituatie, de aansluiting mag er niet uit gaan zien alsof het een gelijkwaardig kruispunt is.

Locaties die daarvoor in aanmerking zouden komen zijn bijvoorbeeld de aansluitingen van Claustrum, de Disselstraat, de Van Boetzelaerstraat en ter hoogte van De Warmoes.



Afbeelding 16: Voorbeeld verbreding middenstrook t.b.v. 'middeneiland'

Ondergrondse infrastructuur

Bij het opstellen van het schetsontwerp is nog niet de technische haalbaarheid in relatie tot de ondergrondse infrastructuur onderzocht. Wel is gekeken waar er kabels en leidingen (nuts, riool etc.) liggen langs de Griftdijk en Griftdijk Noord. Die liggen er op grote lengtes. Belangrijk in de vervolguitwerking is het onderzoeken van benodigde de (technische) maatregelen voor het toevoegen van bomen in relatie tot de aanwezige kabels en leidingen langs de Griftdijk. Deze uitwerking moet inzichtelijk maken in hoeverre de ambitie voor nieuwe bomen technisch en financieel haalbaar is.

5.2 Wegtypologie en basisprofiel

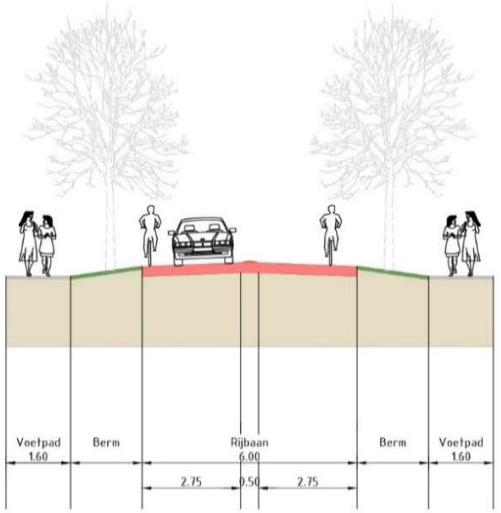
Vanwege de voorgestelde tweedeling in wegtypologie krijgt de Griftdijk in de toekomst twee verschillende wegbeelden: een gebiedsontsluitingsweg 50km/u en een drukke fietsstraat 30km/u. Voor beide beoogde wegtypologieën is een basisprofiel opgesteld, waarbij gekeken is hoe deze zo veel mogelijk op elkaar aan kunnen sluiten als het gaat om profielbreedte en materialisering.

In de basisprofielen is rekening gehouden met het behouden van de eigenheid van de Griftdijk door de karakteristieke hoogteverschillen en bermen aan weerzijden van hoofdrijbaan te respecteren. De basisprofielen zijn steeds opgezet vanuit een door grasbermen geflankeerde hoofdrijbaan. Daarbij is in de basisprofielen rekening gehouden met de continuïteit van de doorgaande lijn door uit te gaan van een bermbreedte die het mogelijk maakt om bomenrijen in de bermen te plaatsen. Ook is in beide basisprofielen een middenstrook opgenomen die haast letterlijk een doorgaande lijn in het straatbeeld vormt. Aan de buitenzijde van de rijbanen komt ook een overrijdbare strook. Belijning (asmarkering en kantstrepen) verdwijnt. De fietspaden, die in de huidige situatie een wisselende breedte hebben, hebben in de basisprofielen een standaardbreedte van 2 meter gekregen. Tenslotte is er een doorlopend voetpad opgenomen in het profiel.

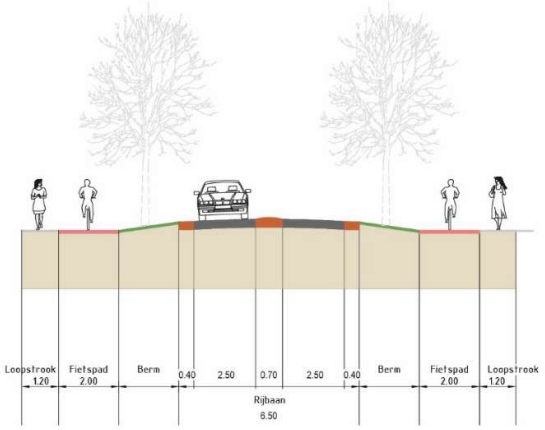
De samenhang tussen de beide delen wordt gerealiseerd door:

- het consequent toepassen van groene bermen tussen rijbaan en fietspad (in de fietsstraat tussen rijbaan en voetpaden).
- het plaatsen van bomenrijen in de bermen.
- de identiek uitgevoerde overrijdbare middenstroken.
- het toepassing van dezelfde lichtmasten met herkenbare armaturen om de route karakter te geven.

Het meest in het oog springende verschil tussen de delen ten noorden en ten zuiden van de Italiëstraat is het toepassen van rood asfalt in de fietsstraat.



Afbeelding 17: Basisprofiel drukke fietsstraat



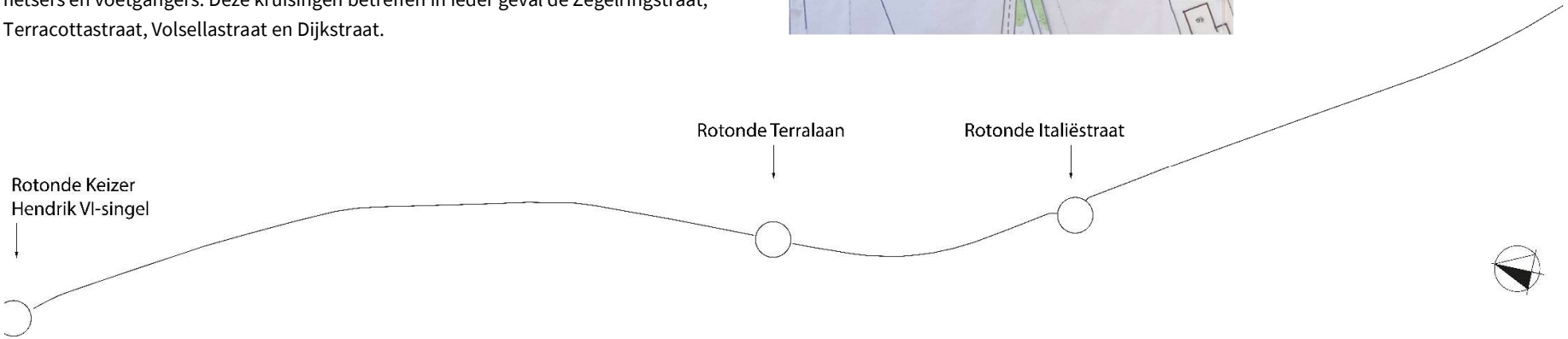
Afbeelding 18: Basisprofiel gebiedsontsluitingsweg 50 km/u

5.3 Inpassen van het basisprofiel

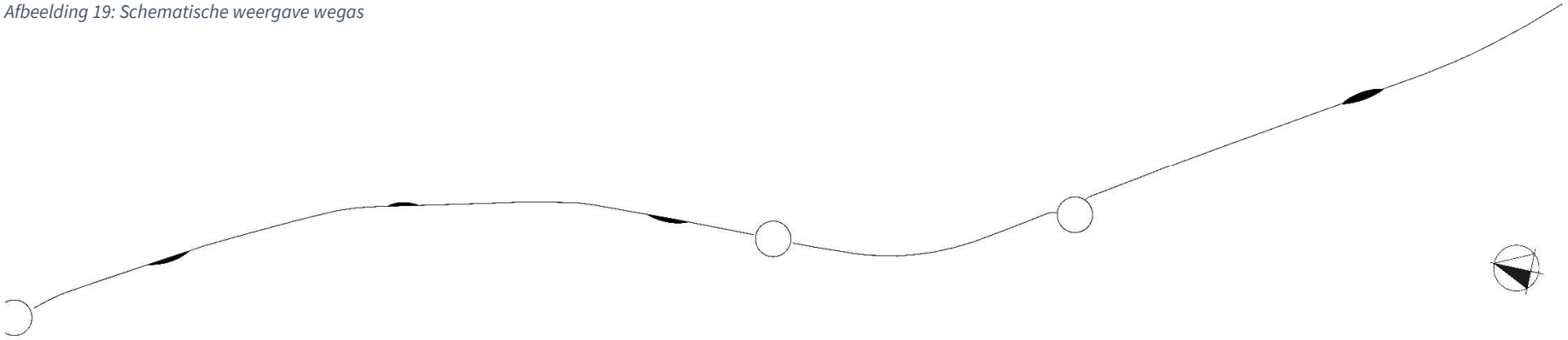
De middenstrook

De middenstrook in het wegprofiel vormt een doorgaande lijn in de wegas van de Griftdijk en Griftdijk Noord. Ter plaatste van belangrijke kruisingen verbreedt de middenstrook zich geleidelijk tot een breedte van circa 3 meter. Door de verwijding worden de oversteekplaatsen geaccentueerd en ontstaat er opstelruimte voor fietsers en voetgangers. Deze kruisingen betreffen in ieder geval de Zegelringstraat, Terracottastraat, Volsellastraat en Dijkstraat.





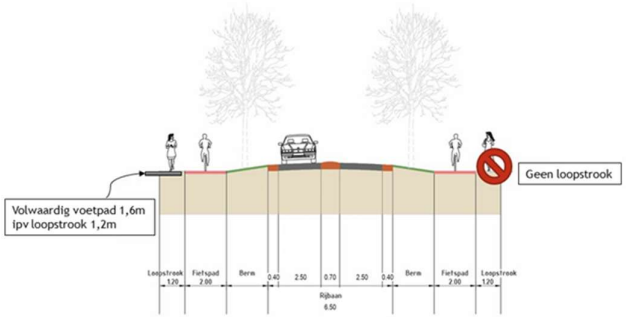
Afbeelding 19: Schematische weergave wegas

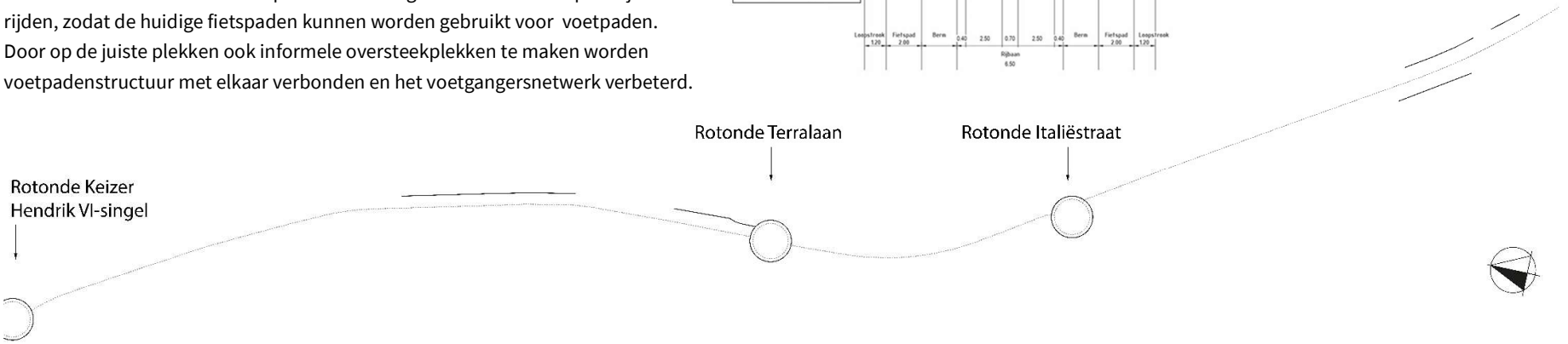


Afbeelding 20: Bij belangrijke kruisingen verwijdt de middenstrook zich.

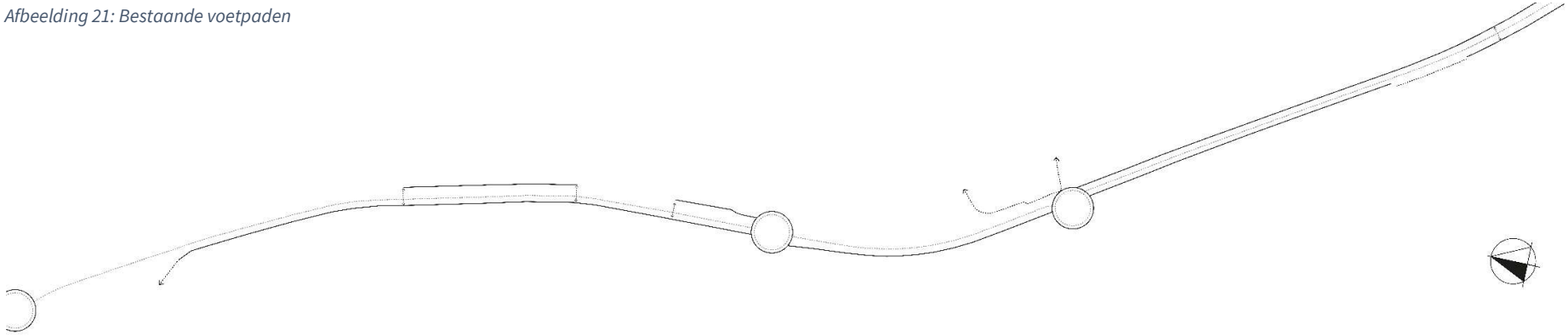
Voetpaden

Bij de uitwerking van de basisprofielen naar een schetsontwerp is gebleken dat het basisprofiel van de 50km/u weg met aan beide zijden een voetpad niet overal in te passen is. De langs de loopstroken vereiste minimale afstand tot het talud van een watergang kan bijvoorbeeld niet overal gerealiseerd worden. Door te kiezen voor een voetpad aan één zijde van de Griftdijk is het mogelijk om een volwaardig en doorgaand voetpad met breedte van 1,60 meter te maken. Langs de fietsstraat is er wel voldoende ruimte voor voetpaden. Fietsers gaan daar immers op de rijbaan rijden, zodat de huidige fietspaden kunnen worden gebruikt voor voetpaden. Door op de juiste plekken ook informele oversteekplekken te maken worden voetpadenstructuur met elkaar verbonden en het voetgangersnetwerk verbeterd.





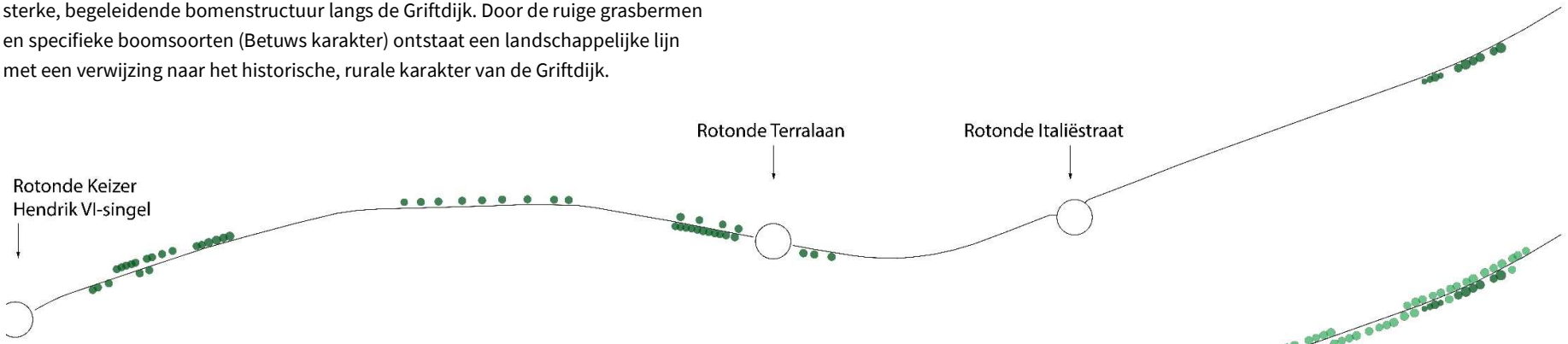
Afbeelding 21: Bestaande voetpaden



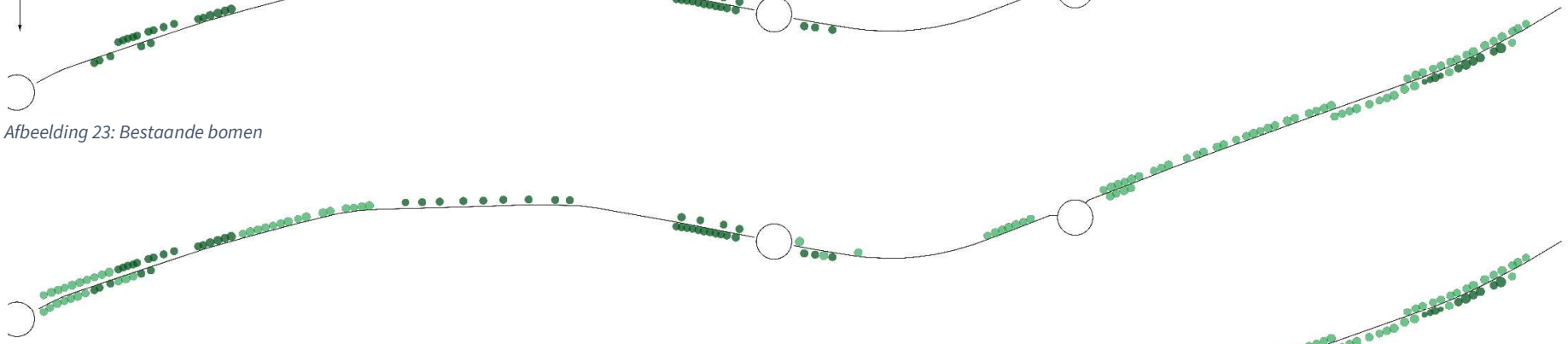
Afbeelding 22: Nieuw doorgaand voetpad aan de westzijde

Bomenrijen

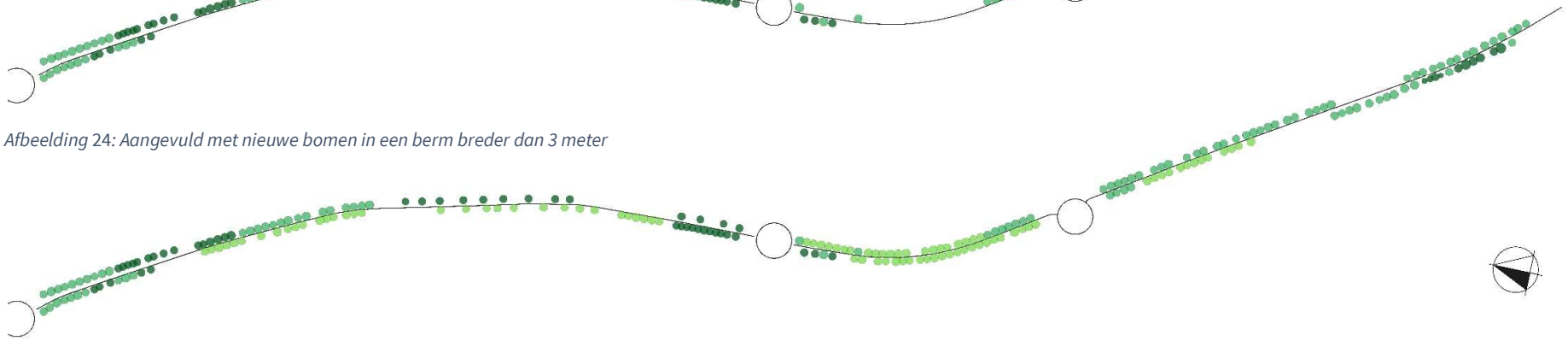
Het terugbrengen van bermen en het verbreden van bermen biedt de mogelijkheid om nieuwe bomenrijen aan te planten. Wanneer bermen met een breedte van 2 tot 3 meter geschikt gemaakt worden voor het planten van bomen, ontstaat er een sterke, begeleidende bomenstructuur langs de Griftdijk. Door de ruige grasbermen en specifieke boomsoorten (Betuws karakter) ontstaat een landschappelijke lijn met een verwijzing naar het historische, rurale karakter van de Griftdijk.



Afbeelding 23: Bestaande bomen



Afbeelding 24: Aangevuld met nieuwe bomen in een berm breder dan 3 meter



Afbeelding 25: Aangevuld met nieuwe bomen in een berm 2,5 – 3 meter

5.4 Schetsontwerp

Voorgaande heeft geresulteerd in een eerste schetsontwerp voor de Griftdijk. Het totale schetsontwerp is opgenomen in bijlage 2 van deze notitie.

Fietsstraat

Tussen de Margaretha van Mechelenweg en de Italiëlaan wordt de Griftdijk Noord ingericht als fietsstraat. De rijbaan krijgt rood asfalt en een middengeleider (middenstrook). Van belang is dat de middengeleider uitgevoerd wordt in een herkenbaar afwijkend materiaal en kleur (voelbaar en zichtbaar). Doorgaans worden hiervoor gebakken klinkers gebruikt.

Doordat de fietsers op de hoofdrijbaan rijden kunnen de huidige fietspaden versmald worden en omgevormd worden naar voetpaden. Het asfalt wordt vervangen door een waterdoorlatende (elementen) verharding. Om het eigenzinnige karakter van de Griftdijk herkenbaar te houden kiezen we er bewust voor de voetpaden anders uit te voeren dan met de standaard 30x30 tegels (nog nader uit te werken).

Doordat de voetpaden smaller worden dan de huidige fietspaden ontstaat de mogelijkheid de bermen te verbreden. Hierdoor worden de bermen aan de oostzijde breed genoeg om bomen te kunnen planten. Daarvoor moeten de kabels en leidingen, die nu in de bermen liggen, onder de voetpaden gelegd worden. In de volgende fase van het planproces zal nog moeten worden verkend in hoeverre verlegging van die kabels en leidingen ook daadwerkelijk civiel technisch haalbaar is.





Afbeelding 26: Impressie Griftdijk Noord als fietsstraat

Tussen de Margaretha van Mechelenweg en de Dijkstraat liggen nu voetpaden direct voor de percelen langs. Deze worden overbodig en kunnen naar groenstroken omgevormd worden (‘groen waar het kan, grijs waar het moet’).

Ter hoogte van de nieuwbouwwoningen Griftdijk Noord 13 – 13F loopt het voetpad over de ventweg. Nu deze ventweg geen onderdeel meer is van het fietspad langs de Griftdijk kan het asfalt vervangen worden door klinkers net als bij de andere ventwegen langs de Griftdijk (meer samenhang in het straatbeeld).
De looproute wordt daarbij zichtbaar gemaakt door een strook in een ander verband en/of steensoort uit te voeren.

Indien de behoefte bestaat kan onderzocht worden of er ter hoogte van De historische tuin van Warmoes een extra oversteek voor voetgangers gemaakt kan worden.

Ter hoogte van de kruising met het fietspad naar het Citadel College en de dijkstraat verbreedt de middengeleider zich geleidelijk, waardoor er in het midden van de weg opstelruimte is voor fietsers en voetgangers die de weg niet in een keer kunnen oversteken. Dit verbetert de oversteekbaarheid.

De bushaltes worden verbreed en gecombineerd met voetpaden, waardoor er bij beide bushaltes ruimte ontstaat voor een abri.

Door het toevoegen van voetpaden wordt het kinderdagverblijf (Kinop) ook te voet goed bereikbaar.



Afbeelding 27: Schetsontwerp Griftdijk Noord als fietsstraat

Landschapszone

Vanaf de rotonde Italiëstraat gaat de inrichting over naar het GOW50-profiel met vrij liggende fietspaden. De (auto)rijbaan krijgt naast de middenstrook aan weerszijden een zogenaamde rabatstrook in eenzelfde materiaal als de middenstrook. Hierdoor ontstaat er een optische vernauwing wat een snelheidsverlagend effect heeft.
De fietspaden worden uitgevoerd in donkerrood asfalt en krijgen een standaard breedte van 2 meter.

Vanwege de beperkte ruimte wordt er alleen aan westzijde een voetpad aangelegd.



Afbeelding 28: Schetsontwerp Griftdijk ter hoogte van de Oosterhoutseplas (landschapszone)

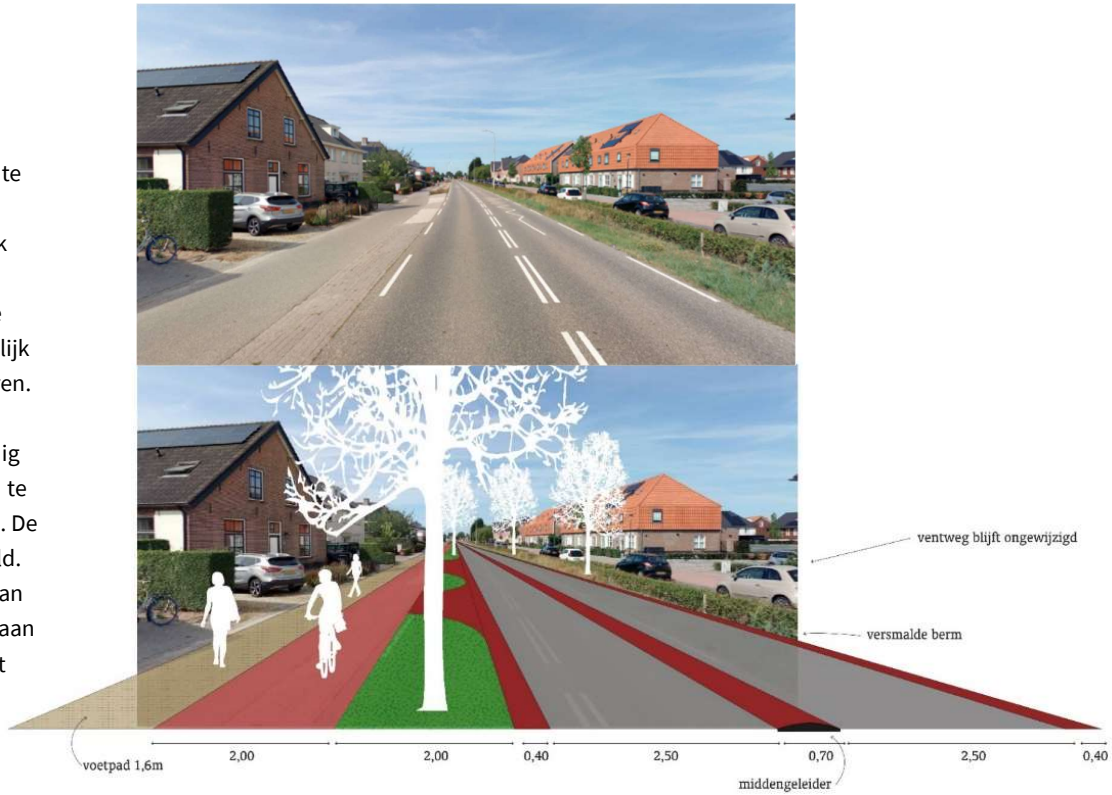
Terralaan –Keizer Hendrik VI-singel

Dit deel van de Griftdijk wordt ook ingericht als GOW50-weg.

Bij de Terracottastraat en ter hoogte van de Zegelringstraat worden de oversteekpunten voor voetgangers en fietsers verbeterd door de middenstrook te verbreden. Hierdoor kan in twee keer overgestoken worden.
De aansluiting met de Volsellastraat kan tevens met een verbrede middenstrook vormgegeven worden. Dit is nog niet in het schetsontwerp verwerkt. Voor de Volsellastraat loopt een apart traject en de uitwerking van dit kruispunt is mede afhankelijk van de uitkomst daarvan. Gestreefd wordt om die uitkomst uiteindelijk wel in de volgende fase van het planproces (lees: voorlopig ontwerp) te integreren.

Ook hier wordt vanwege de beperkte fysieke ruimte gekozen voor een volwaardig voetpad aan één zijde van de straat. Door deze aan de westzijde van de straat in te passen ontstaat met het voetpad bij de landschapszone één doorlopende route. De groenstrook tussen het huidige fietspad en de zijtuinen wordt daarvoor versmald. Verderop in de straat wordt de benodigde ruimte gewonnen door de hoofdrijbaan op te schuiven (uit te buigen). Dit biedt ruimte voor voetpaden, groene bermen aan weerszijden van de rijbaan, vrijliggende fietspaden en een bredere bushalte met abri.

De hagen om de parkeervakken op de ventwegen blijven behouden, zodat de geparkeerde auto's minder in het zicht staan.



Afbeelding 29: Impressie Griftdijk als gebiedsontsluitingsweg 50 km/u

Ter hoogte van Claustrum worden de oude bushaltes verwijderd en omgevormd tot groene berm.

Bij de Zegelringstraat sluit het voetpad aan op de Carbatinastraat. Zo ontstaat één doorlopende wandelroute vanaf de bushaltes bij de Terracottastraat naar de polikliniek van het CWZ.



Afbeelding 30: Schetsontwerp Griftdijk tussen Terralaan en Terracottastraat



Afbeelding 31: Schetsontwerp Griftdijk tussen Terracottastraat en Keizer Hendrik VI-singel

6. Het vervolg

Na positieve besluitvorming van het college over de herinrichting van de Griftdijk en Griftdijk noord zal een verdere uitwerking van het ontwerp plaatsvinden.

Naar een definitief ontwerp

In de stap naar een definitief ontwerp wordt het schetsontwerp in meer detail uitgewerkt naar eerst een voorlopige ontwerp en daarna een definitief ontwerp. Voor veel onderdelen moeten nog keuzes gemaakt worden. Bijvoorbeeld bushaltes, drempels, oversteken, materialisering, verlichting etc. Daarnaast moet gekeken worden naar de aanwezige kabels en leidingen. Wat kan blijven liggen, wat moet worden verlegd om ook de Griftdijk te vergroenen en meer klimaatadaptief te maken. Ook zullen er nog enkele onderzoeken moeten plaatsvinden, denk hierbij aan proefsleuven, archeologie en ontplofbare oorlogsresten. Bij het voorlopig ontwerp en definitief ontwerp vindt een toetsing van de kostenraming plaats.

De uitwerking tot een voorlopig en definitief ontwerp van de Griftdijk kan niet zonder afstemming met de (directe) omgeving en andere stakeholders. Er liggen immers veel woningen aan de Griftdijk en Griftdijk Noord die allemaal via deze weg ontsloten worden. Gezien de lengte van het traject en de hoeveelheid aangrenzende woningen en zijstraten gaat dit de nodige tijd in beslag nemen om zorgvuldig tot een ontwerp te komen. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat dit circa 9 maanden tot 1 jaar in beslag neemt.

Na vaststelling van het Definitief Ontwerp zal een aanbestedingsprocedure worden voorbereid en doorlopen voor de uitvoering van de herinrichting.

Vervolgbesluiten

Nadat de ontwerpen voor de Griftdijk en Griftdijk Noord definitief zijn gemaakt, zal in de voorbereiding naar de uitvoering ook de benodigde verkeersbesluiten voor deze wegen worden genomen.

Bijlage 1: Participatieplan

Nijmegen

Participatie actualisatie inrichting Griftdijk (Noord)

1. Inleiding

De afgelopen jaren zijn er veel planontwikkelingen langs de Griftdijk uitgevoerd. De komende jaren komen daar nog diverse ontwikkelingen bij. De Griftdijk is daarbij altijd buiten deze ontwikkeling gevallen waardoor diverse knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en klimaatadaptatie zijn ontstaan. Het is daardoor wenselijk om de Griftdijk in zijn huidige functie te analyseren en een verkenning uit te voeren naar scenario's voor een mogelijke herinrichting. Om tot een integrale visie te komen, organiseren we een participatieproces waar belanghebbenden uit de omgeving hun belang kunnen inbrengen. In dit participatieplan beschrijven we hoe het participatieproces eruitziet en hoe we de omgeving op een passende manier betrekken.

2. Het project

2.1 Doel & resultaat

Het doel van het project is het verkennen van de (on)mogelijkheden om de inrichting van de Griftdijk te actualiseren. Drie vragen staan daarbij centraal:

1. Welke functie heeft de Griftdijk nu en in de toekomst?
2. Hoe kunnen en willen we de Griftdijk in de toekomst inrichten?
3. Wat moeten we doen om tot de gewenste inrichting te komen?

Hierbij hanteren we een integrale aanpak waarbij naast verkeerkundige belangen ook cultuurhistorische, landschappelijke, ecologische, civieltechnische en waterhuishoudkundige belangen meenemen.

Het resultaat is een 'Actualisatie van de inrichting van de Griftdijk' dat de volgende onderdelen bevat:

- Analyse van de huidige en toekomstige (verkeers-)situatie;
- Beschrijving van de gewenste ruimtelijke kwaliteit, functionaliteit en karakter van de Griftdijk op de lange termijn inclusief beelden en/of principeprofielen;
- Uitwerking van voorstellen en maatregelen met een afweging en prioritering;
- Overzicht (benodigde) maatregelen op de korte en lange termijn;
- Uitvoeringsprogramma inclusief budgettering en fasering.

2.2 Scope

Inhoudelijk

Het project bestaat uit drie stappen. Een analyse van de huidige inrichting van de Griftdijk, een beschrijving van de gewenste inrichting van de Griftdijk en een overzicht van benodigde maatregelen om tot die inrichting te komen. De uitwerking en uitvoering van deze maatregelen behoort niet tot de scope van het project. Dit betekent dat de nadruk binnen het project ligt op het ophalen van relevante informatie over de Griftdijk in zijn huidige vorm én op het ophalen van suggesties en wensen voor de toekomst. Deze informatie halen we op binnen de gemeentelijke organisatie maar vooral ook uit de omgeving.

Fysiek

Het project richt zich op het traject van de Griftdijk tussen de rotonde bij de Keizer Hendrik VI-singel en de Oude Groenestraat in het noorden en de Margaretha van Mechelenweg in het zuiden. Het gedeelte tussen de A15 en de rotonde bij de Keizer Hendrik VI-singel en de

Oude Groenestraat wordt in een ander project (het aanpassen van de af-/oprit van de Griftdijk op de A15/Afslag 38) meegenomen. Dat geldt ook voor het aanpassen van de Volsellastraat zelf en de westelijke snelfietsroute. Uiteraard worden al deze projecten door de verschillende projectteams zorgvuldig met elkaar afgestemd. De aansluitingen van de zijwegen op de Griftdijk nemen we wel mee in dit project.

2. Achtergrond en kaders

2.1 Achtergrond

De Griftdijk is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg binnen de Waalsprong. Diverse wijken in Nijmegen Noord worden op de Griftdijk ontsloten. Aan en in de directe omgeving van de weg liggen verschillende belangrijke functies zoals scholen, kinderdagverblijven, een medisch centrum en een sportcentrum. De weg kent dan ook een grote hoeveelheid en verscheidenheid aan gebruikers. Bewoners en gebruikers brengen regelmatig knelpunten onder de aandacht van de gemeente. Deze knelpunten hebben onder andere betrekking op de verkeersveiligheid, drukte, geluidsoverlast en de bereikbaarheid. Het zijn signalen die wijzen op een grote betrokkenheid van de omgeving bij functioneren van de Griftdijk.

Het oplossen van deze knelpunten vraagt om een integrale blik. Het betrekken van belanghebbenden is daarom een vereiste om tot een goede analyse van de huidige inrichting en scenario's voor een mogelijke herinrichting te komen. Participatie neemt daarom een centrale plaats in binnen dit project.

2.2 Kaders

Beleid

De actualisatie van de inrichting van de Griftdijk moet passend zijn binnen vastgesteld beleid van de gemeente:

- Nijmeegse Omgevingsvisie, oktober 2020.
- Ambitiedocument mobiliteit 2019-2030 'Nijmegen goed op weg', juli 2019.
- De door de raad vastgestelde brief 'Versnelling Mobiliteitstransitie'.
- De door het college vastgestelde klimaatadaptatie strategie 'Samen voorbereid op het weer van de toekomst'

Inhoudelijke randvoorwaarden

De inhoudelijke randvoorwaarden komen onder andere voort uit gemeentelijk beleid en/of richtlijnen. De scenario's (set van maatregelen) voor een mogelijke herinrichting moeten aan de randvoorwaarden voldoen. De randvoorwaarden zijn als volgt:

- De Griftdijk blijft een gebiedsontsluitingsweg.
- Het gedeelte van de Griftdijk tussen de Keizer Hendrik VI-singel en de Italiëstraat blijft een HOV-corridor.
- Het gemeente-eigendom bepaalt de beschikbare ruimte herprofilering.
- Het karakteristiek hoogteverschil op Griftdijk Noord blijft behouden.
- De totale hoeveelheid groen binnen het profiel van de Griftdijk vermindert niet.
- Er is voldoende ruimte voor waterberging.
- Een verbetering van de schaduwwerking op de routes voor langzaam verkeer.
- Regenwater van de Griftdijk moet worden afgevoerd naar bovengrondse waterberging (zaksloten of wadi's) langs de Griftdijk.

Procesmatige randvoorwaarden

Aan het participatieproces wordt ook een aantal randvoorwaarden gesteld:

- Het projectteam bepaalt hoe het participatieproces eruit ziet en op welk niveau belanghebbenden worden betrokken.

- De gemeente is de enige partij die, op basis van de wettelijke en democratische regels, een besluit mag en kan nemen over het project.
- Het is voor belanghebbenden duidelijk wat het doel en het eindresultaat en de scope van het project zijn.
- Het is voor belanghebbenden duidelijk wat er van hen wordt verwacht gedurende het participatieproces. De processtappen worden daarbij zo veel mogelijk aan de voorkant gecommuniceerd.
- De kaders en randvoorwaarden zijn helder wanneer we met belanghebbenden in gesprek gaan. Nieuwe inzichten kunnen echter leiden tot nieuwe randvoorwaarden. Deze worden vervolgens gecommuniceerd.
- Er is transparantie over de wijze waarop de inbreng van stakeholders wordt verwerkt. Suggesties en ideeën worden getoetst. Wanneer ze niet meegenomen kunnen worden in de uitwerking leggen we uit waarom dat niet mogelijk is.
- De resultaten van het participatietraject zijn inzichtelijk voor alle stakeholders.

3. Doelstellingen participatie

3.1 De kwaliteit van het proces en de plannen verbeteren

Door lokale kennis, expertise en creativiteit in te zetten, komen we tot betere inzichten. De kwaliteit van het proces en de plannen kan worden verbeterd wanneer omgevingsbelangen breed en tijdig in het project worden meegenomen. Uiteindelijk sluiten plannen hierdoor ook beter aan bij de wensen van de gebruikers.

We doen dit door belanghebbenden te raadplegen over de Griftdijk in zijn huidige vorm en door op te halen wat de wensen en ideeën van belanghebbenden voor de Griftdijk in de toekomst zijn. Belangrijk daarin is dat we inzichtelijk maken op welke wijze belanghebbenden verschillende aandachtsgebieden, zoals verkeersveiligheid, klimaatadaptatie en cultuurhistorie prioriteren. De ruimte binnen het beschikbare profiel is immers zeer beperkt. Ook raadplegen we belanghebbenden over het proces. De kwaliteit van het proces draagt namelijk bij aan de kwaliteit van de plannen.

3.2 Omgeving sluit beter aan bij gebruikers

Door belanghebbenden vroegtijdig te betrekken bij de planvorming ontstaat een omgeving die beter aansluit bij de wensen en gebruik van gebruikers.

4. Belanghebbenden in beeld

Omgevingsmanagement staat of valt met een goed beeld van de belanghebbenden (stakeholders) die relevant zijn voor het project. Welke belanghebbenden betrek je daarbij en op welke manier en op welk moment doe je dat? Om hier inzicht in te krijgen, maak je een stakeholdersanalyse. Een stakeholdersanalyse brengt verschillende zaken in beeld: belanghebbenden en hun belangen, hoe ze georganiseerd zijn, welke rol en mandaat ze hebben en wat de te verwachten impact is van het project op de stakeholders en andersom. Deze analyse vormt, samen met de doelstellingen en kaders van het project, de basis voor de omgevingsstrategie. Tijdens het project wordt de stakeholderanalyse regelmatig geactualiseerd. Afhankelijk van de projectfase, ontwikkelingen bij belanghebbenden en/of externe factoren kunnen belanghebbenden, belangen, mandaten en dergelijke wijzigen. Dit kan gevolgen hebben voor de omgevingsstrategie.

4.1 Participatiemandaten

Bij het vormgeven van de omgevingsstrategie wordt het ‘Participatiebeleid voor het ruimtelijk domein’ (Gemeente Nijmegen, september 2022) gevolgd In dit beleid worden geen minimumeisen aan participatie gesteld. Wel schrijft het voor hoe het participatieproces eruit moet zien. In dit participatieplan maken we gebruik van termen uit de zogenaamde ‘participatieladder’. De ladder maakt onderscheid in verschillende niveaus (mandaten) van participatie. Het participatiemandaat moet passen bij de (organisatie van) belanghebbenden de fase waarin een project zich bevindt en de beschikbare speelruimte. Dit betekent dat een belanghebbenden kan wisselen van participatieniveau gedurende het project. Belanghebbenden worden hiervan op de hoogte gebracht, De participatieladder kent vijf niveaus, van laag naar hoog:

Informeren

Agendavorming door de gemeente, belanghebbenden worden hiervan op de hoogte gehouden. Dit is geen vorm van participatie en die suggestie wordt ook niet gewekt.

Raadplegen

Agendavorming door de gemeente, maar de gemeente verzameld wel ideeën, wensen, meningen en voorkeuren van belanghebbenden bij een project/traject. Op basis hiervan besluit de bestuurder/projectleider hoe het traject verder ingestoken wordt. Het kan dus zijn dat de gemeente anders besluit dan de voorkeuren van belanghebbenden die geraadpleegd zijn.

Adviseren

Agendavorming door de gemeente, maar belanghebbenden krijgen in een vroeg stadium de gelegenheid om problemen te signaleren en mogelijke oplossingen in te brengen. De bestuurder/projectleider kunnen hiervan beargumenteerd afwijken.

Coproduceren

Agendavorming ontstaat in samenwerking tussen de gemeente en belanghebbenden. De gemeente gaat in principe mee met de keuzes van de belanghebbenden. Dit gebeurt veelal wel binnen vooraf vastgestelde kaders Daarnaast zal de gemeente altijd een check doen, of het gekozen plan voldoende toekomstbestendig is en eventueel een check doen of de uitkomsten breed worden gedragen.

Meebeslissen

De gemeente agendavorming en keuzes volledig over te laten aan belanghebbenden. De gemeente speelt dan slechts een adviserende rol. Ook hier kunnen kaders vastgesteld zijn waarbinnen de beslissing genomen moet worden. De keuze wordt altijd gevolgd.

4.2 Inventarisatie belanghebbenden

Tijdens een sessie met projectteam heeft er aan de start van het project een inventarisatie plaatsgevonden van belanghebbenden middels de 'ringen van invloed'. De ringen van invloed maken inzichtelijk welke stakeholders betrokken zijn bij het project en welke rollen en belangen de stakeholders hebben. Daarnaast wordt er nagedacht over de wijze waarop een (groep) belanghebbende(n) het beste bij het project kan worden betrokken. Vervolgens is aan de hand van deze sessie een stakeholdersanalyse uitgevoerd.

4.3 Overzicht belanghebbenden

(Groep) belanghebbende(n)	Rol	Participatie-mandaat
Gemeente Overbetuwe	Beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Brandweerkazerne Griftdijk	Gebruiker/beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Breng	Gebruiker/beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Omwonenden Griftdijk en Griftdijk Noord	Gerbuiker/beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Bedrijven Griftdijk Noord	Gerbuiker/beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Citadelcollege Locatie Dijkstraat	Gerbuiker/beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Citadelcollege Griftdijk	Gerbuiker/beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Basisscholen en kinderopvanglocaties omgeving Griftdijk	Gerbuiker/beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
V.v. OSC	Gerbuiker/beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
CWZ Waalsprong – Polikliniek	Gerbuiker/beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Wijkraad Lent	Beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Stichting Wijkraad Oosterhout	Beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Dorpsraad Oosterhout	Beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Fietsersbond	Beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Werkgroep verkeer (vanuit WR Lent)	Beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Veilig Verkeer Nederland	Beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Voetgangersvereniging Nederland	Beïnvloeder	Raadplegen/adviseren
Zelfregiecentrum Nijmegen	Beïnvloeder	Raadplegen/adviseren

5. Impact op de omgeving

De Griftdijk is één van de belangrijkste verkeersaders in de Waalsprong. Voor veel wijken heeft de weg een primaire functie als ontsluitingsweg. Veel bewoners in het oosten van de Waalsprong, Oosterhout en zijn directe omgeving maken er dagelijks gebruik van. Daarnaast hebben verschillende bedrijven en instellingen vestigingen aan de Griftdijk, hetgeen een verkeersaantrekkende werking heeft.

De omgeving is zeer betrokken bij nieuwe ontwikkelingen in de directe omgeving van de weg en de verkeersmaatregelen die daar mee samenhangen. Belanghebbenden nemen regelmatig contact op met de gemeente om knelpunten onder de aandacht te brengen en mogelijke oplossingen en ideeën aan te dragen. In de omgeving is er daarom ook veel aandacht voor dit project.

De scope van dit project beperkt zich echter tot het verkennen van de (on)mogelijkheden om de inrichting van de Griftdijk te actualiseren. Het verder uitwerken en uitvoeren van (verkeers-)maatregelen valt dus buiten deze scope. Het project gaat daardoor dus niet gepaard met werkzaamheden die eventueel overlast kunnen veroorzaken. In deze fase is de impact dus beperkt. De impact van het project op de omgeving op de lange termijn wordt in een latere fase concreet gemaakt.

6. Participatieproces

Het participatieproces is niet in cement gegoten. Elke fase van een project kan nieuwe belanghebbenden, projectbelangen en omgevingsbelangen met zich meebrengen. Er is daarom gekozen voor het opstellen van een richtinggevende participatieroutekaart. Door deze routekaart als uitgangspunt te nemen, blijft er voldoende ruimte om op veranderingen in te spelen. Deze routekaart is te vinden in bijlage 1.

6.1 Communicatiemiddelen

E-mail

Gedurende het proces wordt een lijst met e-mailadressen van belanghebbenden bijgehouden om deze mensen op de hoogte te houden van de voortgang van het project.

Brieven

Brieven worden gebruikt om belanghebbenden te informeren over het project en om hen uit te nodigen voor bijeenkomsten.

MijnWijkplan

MijnWijkplan is een platform waarom bewoners hun ideeën voor hun leefomgeving kunnen delen. De gemeente Nijmegen gebruikt het platform ook om gemeentelijke ideeën op te delen. Voor dit project wordt het platform ingezet als een ‘landingspagina’. Op deze pagina plaatst de gemeente uitleg over het project, de laatste stand van zaken en relevante documenten zoals PowerPoint presentaties van bijeenkomsten en alle notities. Webadres: https://nijmegen.mijnwijkplan.nl/project/inrichting-griftdijk-noord.

Lentse Lucht en Ben er weer

De ‘Lentse Lucht’ en de ‘Ben er weer’ zijn de (online) wijkbladen van Stichting Wijkraad Oosterhout en Wijkraad Lent. Ze worden ingezet om belanghebbenden uit te nodigen voor de omgevingsbijeenkomsten en om de omgeving op de hoogte te houden van de voortgang van het project.

Website Waalsprong Informatiecentrum

De website van het Waalsprong informatiecentrum wordt gebruikt om (aanstaande) bewoners van de Waalsprong te informeren over ontwikkelingen in hun omgeving. De website wordt ingezet om belanghebbenden uit te nodigen voor de omgevingsbijeenkomsten en om de omgeving op de hoogte te houden van de voortgang van het project.

6.2. Evaluatie

Tijdens het participatieproces fungeert de omgevingsmanager als contactpersoon voor de omgeving. Deze staat paraat voor vragen, opmerkingen en suggesties. Eventuele aanpassingen die hier uit voorkomen worden in overleg met het projectteam doorgevoerd. Ook houdt de omgevingsmanager belanghebbenden gedurende het gehele proces op de hoogte van de vorderingen binnen het project. De uitkomst van een processtap kan aanleiding geven tot het aanpassen van het participatieproces. Dit wordt in overleg met het projectteam en belanghebbenden besloten. Aan het eind van het participatieproces worden belanghebbenden gevraagd om het participatieproces te

beoordelen. Deze beoordeling gebruiken we om eventuele vervolgprojecten te verbeteren.

7. Participatieverslag

7.1 Eerste omgevingsbijeenkomst (12 oktober 2022)

Wie

Alle belanghebbenden (zie overzicht belanghebbenden, p. 5) werden uitgenodigd door middel van een brief (verspreidingsgebied in bijlage 2). Daarnaast hebben een aantal organisaties een e-mail met daarin de uitnodiging ontvangen. Ook is er in de Ben er weer, de Lentse Lucht en op website van het Waalsprong Informatiecentrum aandacht aan de bijeenkomst besteed. Ten slotte is er een MijnWijkplan-pagina aangemaakt.

Doel

Het doel van deze avond was inzicht krijgen in de manier waarop belanghebbenden de Griftdijk in zijn huidige vorm ervaren. Daarnaast wilden we wensen, ideeën en voorkeuren voor de mogelijke herinrichting van de Griftdijk ophalen. Ten slotte wilden we belanghebbenden kennis laten maken met het project en ze de mogelijkheid geven om vragen te stellen.

Hoe

Tijdens deze inloopavond lieten we aan de hand van verschillende panelen zien wat er speelt op de Griftdijk. Elk panel bevatte een eerste analyse van de Griftdijk vanuit een bepaald aandachtsgebied (cultuurhistorie, klimaatadaptatie en ecologie, landschap en stedenbouw en verkeer en mobiliteit). Bezoekers kregen de mogelijkheid om aan de hand van deze panelen in gesprek te gaan met specialisten van de gemeente. Daarnaast kunnen bezoekers op een groot paneel opmerkingen schrijven.

Wat heeft het opgeleverd?

Bezoekers hebben tijdens de bijeenkomst reacties kunnen achterlaten. Ook hebben we naderhand nog reacties via e-mail mogen ontvangen van belanghebbenden. Deze inbreng hebben we gebundeld in de ‘Notitie participatie inloopavond Griftdijk’ (9 december 2023). Deze notitie is te vinden op MijnWijkplan. De notitie geeft slechts een overzicht van de verzamelde gegevens. Er is nog geen inhoudelijke reactie in deze notitie opgenomen. De notitie vormde de basis voor interne werksessies en overleggen. De inbreng is waar mogelijk meegenomen in de planvorming.

De gemeente heeft middels de ‘Reactienotitie participatie Griftdijk’ (1 juni 2023) een eerste inhoudelijke reactie gegeven op de opgehaalde inbreng tot op dat moment. Ook deze notitie is te vinden op MijnWijkplan.

7.2 Gesprekken met belanghebbenden (doorlopend)

Wie

Aan de start van het project is een aantal belanghebbenden per brief of per e-mail uitgenodigd voor een 1-op-1 gesprek. Hier bleek niet bij alle belanghebbende behoefte aan te zijn. Gedurende het project zijn er op een later moment echter ook met andere belanghebbenden gesprekken gevoerd omdat hier behoefte aan was vanuit het project of vanuit de belanghebbende.

Doel

Het doel van deze gesprekken verschilde per gesprek. De gesprekken waren in ieder geval bedoeld om inzicht te krijgen in de belangen van de gesprekspartners.

Hoe

De gesprekken vonden plaats bij de betreffende belanghebbende of op het gemeentehuis. Bij de gesprekken was in ieder geval de omgevingsmanager of de projectleider aanwezig.

Wat heeft het opgeleverd?

Van de gesprekken zijn korte verslagen of notities gemaakt. De uitkomst van de gesprekken zijn grotendeels opgenomen in de 'notitie participatie inloopavond Griftdijk'. Deze notitie is te vinden op MijnWijkplan. De uitkomst van de gesprekken vormde samen met de notitie de basis van interne werksessies en overleggen. De inbreng is waar mogelijk meegenomen in de planvorming.

7.3 Bijeenkomst leerlingen Citadel College (7 juni 2023)

Wie

Alle leerlingen van het Citadel College (Griftdijk en Dijkstraat) zijn via de directie uitgenodigd voor de bijeenkomst. Uiteindelijk hebben zes leerlingen deelgenomen aan de bijeenkomst.

Doel

Het idee voor een aparte bijeenkomst voor leerlingen kwam voort uit gesprekken met de wijkraden en het Citadel College. De eerste omgevingsbijeenkomst werd namelijk bijna niet bezocht door jongeren. Het doel van deze bijeenkomst was inzicht krijgen in de manier waarop leerlingen van het Citadel College de Griftdijk in zijn huidige vorm ervaren. Daarnaast wilden we wensen, ideeën en voorkeuren voor de mogelijke herinrichting van de Griftdijk ophalen. Ten slotte wilden we de leerlinge kennis laten maken met de gemeente en het project en ze de mogelijkheid geven om vragen te stellen.

Hoe

Tijdens deze bijeenkomst lieten we de leerlingen kennis maken met de gemeente door een minicollege. Vervolgens gingen we in een ontwerpsessie aan de slag met de toekomstige inrichting van de Griftdijk. We sloten de ochtend af met een lunch en een rondleiding door het stadhuis.

Wat heeft het opgeleverd?

Van de bijeenkomst is een verslag gemaakt. Dit verslag is te vinden op MijnWijkplan. De inbreng is waar mogelijk meegenomen is de planvorming.

7.4 Tweede omgevingsbijeenkomst (4 juli 2023)

Wie

Alle belanghebbenden (zie overzicht belanghebbenden, p. 5) werden uitgenodigd door middel van een brief (verspreidingsgebied in bijlage 2) of een e-mail. Ook is er op de website van het Waalsprong Informatiecentrum aandacht aan de bijeenkomst besteed. Ten slotte is de bijeenkomst via MijnWijkplan-pagina gecommuniceerd. Voor de bijeenkomst was een beperkt aantal plaatsen beschikbaar. Deze hebben we allemaal kunnen vullen. Iedereen die zich had aangemeld heeft mee kunnen doen.

Doel

Het doel van deze avond was om belanghebbenden om advies te vragen over mogelijke toekomstscenario's en om hen mee te nemen in het proces tot op dat moment.

Hoe

De avond bestond uit een twee delen: een presentatie die ook online te volgen was over het proces tot nu toe en een meedenksessie. In de meedenksessie werden deelnemers

gevraagd om in groepen na te denken over verschillende vragen die komen kijken bij een mogelijke herinrichting van de Griftdijk. De vragen die we hebben besproken zijn:

1. Hoe verdelen we de ruimte tussen voetgangers, fietsers en groen?
2. Welke maximumsnelheid past goed bij de Griftdijk, rekening houdend met o.a. hoogwaardig openbaar vervoer?
3. Hoe verbeteren we de oversteekbaarheid en aansluitingen van zijwegen op de Griftdijk?

Wat heeft het opgeleverd?

Van de bijeenkomst is een verslag gemaakt. Dit verslag is te vinden op MijnWijkplan. De inbreng is waar mogelijk meegenomen is de planvorming.

9. Bijlagen

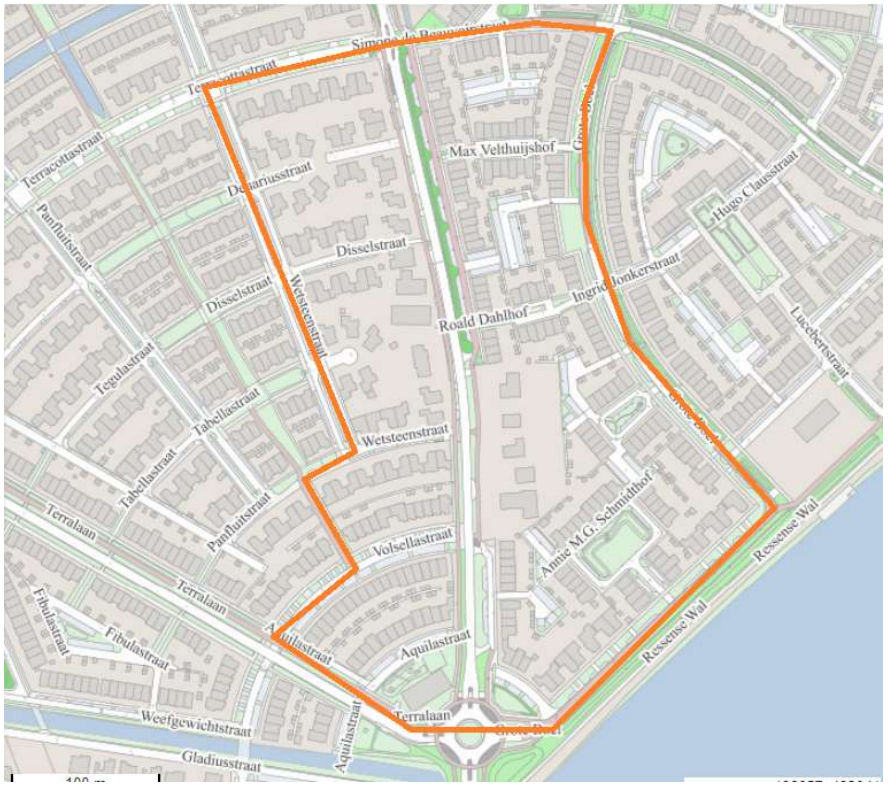
9.1 Bijlage 1

	Q2 2022	*Q3 2022*	*Q4 2022*	*Q1 2023*	*Q2 2023*	*Q3 2023*	*Q4 2023*	*Q1 2024*
Intern	Inventarisatie belanghebbenden Stakeholdersanalyse		Verwerken opgehaalde inbreng Interne sessie disciplines	Verwerken opgehaalde inbreng Interne sessie disciplines	Verwerken opgehaalde inbreng Interne sessie disciplines	Verwerken opgehaalde inbreng Interne sessie disciplines		
Besluitvorming	Plan van Aanpak Participatieplan							Actualisatie inrichting Griftdijk (collegebesluit)
Adviseren		Gesprekken belanghebbenden (o.a. Breng Wijkraden Citadel College)	Gesprekken belanghebbenden (o.a. Breng Wijkraden Citadel College)	Gesprekken belanghebbenden (o.a. Breng Wijkraden Citadel College)	Tweede omgevings-bijeenkomst			
Raadplegen			Eerste omgevings-bijeenkomst		Bijeenkomst leerlingen Citadel College			Evaluatie
Informeren	MijnWijkplan-pagina online	Uitnodigingsbrief omgevings-bijeenkomst	Notitie participatie (overzicht opgehaalde inbreng)	Reactienotitie (eerste gemeentelijke reactie op opgehaalde inbreng) Uitnodigingsbrief omgevings-bijeenkomst		Verslag omgevings-bijeenkomst en bijeenkomst Citadel College	Bericht over stand van zaken.	Bericht over besluitvorming Bericht over uitkomst besluit en vervolgproces

9.2 Bijlage 2

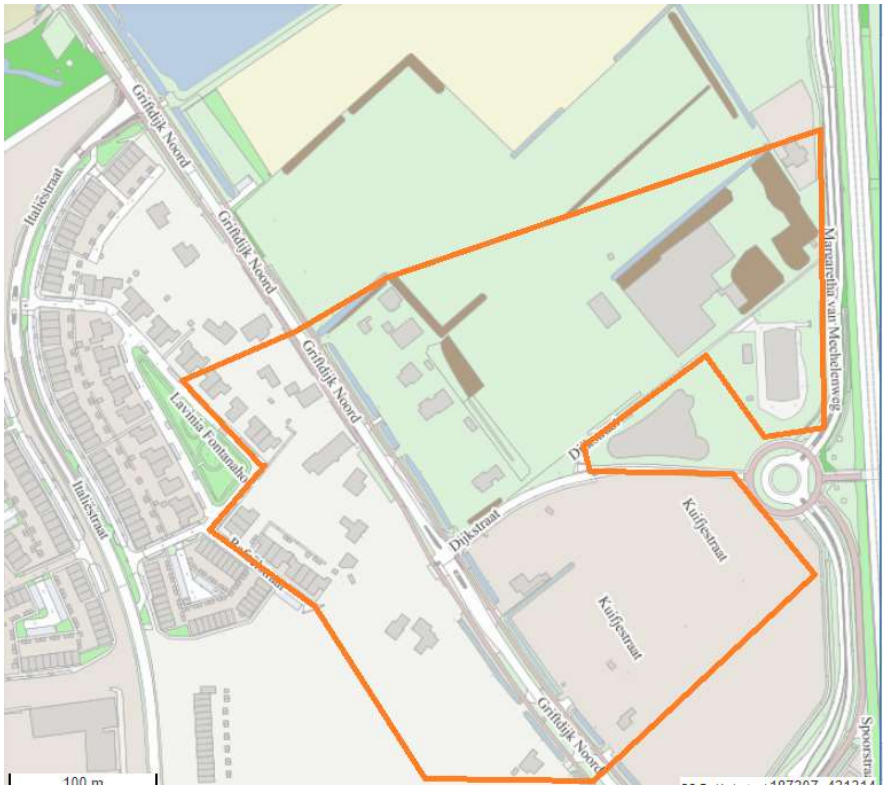

Keizer Hendrik VI-singel
Keizer Hendrik VI-singel
Dick Brunastraat
Dick Brunastraat
Simon Carmiggeltstraat
Carbidmastraat
Griftdijk
Colmarstraat
Franz Kafkastraat
Nelly Sachsstraat
Claustrum
Heinrich Böllstraat
Griftdijk
Claustrum
Brink
Garcia Lorcastraat
Clavisstraat
Brink
100 m
CC-By Kadaster / 186893, 43249

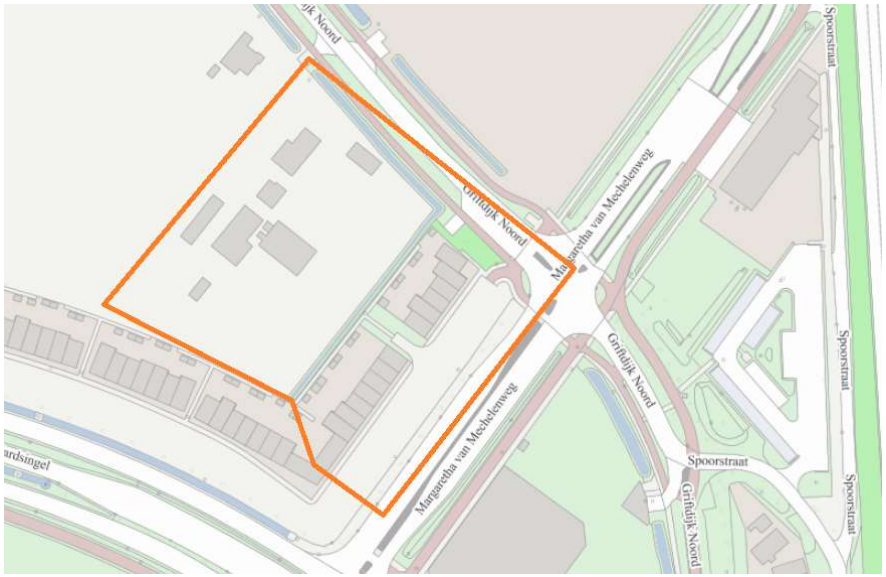
Nijmegen


Terracottastraat
Max Velthuijshof
Hugo Claussstraat
Disselstraat
Ingrid Jonkerstraat
Roald Dahlhof
Tegulastraat
Tabellastraat
Wetsteenstraat
Panfluitstraat
Volsellastraat
Annie M.G. Schmidthof
Ressense Wal
Terralaan
Fibulastraat
Aquilastraat
Weefgewichtstraat
Gladiusstraat


van Boetzelaerstraat
Notensteinstraat
Griftdijk Noord
Waaijenstein
Park Waaijenstein
Bramantestraat
Italiëstraat
Plautilla Nellistraat

Nijmegen





Verzendgebied werklocaties
CWZ Waalsprong Polikliniek - Carbatinastraat 3, 6515 GM Nijmegen
V.v. OSC - Stationsstraat 24-A, 6515 AB Nijmegen
Dependance OBS De Oversteek - Griftdijk 93, 6515 AE Nijmegen
Kindercentrum De Uitdaging - Dick Brunastraat 1, 6515 ZZ Nijmegen
Citadelcollege Locatie Dijkstraat - Griftdijk Noord 9a, 6663 AA Nijmegen

Bijlage 2: Schetsontwerp

Schetsontwerp Griftdijk - Griftdijk Noord

