

Vergadering
Klankbordgroep Laan van Scheut

Datum vergadering
10 juni 2025

Aanwezig
Freya Stob, Jitske Kipping, Floor ter Horst (Gemeente Nijmegen), Bert Horsting (HAN), 9
omwonenden

Opening/ mededelingen

Freya verwelkomde iedereen en besprak de agenda voor de vergadering, inclusief een extra agendapunt over het verschil tussen brede en smalle fietsstraten, voorgesteld door een bewoner. Daarnaast was er de vraag of er al contact is geweest met Veilig Verkeer Nederland? Jitske geeft aan geen contact te hebben gehad.

Verslag 15 april

Een van de bewoners gaf aan dat in het verslag niks vermeld stond over het denderende (vracht)verkeer over de drempels in de Thesaurierweg. Verder zijn er geen opmerkingen over het verslag.

Tijdens de bijeenkomst zijn opnieuw de verkeersborden en camera's rond de Zero Emissiezone besproken. In het vorige overleg was al aangegeven dat de borden en camera's niet op de goede plek staan. Op meer plekken staan de borden niet helemaal goed. We willen alles in 1 x laten aanpassen, de aannemer is hiermee bezig. Handhaving op de Zero Emissiezone start pas in december. Tot die tijd ontvangen overtreders slechts een waarschuwingsbrief. Een van de bewoners meldde dat zijn timmerman onterecht een waarschuwing had gekregen waarin stond dat hij de Laan van Scheut niet mocht inrijden, terwijl deze straat niet binnen de Zero Emissiezone valt. Daarnaast is gesignaleerd dat vrachtwagens regelmatig stil komen te staan bij de T-splitsing Kapittelweg – Gerard van Zwietenweg, vermoedelijk door onduidelijke bewegwijzering of verwarring over de toegangsregels. Freya neemt deze signalen mee en bespreekt ze met de projectleider voor eventuele aanpassingen.

Terugkoppeling extra overleg en wandeling 27 mei

Op 27 mei is er overleg en een rondwandeling geweest met Bert Horsting en Wilfried Snelders van de HAN, Mark Vermeulen, Jitske Kipping en Freya Stob van de gemeente en 3 buurtbewoners. Een van de bewoners heeft een terugkoppeling gegeven van deze bijeenkomst. De bijeenkomst duurde ruim drie uur, waarvan twee uur in een vergaderruimte en een deel als gezamenlijke rondwandeling over het HAN terrein. De bijeenkomst had als doel om een volledig overzicht te krijgen van bestaande knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, toegankelijkheid en bereikbaarheid voor verschillende doelgroepen, zoals fietsers, voetgangers en toeleveranciers. Vanuit bewoners zijn veel vragen gesteld, waarop de HAN hun eigen toelichting gaf met onderbouwing op basis van cijfers en argumenten. De bewoners hebben actief doorgevraagd en hebben kritische vragen gesteld.

Een belangrijk onderwerp van discussie was het vrachtverkeer en de toeleveranciersbewegingen rond het HAN-terrein, in relatie tot de veiligheid voor fietsers en voetgangers. Hierbij lag de nadruk op de in- en uitritten van de parkeergarage. Tijdens de wandeling is uitgebreid stilgestaan bij de huidige twee toegangen én een mogelijke derde toegang via de Verlengde Groenestraat. Hoewel het voetpad daar zeer intensief gebruikt wordt en behouden moet blijven, is een extra eenrichtingsinrit richting het HAN-terrein benoemd als mogelijke optie. Dit zou verlichting kunnen bieden bij de andere twee knelpunten.

Op het kruispunt van het Pagodepad en het fietspad is gekeken naar de mogelijkheid om de fietsroute logischer en veiliger rechtdoor te laten lopen. Hoewel hierover nog geen besluit is genomen, is afgesproken deze optie verder te onderzoeken.

Er is ook gesproken over verkeerstellingen. Op basis van metingen blijkt dat 40–50% van het dagelijkse verkeer in het gebied bestemmingsverkeer is. Er wordt gehoopt dat met nieuw mobiliteitsbeleid van de HAN het autoverkeer zal afnemen. Tot die tijd wordt het afsluiten van de doorgang naar de Rode Kruislaan met paaltjes als suggestie genoemd. Daarnaast is gesproken over snelheidsmetingen, onder andere op de Thesaurierweg, met als mogelijke maatregel het inzetten van snelheidsdisplays (zoals smiley-borden).

De Radboud Universiteit en het Radboudumc hebben recent een nieuw duurzamer mobiliteitsbeleid vastgesteld. De HAN ontwikkelt een vergelijkbaar beleid voor zowel Arnhem als Nijmegen. Momenteel is parkeren op het HAN-terrein nog gratis, maar de verwachting is dat dit binnen enkele jaren niet meer het geval is. Het voornemen is om ook bij de HAN betaald parkeren in te voeren. Dit moet bijdragen aan het stimuleren van alternatieve vormen van vervoer zoals fietsen, openbaar vervoer en carpoolen. Er moet nog een formeel besluit over worden genomen.

Mocht de HAN overgaan tot de invoering van betaald parkeren, dan uiten buurtbewoners hun zorgen over de mogelijke gevolgen voor de omliggende wijk. Zij vrezen dat medewerkers en studenten hun auto dan buiten het HAN-terrein zullen parkeren, wat kan leiden tot een aanzienlijke toename van de parkeerdruk. Nu al is de parkeerdruk op bijvoorbeeld de Rode Kruislaan op dinsdagen zeer hoog; de straat staat dan volledig vol. Zij geven aan hier graag bij betrokken te worden.

Een bewoner geeft aan dat het technisch mogelijk is om bij de ingang van de parkeergarage bij de Kapittelweg een ongelijkvloerse kruising te maken zodat het verkeer beter kan doorstromen.

In het kader van de optie: het afsluiten van de doorgang richting de Rode Kruislaan met een paaltje, heeft André aanvullende cijfers aangeleverd. Uit zijn berekeningen blijkt dat 138 adressen direct zijn aangesloten op deze route. Dit resulteert in circa 276 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Aandachtspunt is dat het verkeer in de wijk voornamelijk 's ochtends de wijk uit en 's avonds weer in rijdt – dus tegengesteld aan de hoofdrichting van het overige verkeer.

Presentatie bewoner over fietsstraat

Een bewoner presenteerde een analyse van brede en smalle fietsstraten, waarbij hij verschillende aspecten van verkeersveiligheid en de impact op fietsers en automobilisten besprak. De presentatie is bijgevoegd bij het verslag.

Vraag naar aanleiding van de presentatie: Gelden dezelfde normen uit de presentatie voor auto's ook voor vrachtverkeer? Dus kunnen bij een smalle fietsstraat ook 2 vrachtwagen elkaar passeren? Bij een smalle straat zal dit lastig worden als 2 grote vrachtwagen elkaar moeten passeren. Wel is de vraag hoe vaak dit voorkomt, wellicht dat in de toekomst meer overgeladen gaat worden in kleine busjes.

Jitske bracht tijdens de bijeenkomst een aantal aandachtspunten in. Zo uitte zij zorgen over de situatie waarbij auto's staan te wachten om de parkeergarage in te rijden. Met name vroeg zij zich af hoe dit zich verhoudt tot de veiligheid en doorgang voor fietsers; om die reden had zij een voorkeur voor een brede fietsstraat. Daarnaast vroeg zij of de bestaande verlichting in het gebied kan blijven bestaan, en hoe wordt omgegaan met parkeren op eigen inritten. Hierbij moeten de inritten gebruikt worden om op de parkeerplaatsen te komen. Tussen de parkeerplaatsen en de weg komt een groenstrook. Hoe voorkomen we dat deze kapot gereden wordt?

Deze laatste vragen wil zij ook graag met haar collega's bespreken. Opmerking verder is dat, mocht er uiteindelijk een ontwerp zijn, dat deze dan ook nog getoetst moet worden in het verkeersoverleg waar ook de hulpdiensten zijn aangesloten.

De Kapittelweg wordt omgevormd tot een 30 km/u-weg. Deze herinrichting valt samen met gepland onderhoud aan de weg. In dit kader wordt ook gekeken naar de verkeersveiligheid op de kruispunten langs de Kapittelweg.

Vervolgafspraken en datum volgend overleg:

Jitske gaat alle input van de klankbordgroep bijeenkomst verwerken en zal voor de volgende keer tekeningen meenemen.

De volgende bijeenkomst vindt plaats op:

- Dinsdag 26 augustus
- Aanvang: 19:00 uur
- Locatie: HAN, Laan van Scheut 10, F0.16.