

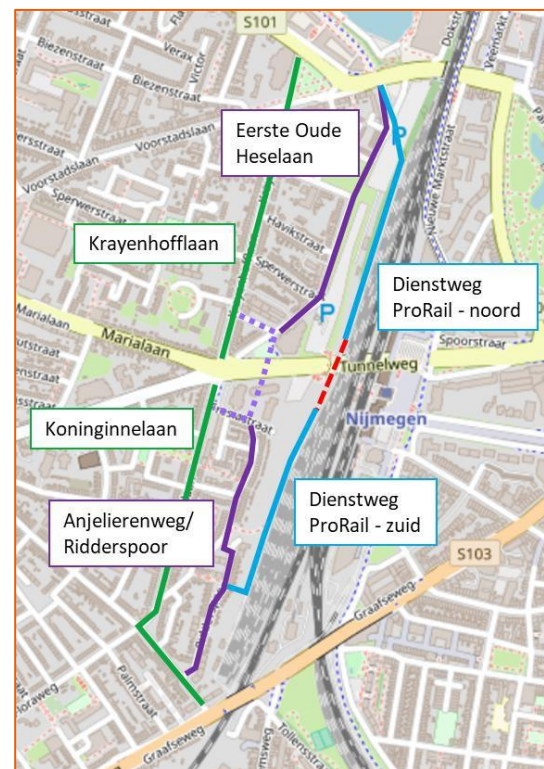
Onderwerp:	verkeersstructuur Westzijde station Nijmegen. Werksessie 2
Datum:	woensdag 27 maart 2019
Aanwezig gemeente Nijmegen:	René Duifhuizen(procesmanager), Harold Klomp(technisch projectleider), Jasper Meekes (beleidsmedewerker mobiliteit), Tjerry Kusterverkeerskundige)
Aanwezig Arcadis:	Peter Petter(projectmanager), Josine de Boer(adviseur verkeer), Robert Groenhof(adviseur verkeer en infrastructuur)

Samenvatting

De gemeente Nijmegen is in samenwerking met ProRail bezig met de vernieuwde westentree van station Nijmegen. Parallel daaraan wordt het terrein van het UWW-gebouw ook her ontwikkeld. Daarnaast wil de gemeente Nijmegen een snelfietsroute realiseren aan de westzijde van het station, die een verbinding vormt met de snelfietsroute vanuit Beuningen/Weurt en de snelfietsroute vanuit Wijchen.

Het eerste alternatief dat de gemeente heeft onderzocht, loopt over de dienstweg van ProRail parallel aan het spoor, met een ongelijkvloerse kruising van de Tunnelweg. Om het snelfietspad niet te laten conflicteren met de stationsentree moet een nieuw fietsviaduct over de Tunnelweg worden gerealiseerd. Dit leidt tot extra kosten. De gemeente heeft gevraagd of er alternatieve routes voor de snelfietsroute mogelijk zijn.

In opdracht van de gemeente heeft Arcadis onderzocht of alternatieve routes haalbaar zijn, die iets verder van het spoor liggen en de Tunnelweg gelijkvloers kruisen. Naast het alternatief via de dienstweg van ProRail, is voor het noordelijke deel gekeken naar alternatieven via de Krayenhofflaan en de Eerste Oude Heselaan en voor het zuidelijke deel naar alternatieven via de Koninginnelaan en de Anjelierenweg/Ridderspoor.



Figuur 1 Alternatieven snelfietsroute

Alle alternatieven hebben voor- en nadelen, maar zijn in principe haalbaar. Voor het noordelijke deel van de fietsstraat (ten noorden van de Tunnelweg) is de beoordeling als volgt

- De route over de Krayenhofflaan is met weinig ingrepen in te richten als fietsstraat: de weg is voldoende breed, de route is direct, en de zijwegen zijn al aangesloten door middel van uitritten.
- De Eerste Oude Heselaan is goed in te richten als fietsstraat, echter er moet een stuk groen worden opgeofferd om het kleine deel vrijliggend fietspad te verbreden. Bovendien is er op het gedeelte tussen de Oude Weurtseweg en de Sperwerstraat sprake van haaks parkeren, wat onveilig is op fietsstraten.
- De dienstweg van ProRail zou een vrijliggend fietspad mogelijk maken, maar vanwege de geïsoleerde ligging is deze route minder sociaal veilig. Bovendien moeten de fietsers hoogteverschillen overbruggen, wat minder comfortabel is.

Voor het zuidelijke deel van de fietsroute (ten zuiden van de Tunnelweg) worden de alternatieven als volgt beoordeeld:

- De Koninginnelaan is wat betreft breedte goed in te richten als fietsstraat, echter over de gehele lengte is sprake van haaks parkeren, wat onveilig is op fietsstraten. Ook moet de voorrang op de kruispunten worden geregeld.
- Op de route via de Anjelierenweg/Ridder spoor wordt eveneens haaks geparkeerd. Bovendien is deze route kronkelig en minder direct. De straten zijn vrij smal voor een fietsstraat en halverwege de route is sprake van hoogteverschil.
- De dienstweg van ProRail zou een vrijliggend fietspad mogelijk maken, maar het aspect sociale veiligheid scoort negatief vanwege de geïsoleerde ligging. Ook hier moet de fietser hoogteverschillen overbruggen.

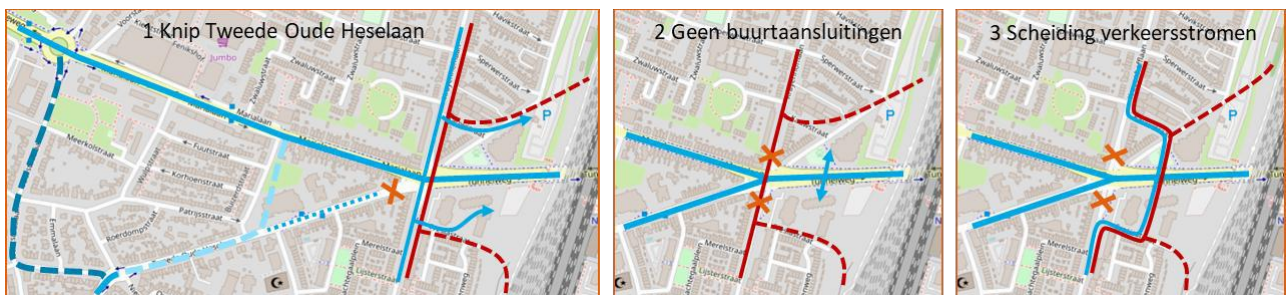
Bij de omwonenden is er draagvlak voor een laaggelegen snelfietsroute. Zij benoemen de volgende nadelen van het alternatief via de dienstweg van ProRail:

- de sociale veiligheid;
- de hoogteverschillen die overbrugd moeten worden; en
- de ligging naast de wijk, waardoor omwonenden zelf geen gebruik kunnen maken van de fietsroute.

Een gelijkvloerse kruising van de snelfietsroute met de Tunnelweg betekent dat er aan de bestaande vijfknop Tunnelweg/Krayenhofflaan/Mariaalaan/Tweede Oude Heselaan/Koninginnelaan nog een grote stroom fietsverkeer wordt toegevoegd. De bestaande vijfknop functioneert niet optimaal en de verkeerslichtenregeling kan niet veel verder meer worden geoptimaliseerd. Het toevoegen van een snelfietsroute in de bestaande verkeerslichtenregeling leidt ertoe dat de wachttijden oplopen en de kwaliteit van de verkeerafwikkeling daalt; zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor fietsers. Daarom zijn integraal drie alternatieven meegenomen om de vijfknop zo aan te passen dat de snelfietsroute hier de Tunnelweg kan kruisen op een robuuste, toekomstvaste manier:

1. Knip Tweede Oude Heselaan met variant Pluvierstraat en variant Voorstadslaan
2. Geen buurtaansluitingen
3. Scheiding verkeersstromen

In alle alternatieven is uitgegaan van met verkeerslichten geregelde kruispunten en niet van rotondes, omdat verkeerslichten beter kunnen inspelen op de verschillende spitsrichtingen.



Figuur 2 Alternatieven wegenstructuur

De beoordeling van de alternatieven voor de wegenstructuur kan als volgt worden samengevat:

- Alternatief 1 biedt een robuuste kruispuntoplossing, is verkeersveilig en biedt alle vrijheid voor de herinrichting van het UWV-terrein. De Fresiastraat is echter minder geschikt als toegang voor het UWV-terrein en de K&R van het station. Omdat een groter deel van de wegenstructuur aangepast moet worden dan bij de andere alternatieven, is dit alternatief het meest kostbaar.
- Alternatief 2 biedt een robuuste kruispuntoplossing, maar ook 30% meer verkeer op de Voorstadslaan en een toename van verkeer op Nieuwe Nonnendaalseweg. Door de knip is er geen doorgaand verkeer meer in de fietsstraat, en er is een aparte toegang tot het station en het UWV-terrein: dit is gunstig voor de verkeersveiligheid van de fietsers. De verwachting is dat het oneigenlijke parkeren van forenzen in de Koninginnelaan zal verminderen door de knip met de Tunnelweg. Bovendien zal het sluipverkeer in de Krayenhofflaan en Koninginnelaan verdwijnen. Halverwege het huidige UWV-terrein komt een aansluiting op de Tunnelweg waarmee de toegang tot het station en het UWV-terrein wordt gerealiseerd.
- Alternatief 3 biedt opnieuw een robuuste kruispuntoplossing, maar heeft door de vele mogelijke afslagbewegingen minder ruimtelijke kwaliteit. Ook wordt de ontwikkeling van het UWV-terrein nog verder ingeperkt doordat er een doorgaande weg overheen loopt. De Fresiastraat en de Kauwstraat worden in dit alternatief ook drukker.

Conclusie:

De omwonenden hebben tijdens de informatiebijeenkomst nog meer alternatieven aangedragen voor de aanpassing van de vijfknop in combinatie met de snelfietsroute. Bij de omwonenden is er draagvlak voor een laaggelegen snelfietsroute. Het voorliggende onderzoek laat zien dat er voor de vijfknop meerdere haalbare alternatieven mogelijk zijn. In het vervolgtraject zullen deze (en eventuele andere) alternatieven verder worden uitgewerkt.

We doen op dit moment een laatste check op de inhoud van het eindrapport van Arcadis.

Wij concluderen dat een aansluiting op de Tunnelweg, ongeveer op de huidige plaats van de ingang van de fietsenstalling (in combinatie met een nader te bepalen fietsstraat oplossing) beter is dan de “hoog gelegen” route via de dienstweg. Collegebesluit vindt eind april plaats.

Op basis van het rapport stellen we vast dat er meerdere oplossingen zijn voor het probleem rond de vijfknop. We zien wat de mogelijke effecten (kunnen) zijn, maar spreken nu geen voorkeur uit. Nadere studie en overleggen zijn beslist nodig.