

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Datum 4 oktober 2018
Betreft Graafseweg herinrichting: terugblik en
vervolgtraject

Geachte leden van de raad,

In de zomer van 2017 is de Graafseweg gereconstrueerd. Tijdens deze reconstructie is staduitwaarts op het deel tussen de Van Oldenbarneveltstraat en de Rozenstraat één rijstrook weggehaald ten gunste van de ruimte voor fietsers en voetgangers. Ook zijn de verkeerslichten vervangen door 'slimme' verkeerslichten. Er waren twee belangrijke redenen om voor deze nieuwe inrichting van de weg te kiezen: het bereikbaar houden van Nijmegen (in het bijzonder het gebied binnen de S100-route) en het vergroten van de leefbaarheid van woongebieden aan de Graafseweg.

Bereikbaarheid Nijmegen

Het versmallen van de Graafseweg sluit aan bij de visie van de gemeente op de bereikbaarheid van de stad en de regio. In die visie zijn de wegen dwars door de stad niet meer bedoeld voor grote hoeveelheden verkeer die niet in Nijmegen hoeven te zijn, maar de stad slechts als doorgangsroute gebruiken. Dat levert onnodige verkeersdruk op en zorgt er bovendien voor dat de bereikbaarheid voor mensen die hier wel moeten zijn verslechtert. Daarnaast draagt het niet bij aan de leefbaarheid aan de Graafseweg en de omliggende straten.

Hoewel de functie van de Graafseweg sinds de aanleg van de A50 en de bouw van De Oversteek is veranderd, is de inrichting nog hetzelfde als in de jaren '70, toen de weg nog een nationale route was tussen Noord en Zuid-Nederland. Daarom willen we de Graafseweg - daar waar dat mogelijk is - aanpassen zodat hij beter voldoet aan het profiel van een stadsweg. De weg sluit dan beter aan bij andere vergelijkbare verbindingroutes door de stad als de St. Annastraat of de Groesbeekseweg.

We zien ook dat het autoverkeer autonoom blijft groeien en dat er geen ruimte meer is om al die extra voertuigen dwars door Nijmegen te laten rijden. De weg zal bij een onveranderde situatie onherroepelijk alleen maar verder dichtslippen. Daarom is ervoor gekozen om de Graafseweg zo in te richten dat de huidige hoeveelheid verkeer zo veel mogelijk gelijk blijft en niet veel meer kan groeien. Het is de bedoeling dat het doorgaande verkeer steeds vaker gaat kiezen voor de S100 of de snelwegen langs de stad.

Postadres

Gemeente Nijmegen
RO10
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon

Gerben Siebenga
g.siebenga@nijmegen.nl
T 024 – 329 92 39

Bijlage(n)

Bijgevoegd: Ja

Daarnaast had de ingreep als doel om op deze belangrijke fietsroute meer ruimte en veiligheid voor fietsers en voetgangers te creëren en zo ook het fiets- en voetgangergebruik te stimuleren. Deze doelstellingen vloeien voort uit het Nijmeegse mobiliteitsbeleid: Nijmegen Duurzaam Bereikbaar, waarbij we verkeer dat niet in de stad hoeft te zijn zoveel mogelijk via de A50, De Oversteek en de S100 willen leiden. Binnen de S100 maken we zoveel mogelijk ruimte voor fiets en openbaar vervoer.

Leefbaarheid Graafseweg

Een ander aspect dat meeweegt is de leefbaarheid en luchtkwaliteit in het gebied rond de weg. Eind 2016 / begin 2017, nog vóór de reconstructie van de Graafseweg is de gemeente benaderd door een drietal bewonersgroepen aan de Graafseweg (op het gedeelte tussen Rozenstraat en Neerbosscheweg), met de vraag of er maatregelen kunnen worden genomen om de leefbaarheid en de veiligheid op de Graafseweg te verbeteren.

Afspraken verdere aanpak Graafseweg

Omdat het financieel en qua planning niet haalbaar was om meteen het tweede deel van de weg mee te nemen, is de toezegging gedaan dat vóór het geplande asfalt-onderhoud aan de Graafseweg rond 2020, goed onderzocht zou worden of en hoe dat onderhoud gecombineerd zou kunnen worden met een herinrichting van de weg. Bovendien gaf dat de gelegenheid om goed te kijken naar de effecten van de versmalling op het eerste deel van de weg.

In november 2017 is een drukbezochte werkbijeenkomst gehouden met de bewoners van de Graafseweg en de omliggende straten. Tijdens deze bijeenkomst zijn de knelpunten en wensen per wegdeel geïnventariseerd. Hoewel de wensen per wegdeel iets verschilden waren terugkerende wensen in elke groep: iets doen tegen het harde rijden, veilige oversteekplaatsen en minder rijstroken, zodat er ruimte ontstaat voor de aanleg van een fietspad of ventweg. Ze hebben daarbij een wegingdeling voor ogen vergelijkbaar met de St. Annastraat. Tijdens de bijeenkomst hebben de bewoners ook verkend welke wegingdelingen ruimtelijk passen binnen het gemeentelijk eigendom. Daarnaast hebben we verschillende inrichtingsvarianten verkeerskundig laten onderzoeken.

In deze brief gaan we in op de volgende aspecten:

1. Terugblik reconstructie tussen Keizer Karelplein en Rozenstraat
2. Verkeersonderzoek inrichtingsvarianten
3. Inrichtingsvoorstel en vervolgtraject

1. Terugblik reconstructie tussen Keizer Karelplein en Rozenstraat

Uitgangspunt bij de reconstructie van 2017 was dat het creëren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers en het fixeren van de hoeveelheid verkeer niet ten koste mocht gaan van de doorstroming van het autoverkeer. Essentieel daarbij was dat het verkeer niet terug zou slaan naar het Keizer Karelplein. Uit de uitgebreide verkeersberekeningen die zijn uitgevoerd voorafgaand aan de reconstructie, kwam naar voren dat de weg ook met gedeeltelijk één rijstrook staduitwaarts minder en de nieuwe verkeerslichten dezelfde hoeveelheid verkeer kon verwerken. Daarbij werd voorspeld en geaccepteerd dat tijdens de spits de reistijden voor het autoverkeer gemeten over het hele traject van de Graafseweg wel iets zouden toenemen. Om terugslag op het Keizer Karelplein te voorkomen tijdens extreme drukte werd een extra voorziening opgenomen, waarmee verkeer vanaf het Keizer Karelplein handmatig via de Verkeersmanagement Centrale extra groen kan krijgen op het moment dat het verkeer dreigt terug te slaan naar het Keizer Karelplein.

Het afgelopen jaar hebben we de verkeersafwikkeling op de Graafseweg en op de overige hoofdwegen in de stad gemonitord. Dat levert het volgende beeld op.

Verkeersafwikkeling na de reconstructie

De eerste maanden na de reconstructie (september tot december 2017) hadden we te maken met een gewenningsperiode, waarbij de verkeerslichten nog moesten worden ingeregeld en automobilisten moesten wennen aan de nieuwe situatie. Zo kon auto- en fietsverkeer uit de zijstraten tijdens de spits soms lastig de Graafseweg oprijden omdat het autoverkeer op de Graafseweg de kruispunten niet vrijhield. Na aanpassing van de regelprogramma's en het plaatsen van bordjes 'kruispunt vrijhouden' en 'ritsen' (begin 2018) is dit probleem verholpen.

Begin 2018 heeft de reconstructie van het Industrieplein invloed gehad op de verkeersafwikkeling op de Graafseweg. Vanaf april 2018 is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling weer vergelijkbaar met de verkeerssituatie van vóór de reconstructie.

Reistijden

Afgelopen jaren (ná de opening van de Oversteek) zijn de reistijden tussen Keizer Karelplein en Wolfskuilseweg zowel stadinwaarts als staduitwaarts redelijk stabiel gebleven. Direct na de herinrichting van de Graafseweg (zomer 2017) zijn de reistijden tijdelijk met circa 10% toegenomen. In de periode september – december 2017 had dat te maken met de gewenningsperiode en met het inregelen van de verkeerslichten. Ook in de periode januari – maart 2018 waren de reistijden hoger dan voorheen, vooral veroorzaakt door de reconstructie van het Industrieplein. Sinds april 2018 is de reistijd stadinwaarts weer op hetzelfde niveau als vóór de herinrichting van de Graafseweg. De reistijd staduitwaarts is nog circa 5% hoger dan vóór de herinrichting; deze lichte toename was voorspeld.

Ook op andere hoofdwegen zoals de Marialaan, de St. Annastraat en de Groenestraat zijn de reistijden de afgelopen jaren stabiel gebleven. De reconstructie van de Graafseweg heeft geen invloed gehad op de reistijden op deze hoofdwegen. De bereikbaarheid van andere stadsdelen zoals Dukenburg is daarmee dus ook niet verslechterd.

De gemiddelde reissnelheid op de Graafseweg is vergelijkbaar met de reissnelheid op andere hoofdwegen binnen de S100.

Terugslag op Keizer Karelplein

Conform berekeningen slaat het verkeer niet terug op het Keizer Karelplein. Net als vóór de reconstructie zijn er soms zeer drukke momenten (bijv. zaterdagmiddag 17.00u) waarbij de wachtrij tot aan het Keizer Karelplein komt, maar de situatie is niet verslechterd ten opzichte van vroeger. Voordeel is nu wel dat we de mogelijkheid hebben om bij calamiteiten handmatig via de Verkeersmanagement Centrale de doorstroming te regelen. Dat is sinds begin 2018 slechts een enkele keer nodig geweest, alleen tijdens stremmingen op de omliggende snelwegen.

Autoverkeer

Tussen september 2016 en september 2017 is het aantal auto's op werkdagen gedaald van circa 28.000 voertuigen per etmaal naar circa 26.500. In 2018 lijkt dit aantal stabiel te blijven. Daarmee is aan de doelstelling van nul groei van het autoverkeer ruimschoots voldaan.

Fietsverkeer

Op dit deel van de Graafseweg hebben we van vóór 2017 geen telgegevens van de hoeveelheid fietsverkeer. Bij het nabijgelegen telpunt op de Hatertseveldweg (ook onderdeel van de snelfietsroute Nijmegen – Wijchen) is de fietsintensiteit tussen voorjaar 2016 en oktober 2017 gestegen met ruim 30% (van 3595 naar 4762 fietsers). Het is zeer aannemelijk dat de verbeterde omstandigheden langs de Graafseweg hebben bijgedragen aan een toename van het aantal fietsers.

Comfort en veiligheid

We hebben onder andere van de Fietzersbond positieve reacties gekregen over de extra ruimte voor fietsers en voetgangers. Er is op de viaducten en op de hellingen naar de viaducten aanmerkelijk meer ruimte gecreëerd. Ook zijn enkele oversteekplaatsen bij verkeerslichten verbeterd, vooral bij de Arend Noorduijnstraat en de Willemsweg. Hiermee is het comfort en de verkeersveiligheid duidelijk verbeterd. Ook de bewoners van Bottendaal zijn tevreden met de aanpassingen. Zij geven aan dat zowel de extra ruimte voor de fietser en voetgangers als de aparte afslag richting Burghardt van den Berghstraat heeft gezorgd voor meer comfort en veiligheid. Zij zijn ook tevreden over de doorstroming van het verkeer. Een aantal bewoners vreesde voor opstoppen maar ze constateren dat hoewel de Graafseweg een drukke weg blijft, het verkeer toch nauwelijks vast staat, en in elk geval niet vaker dan voorheen.

Conclusie

Op basis van de bovenstaande resultaten kunnen we concluderen dat de aanpassing van het eerste deel van de Graafseweg het gewenste effect heeft gehad en dat doorstroming op peil is gebleven, conform de verwachting.

2. Verkeersonderzoek inrichtingsvarianten

Begin 2018 heeft Bureau Goudappel Coffeng onderzocht wat er gebeurt met de doorstroming op de Graafseweg en in de wijken eromheen als we minder rijstroken maken ten gunste van een ventweg/fietspad. Daarbij is de Graafseweg ‘opgeknijpt’ in verschillende delen en is per wegdeel berekend wat er gebeurt als het aantal rijstroken stadinwaarts en/of staduitwaarts wordt teruggebracht. Omdat niet alleen het aantal rijstroken maar met name de kruispunten bepalend zijn voor de doorstroming, is ook onderzocht of het mogelijk is om de kruispunten compacter vorm te geven.

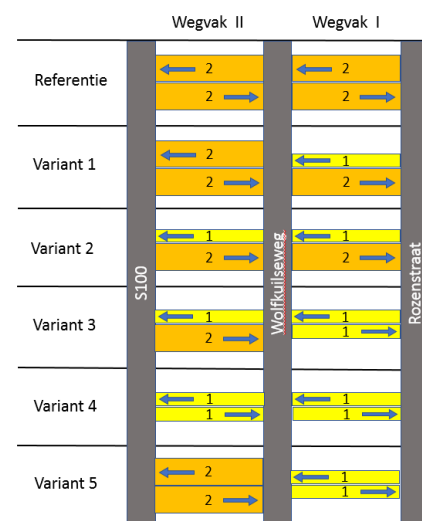
In deze studie zijn alleen de gevolgen van een mogelijke herinrichting beoordeeld op het aspect verkeersafwikkeling. De gevolgen van een herinrichting op andere aspecten zoals leefbaarheid en verkeersveiligheid, zijn in deze studie niet onderzocht.

De Graafseweg is voor het onderzoek onderverdeeld in een tweetal wegvakken:

- I. Wolfskuilseweg – Rozenstraat
- II. S100 – Wolfskuilseweg

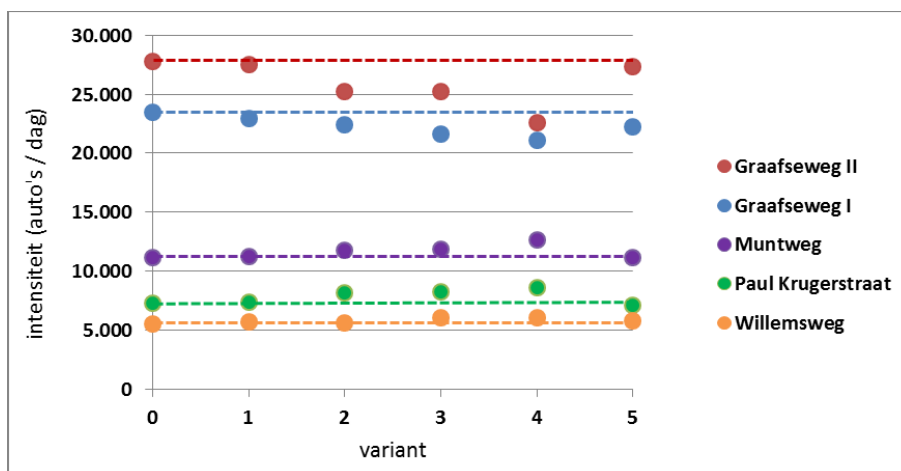
Met een verkeersmodelanalyse zijn vijf varianten onderzocht, die zijn vergeleken met de referentiesituatie (= huidige situatie, verkeersintensiteiten 2017):

- In variant 1 wordt de rijbaanversmalling, die in 2017 is uitgevoerd, verder doorgezet tot aan het kruispunt met de Wolfskuilseweg.
- In variant 2 wordt de gehele Graafseweg in zuidwestelijke richting versmald tot één rijstrook.
- In variant 3 wordt bovenop de versmalling in zuidwestelijke richting ook een versmalling doorgevoerd in noordoostelijke richting, tussen de Wolfskuilseweg en de Rozenstraat.
- Variant 4 gaat uit van een volledig 2x1-profiel tussen de S100 en de Rozenstraat.
- Variant 5 gaat uit van een 2x1-profiel tussen Rozenstraat en Wolfskuilseweg en een 2x2-profiel tussen Wolfskuilseweg en S100.



	referentie 2016	variant 1	variant 2	variant 3	variant 4	variant 5
Graafseweg:	etmaalwaarde	verschil ten opzichte van referentievariant (per rijrichting)				
- wegvak I	23.500	-2%	-5%	-8%	-10%	-5%
- wegvak II	27.800	-1%	-10%	-10%	-19%	-2%
	etmaalwaarde	verschil ten opzichte van referentievariant (beide rijrichtingen)				
Paul Krugerstraat	7.250	+1%	+13%	+14%	+19%	0%
Muntweg	11.180	0%	+6%	+6%	+13%	0%
Willemsweg	5.550	+2%	+1%	+9%	+9%	+4%
S100 (Energieweg)	31.430	+1%	+2%	+2%	+2%	+1%
S102 (Industrieweg - Marialaan)	17.670	+1%	+2%	+2%	+3%	+1%
S105 (Sint Annastraat)	14.870	0%	0%	0%	+1%	0%

Het versmallen van de Graafseweg leidt in alle varianten tot een daling van de verkeersintensiteiten op de Graafseweg zelf. Op de omliggende wegen is een (lichte) stijging te zien, afhankelijk van de variant (zie onderstaande figuur).



Op wegvak I (tussen Rozenstraat en Wolfskuilseweg) kan de Graafseweg versmald worden tot één rijstrook per rijrichting, zonder dat er afwikkelp Problemen zullen ontstaan. Deze situatie komt overeen met variant 5. Hierbij zijn de verkeerseffecten op omliggende wegen beperkt (variërend tussen de 0 en 2%). Voor dit deel van de Graafseweg betekent het versmallen van de weg in feite het verwijderen van overcapaciteit. Bij versmalling van dit wegvak kan op het kruispunt Graafseweg - Rozenstraat worden volstaan met één rijstrook voor rechtdoor stad-uit.

Op wegvak II tussen de Wolfskuilseweg en Dennenstraat leidt het terugbrengen van het aantal rijstroken in één of in beide richtingen tot grotere verkeerseffecten op omliggende wegen (tot maximaal 19% bij variant 4). Voor deze varianten is nader onderzoek nodig naar benodigde maatregelen om de effecten op omliggende wegen zo beperkt mogelijk te houden cq. om uitwijkend verkeer nadrukkelijker via de S100 te sturen. Bij versmalling van dit wegvak kan op het kruispunt Graafseweg - Dennenstraat worden volstaan met één rijstrook voor rechtdoor (in beide richtingen).

Op wegvak II op het deel tussen Dennenstraat en S100 lijkt het niet haalbaar om de capaciteit te verlagen. Wél kan op het Nelson Mandelaplein mogelijk worden volstaan met een enkel linksafvak op de Graafseweg stad-uit.

Op het kruispunt Graafseweg – Wolfskuilseweg lijkt het niet haalbaar om opstelvakken te verwijderen, ook niet indien aanliggende wegvakken worden versmald. Om een compacter kruispunt te realiseren kan in theorie het linksafvak van de Graafseweg naar de Wolfskuilseweg worden verwijderd; in de praktijk is dit echter onwenselijk omdat dit een forse extra toename op de Paul Krugerstraat veroorzaakt en omdat een linksafverbod lastig handhaafbaar is.

Het verkeersonderzoek is als bijlage bijgevoegd. Indien gewenst kan er een korte presentatie/toelichting worden verzorgd voor raadsfracties.

3. Inrichtingsvoorstel en vervolgtraject

Gezien de resultaten van het verkeersonderzoek stellen we voor om de Graafseweg op wegvak I (tussen Rozenstraat en Wolfskuilseweg) te versmallen tot één rijstrook per rijrichting. Op het kruispunt Graafseweg – Rozenstraat kan tevens één van de twee rechtdoorgaande opstelvakken staduitwaarts worden verwijderd. De ruimte die vrijkomt kan worden benut voor bv. een ventweg of fietspad langs de woningen aan de zuidzijde en/of een middenberm. Dat draagt bij aan een inrichting die past bij een stadsweg zoals we die voor ogen hebben. Een weg die meer ruimte biedt voor lokaal verkeer en minder voor bovenlokaal verkeer 'op doorreis'. Er is bovendien weinig effect op de omliggende wegen. Een nieuwe inrichting zorgt er ook voor dat de as van de weg verder van de huizen komt te liggen en dat fietsers en voetganger meer ruimte hebben om zich veiliger en comfortabeler kunnen verplaatsen. Het versmallen van dit wegvak zal waarschijnlijk ook leiden tot een lagere rijnsnelheid en een lagere geluidsproductie, wat de leefbaarheid en de verkeersveiligheid ook ten goede komt.

Op het kruispunt Graafseweg – Wolfskuilseweg kunnen géén opstelvakken worden verwijderd. Op de laatste circa 100m vóór het kruispunt met de Wolfskuilseweg is ruimte nodig voor opstelruimte vóór het kruispunt en een weefvak ná het kruispunt. Om te bepalen welke lengte het weefvak / opstelruimte op wegvak moet hebben, willen we de versmalling testen door middel van een tijdelijke rijstrookafzetting (proefopstelling).

Op wegvak II (tussen Wolfskuilseweg en S100) is een versmalling niet zonder meer haalbaar. Hoewel de Graafseweg zelf het verkeer lijkt te kunnen verwerken, is de kans groot dat er een (forse) verschuiving van het verkeer zal plaatsvinden naar omliggende wegen zoals Paul Krugerstraat en Muntweg. Een versmalling op wegvak II achten we dan ook niet haalbaar zolang er geen maatregelen worden genomen om de toename op omliggende wegen tot een minimum te beperken. Er zou dan ook nog eens extra goed gekeken moeten worden naar de bereikbaarheid van andere stadsdelen zoals Dukenburg.

We zien wel dat er op delen van wegvak II (vooral tussen Wolfskuilseweg en Dennenstraat) historisch gegroeide situaties zijn die we tegenwoordig minder gewenst vinden, zoals huizen die per fiets moeilijk bereikbaar zijn of de oversteekplek bij de Verbindingsweg. Vanuit dit oogpunt heeft het terugbrengen van het aantal rijstroken de voorkeur. We willen

dan ook nader onderzoeken of er mogelijkheden zijn om verkeerstoename op de omliggende wegen zoveel mogelijk te beperken. Mochten hier geen mogelijkheden voor zijn, dan gaan we kijken naar mogelijkheden om aanpassingen te doen, zónder het aantal rijstroken te beperken. Zo kan bv. een breedtebeperking (geen vrachtauto's op de linkerstrook) worden toegepast, zodat er ruimte ontstaat voor een smalle middenberm. Ook kunnen we de voormalige vluchtstroken tussen Cavaljeweg en S100 en één van de twee linksafstroken staduitwaarts bij de S100 (Nelson Mandelaplein) verwijderen. Verder willen we de oversteekbaarheid op dit wegvak verbeteren. Deze maatregelen zullen zowel de leefbaarheid als de verkeersveiligheid verbeteren.

Het vervolgtraject om te komen tot een herinrichting zou er als volgt uit kunnen zien:

- Collegebesluit en raadsbrief (oktober 2018)
- Proefopstelling wegvak I (oktober-november 2018)
- Vervolgonderzoek wegvak II (eind 2018)
- Resultaten proefopstelling en vervolgonderzoek verwerken in schetsontwerp (begin 2019)
- Uitwerken ontwerp met bewoners (1^e helft 2019)
- Werkvoorbereiding en aanbesteding (2^e helft 2019)
- Uitvoering werkzaamheden (2020 cq. ná Waalbrug-renovatie)

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

mr. drs. A.H. van Hout
gemeentesecretaris

drs. H.M.F. Bruls
burgemeester