



VERKEERS- PROBLEMATIEK NIJMEGEN HEES

**ADVIES VOOR EEN AANPAK
OP KORTE EN LANGE TERMIJN**



Nijmegen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Titel rapport	<i>Verkeersproblematiek Nijmegen Hees</i>
Opgesteld door	Goudappel Coffeng <i>Alex Mulders, Pascale Willems, Leon Rook, in samenwerking met focusgroep Nijmegen Hees</i>
In opdracht van	Gemeente Nijmegen
Datum publicatie	Juli 2018
Kenmerk	NMG249/Wqp/1209.01

Inhoudsopgave

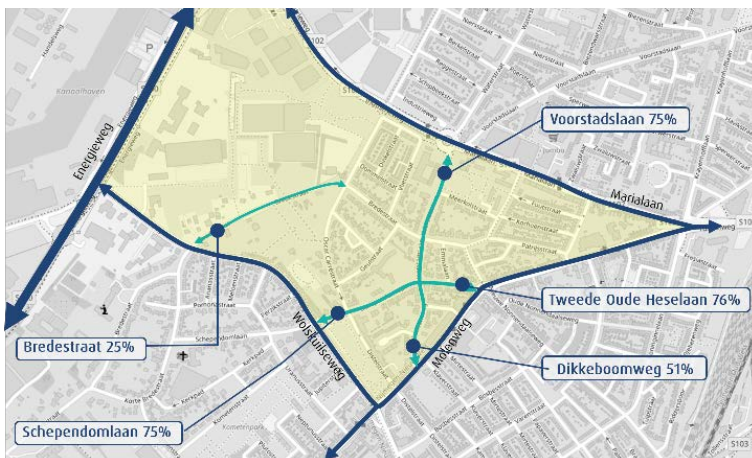
1.	Inleiding	4
	1.1. Sluipverkeer in Nijmegen Hees	
	1.2. Samen met een focusgroep maatregelen uitwerken	
	1.3. Leeswijzer	
2.	Wat is het probleem?	6
	2.1. Sluiproutes door de wijk in beeld	
	2.2. Herkomst en bestemming van verkeer op de Voorstadslaan	
	2.3. Route door de wijk is korter én sneller	
3.	Met de focusgroep komen tot maatregelen	8
	3.1. Focusavond 1 Gezamenlijke schouw	
	3.2. Focusavond 2 Beoordelen en prioriteren van maatregelen	
	3.3. Focusavond 3 Doorspreken concept maatregelenpakket	
4.	Maatregelenpakket	14
	4.1. Maatregelen voor morgen	
	4.2. Korte termijn maatregelen	
	4.3. Lange termijn maatregelen	
5.	Conclusie en vervolg	20
B.	Bijlagen	22
	B.1. Verslagen bijeenkomsten	
	B.2. Beoordeling maatregelen	

1 Inleiding

1.1. Sluipverkeer in Nijmegen Hees

Nijmegen heeft in 2017 een focusgroep in Nijmegen Hees opgestart om de verkeersproblematiek in de wijken Hees, Wolfskuil en Heseveld te bespreken. Samen met de focusgroep is onderzoek gedaan naar sluipverkeer, routes van het autoverkeer door de wijk en daadwerkelijk gereden snelheden.

Een onderzoek met kentekenregistraties heeft vastgesteld dat op een aantal routes door Nijmegen Hees sprake is van een hoog aandeel gebiedsvreemd verkeer. Vooral op de Voorstadslaan, de Tweede Oude Heselaan en de Schependomlaan doet het probleem van sluipverkeer zich voor. Driekwart van het autoverkeer op deze routes heeft geen herkomst en/of bestemming in de woonbuurt (gele gebied in onderstaande kaart). Dit leidt ertoe dat de verkeersintensiteiten in het gebied hoog zijn. Op de Voorstadslaan rijden circa 6.500 motorvoertuigen per dag. Dit is verkeerskundig niet in overeenstemming met een 30 km/u-weg. Daarnaast wordt er vaak te hard gereden. Volgens onderzoek ligt de gemiddeld gereden snelheid op ruim 40 km/u.



Aandeel gebiedsvreemd verkeer door de wijk (gele gebied).

1.2. Samen met een focusgroep maatregelen uitwerken

Om de problematiek van het sluipverkeer in dit specifieke deel van Nijmegen Hees aan te pakken heeft de gemeente Nijmegen een focusgroep opgestart. Met deze groep zijn, onder begeleiding van Goudappel Coffeng, maatregelen bedacht om het sluipverkeer in het gebied tegen te gaan. Dit rapport geeft het advies welke maatregelen daarvoor kansrijk zijn om uit te werken.

1.3. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van dit rapport gaat dieper in op het verkeersprobleem. Het proces en de resultaten van de focusavonden alsmede de ambitie die de focusgroep heeft opgesteld voor de wijk zijn uitgewerkt in hoofdstuk 3. Vervolgens gaat hoofdstuk 4 over het maatregelenpakket, waarin zowel maatregelen voor de korte als de lange termijn zijn opgenomen. Het laatste hoofdstuk geeft de samenvattende conclusies en een doorkijk naar het vervolg.



Focusgroep Nijmegen Hees.

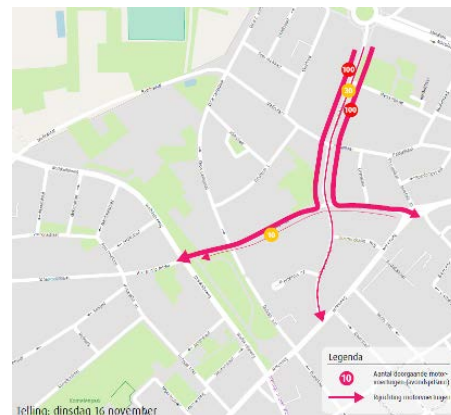
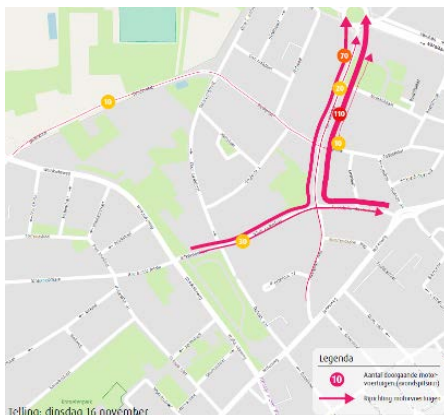
2 Wat is het probleem?

2.1. Sluiproutes door de wijk in beeld

Bewoners van de Voorstadslaan hebben een sterke toename ervaren van het autoverkeer na de gewijzigde aansluiting van de Wolfskuilseweg op de Energieweg en de openstelling van 'de Oversteek'. Dit heeft als resultaat dat er sluipverkeer rijdt door de wijk. In dit deel van Nijmegen Hees gaat het over 2 routes:

- De route via Schependomlaan – Voorstadslaan
- De route via Tweede Oude Heselaan – Voorstadslaan.

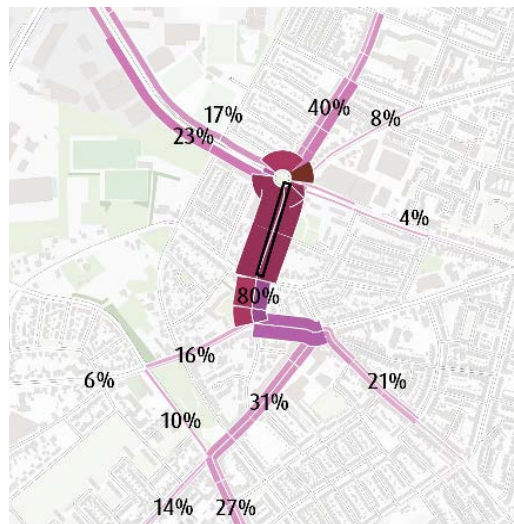
Ruim driekwart van het autoverkeer op deze routes heeft geen herkomst en bestemming in de wijk. Het probleem doet zich zowel in de spits als buiten de spits voor. Ook tijdens de meer rustige uren is een groot deel van het verkeer geen bestemmingsverkeer. Het drukste moment is de avondspits. Dan rijden op beide routes bijna 400 motorvoertuigen door de wijk heen. Bij het beoordelen van maatregelen is deze analyse van belang. Maatregelen die op de belangrijke sluiproutes zorgen dat de reistijd omhoog gaat, en de betreffende route dus minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer, zullen qua oplossend vermogen goed scoren.



Absolute aantallen gebiedsvreemd verkeer per route doorheen de wijk. Van zuid naar noord (links), van noord naar zuid (rechts).

2.2. Herkomst en bestemming van verkeer op de Voorstadslaan

Een analyse met het regionale verkeersmodel naar herkomsten en bestemmingen van het autoverkeer op de Voorstadslaan geeft aan dat een groot deel een herkomst of bestemming heeft in de wijk ten noorden van de Industriegeweg / Marialaan. Er is ook een significant deel dat naar de Industriegeweg rijdt of er vandaan komt. Van verkeer dat rijdt op de Voorstadslaan, maakt circa 30% gebruik van de Molenweg, circa 20% van de Nieuwe Nonnendaalseweg. Een minder groot aandeel maakt gebruik van de Schependomlaan.



Analyse herkomsten en bestemmingen van verkeer op de Voorstadslaan op basis van het verkeersmodel.

2.3. Route door de wijk is korter én sneller

Een analyse in Google Maps toont aan dat voor een aantal relaties in Nijmegen de routes door de wijk heen zowel korter als sneller zijn. Maatregelen die de reistijd van de sluiproutes door de wijk verhogen zullen daarom effect hebben. De reistijd verhogen met enkele minuten zorgt ervoor dat alternatieve routes via de hoofdstructuur in tijd korter worden.



Tussen
Wijk Nijmegen Biezen
& Oud West



Tussen
CWZ, deel Goffert
Hatert & Grootstal

Reistijdenanalyse op basis van Google Maps.

3 Met de focusgroep komen tot maatregelen

Nijmegen heeft voor het specifieke verkeersprobleem in dit deel van Nijmegen Hees een focusgroep opgestart. Deze focusgroep is samengesteld naar aanleiding van de informatieavond over Geluid Energieweg/ Neerboscheweg van 13 juli 2018. Met een tiental enthousiaste bewoners uit het gebied is in 3 bijeenkomsten het probleem besproken, maatregelen bedacht en geprioriteerd en in gesprek gegaan over een aanpak. Tijdens de eerste bijeenkomst is gestart met een gezamenlijke schouw van de wijk. Dit maakt het mogelijk de problematiek tijdens een avondspitssituatie te bekijken. Tegelijkertijd zijn mogelijke maatregelen om het sluipverkeer in de wijk te verminderen en/ of de snelheid van het autoverkeer te remmen ter plekke besproken. De tweede focusavond heeft als doel om de beoordeling van de mogelijke maatregelen door te spreken en waar nodig aan te vullen. Tijdens de bijeenkomst prioriteren de deelnemers de maatregelen. Welke maatregelen dragen bij aan het oplossen van het probleem? Een laatste bijeenkomst met de focusgroep heeft als doel het concept maatregelenpakket te toetsen en bij te sturen waar nodig.

Onderstaand schema toont het doorlopen traject met de focusgroep.

Dit rapport geeft de hoofdlijnen van de resultaten en uitkomsten van de bijeenkomsten. Meer details van de bijeenkomsten zijn terug te vinden in de verslagen van de betreffende sessies, opgenomen in Bijlage B.1.



Drie focusavonden om met elkaar tot een maatregelenpakket te komen.

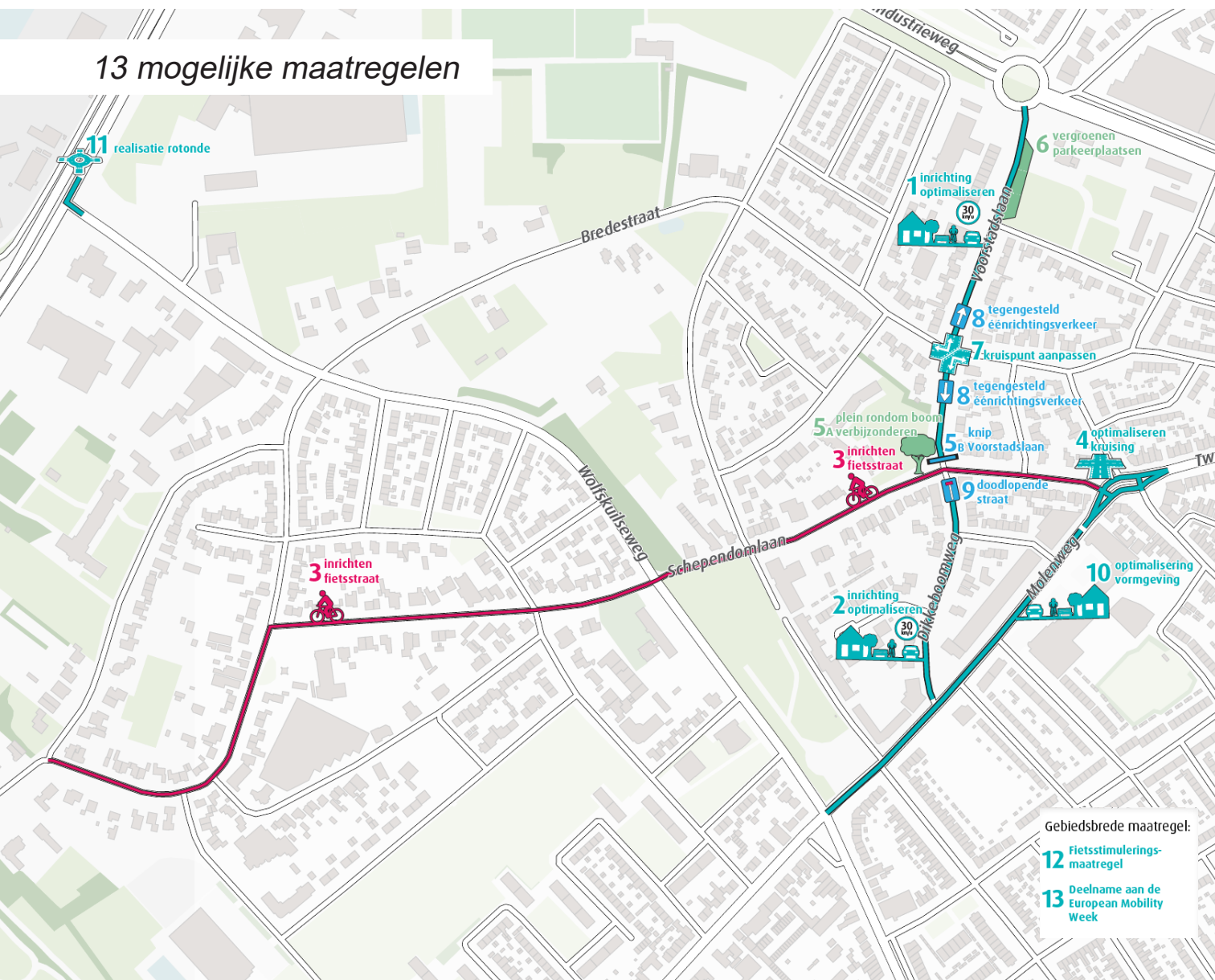
3.1. Focusavond 1 | Gezamenlijke schouw

Samen met experts vanuit de vakgroep Mobiliteit van de gemeente Nijmegen en de focusgroepleden Nijmegen Hees is tijdens de eerste focusavond de problematiek letterlijk verkend. Samen met de deelnemers is in de avondspits door het gebied gelopen. Ter plekke is de verkeerssituatie en het verkeersgedrag vastgesteld. Tevens is benoemd welke knelpunten zich voordoen en welke mogelijke oplossingen hiervoor te bedenken zijn. Na de schouw werd de focusavond afgesloten door de kansrijke maatregelen op kaart in te tekenen. Dit heeft geleid tot 13 kansrijke maatregelen.



Gezamenlijke schouw in de wijk tijdens de eerste focusavond.

13 mogelijke maatregelen



13 mogelijke maatregelen om sluipverkeer in de wijk tegen te gaan, genoemd tijdens de eerste focusavond op 5 april 2018.

3.2. Focusavond 2 | Beoordelen en prioriteren van maatregelen

Beoordelen van maatregelen

Alle 13 opgehaalde maatregelen van de eerste focusavond zijn beoordeeld op basis van 4 aspecten (zie in kader hieronder). De volledige beoordeling, zoals doorgenomen met de focusgroep tijdens de tweede focusavond, is terug te vinden in bijlage B.2.



Oplossend vermogen

Ieder voorstel heeft consequenties voor het autoverkeer en de leefkwaliteit in de buurt. Wij bepalen op basis van expert judgement in welke mate de maatregel een effect heeft op het terugdringen van sluipverkeer door de aangeduide straten.

Overige verkeereffecten/neveneffecten

Naast een effect op het sluipverkeer heeft iedere maatregel ook overige verkeers-effecten/neveneffecten. Verschuift het gebiedsvreemde verkeer naar andere ongewenste routes of is de inschatting dat het autoverkeer juist meer van de gewenste hoofdstructuur om de wijk gebruik maakt? Dit effect brengen we in beeld.

Draagvlak in de wijk

Het afsluiten van woonstraten is effectief in het weren van sluipverkeer. De consequentie is wel dat ook de bewoners van de desbetreffende straat moeten omrijden. Dergelijke consequenties brengen wij per maatregel in beeld, waarbij wij een inschatting doen van het draagvlak in de wijk.

Financiële consequenties

Wat kost de realisatie van een maatregel? Wij brengen in beeld wat de financiële consequenties zijn. We doen geen kostenraming, maar bepalen op basis van expert judgement de ordegrootte van een eventuele investering.

Prioriteren van maatregelen

Op basis van de beoordeling en de kennis die de focusgroep heeft van de wijk, zijn deelnemers gevraagd om de maatregelen te prioriteren door, elk voor zich, hun top 3 van maatregelen kenbaar te maken.

De gezamenlijke conclusie is:

- Een mix van maatregelen lijkt nodig; er is niet één maatregel die er uit springt.
- Welke type sluipverkeer werende maatregel we willen uitwerken is afhankelijk van hoeveel autoverkeer er nog blijft rijden. Hoeveel autoverkeer blijft er nog rijden bij onaantrekkelijker maken van de route?
- Een afsluiting is alleen interessant mist er geen nieuw probleem bij komt. Sluipverkeer mag niet verschuiven naar andere straten in de wijk.
- De focusgroep ondersteunt de herinrichting van de Schependomlaan (meer ruimte en comfort voor de fiets)
- Bij de poorten van het gebied is een ingreep nodig, zowel bij de toegang van de wijk vanaf de Tweede Oude Heselaan/ Molenweg als bij de toegang vanaf de rotonde van de Marialaan.
- Fietsstimulering of andere gedragsaanpakken is leuk voor erbij maar heeft naar verwachting van de focusgroep beperkt effect.

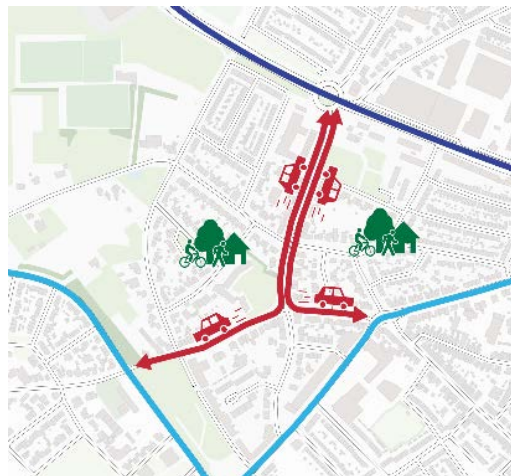


Beoordeling en prioritering van 13 mogelijke maatregelen tijdens de tweede focusavond op 17 mei 2018.

3.3. Focusavond 3 | Doorspreken concept maatregelenpakket

Het doel van de derde bijeenkomst van de focusgroep is om met elkaar de dialoog aan te gaan over het opgestelde concept maatregelenpakket voor de korte en de lange termijn. Het is de bedoeling om met elkaar tot een gedragen advies naar de gemeente Nijmegen te komen.

Tijdens de bijeenkomst is eveneens samen met de focusgroep de gezamenlijke ambitie voor de wijk vastgesteld. Bij het uitvoeren van maatregelen dient deze ambitie als basis voor een evaluatiekader.



Gezamenlijke ambitie voor de wijk.



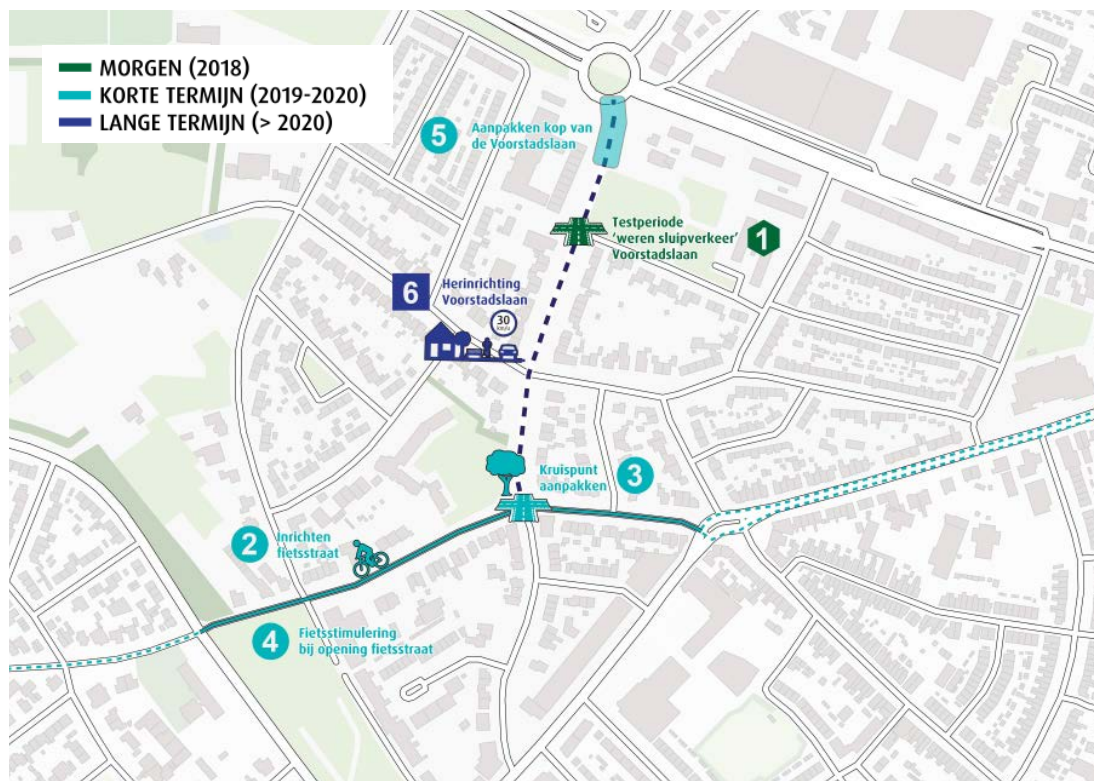
Gezamenlijke ambitie voor de wijk

Verbeteren woonkwaliteit en meer ruimte en kwaliteit voor voetgangers en fietsers door:

- Het zoveel mogelijk weren van doorgaande autoverkeer door de wijk met als ambitie een halvering van de huidige intensiteit
- Lagere gemiddelde rijsnelheid van het autoverkeer. Auto's rijden niet sneller dan 30 km/u in de wijk. Indien de Schependomlaan wordt ingericht als fietsstraat, geldt daar een snelheid van 20 km/u.

4 Maatregelenpakket

De input uit de derde en laatste bijeenkomst is gebruikt om vanuit de focusgroep een advies op te stellen voor een maatregelenpakket. Het pakket bevat zowel maatregelen die als het ware morgen kunnen uitgevoerd worden (2018), maatregelen die spelen op de korte termijn (2019-2020) en op de lange termijn (> 2020). Onderstaande kaart toont het volledige maatregelenpakket, met een onderverdeling naar uitvoeringstermijn.



Kaartbeeld met het volledige maatregelenpakket voor Nijmegen Hees, met een onderverdeling naar uitvoeringstermijnen.

4.1. Maatregelen voor morgen (2018)



Testperiode ‘weren sluiptverkeer’ Voorstadslaan

Een maatregel die op zeer korte termijn kan worden uitgevoerd is een ingreep waarbij de Voorstadslaan tijdelijk onderbroken wordt. Doel is het testen van maatregelen om het sluiptverkeer te beperken. Dit kan bestaan uit het fysiek versmallen van een deel van de Voorstadslaan. Door op strategische locaties bloembakken tijdelijk neer te zetten. Een verdergaande maatregel zou het tijdelijk afsluiten van de Voorstadslaan zijn. Een tijdelijke afsluiting kan bijvoorbeeld komen te liggen tussen de rotonde met de Marialaan en de kruising met de Meerkolstraat. Op deze manier worden sluiptroutes via de Voorstadslaan - Schependomlaan en Voorstadslaan - Tweede Oude Heselaan onmogelijk gemaakt. Een alternatieve sluiptroute via de Bredestraat is op deze manier ook niet interessant als mogelijke uitwijkroute.

Wij geven het advies om een dergelijke test in het najaar van 2018 uit te voeren voor een periode van twee weken. Samen

met de wijk is het nodig deze testperiode voor te bereiden, zowel in de exacte uitwerking, duur als locatie. Mocht gekozen worden voor een meer drastische test als een afsluiting dan is het belangrijk om ook te kijken of aanvullende maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat het sluiptverkeer zich verplaatst naar andere ongewenste routes. Dit om te vermijden dat het sluiptverkeer zich verplaatst naar andere ongewenste routes.

Tijdens de testperiode is het nodig om te monitoren om zo na afloop van de proefperiode het effect van de maatregel te bepalen. Een bevraging van bewoners van de wijk via een digipanel brengt de waarderings van bewoners in beeld. Hoe hebben zij de testperiode ervaren?

Indien de test succesvol blijkt en het geen negatieve effecten oplevert, wordt samen met de focusgroep en de gemeente Nijmegen gekeken naar een definitieve oplossing.

2

4.2. Korte termijn maatregelen (2019 - 2020)

Herinrichting Schependomlaan

Op dit moment loopt er een subsidieaanvraag van de gemeente Nijmegen bij de provincie Gelderland voor de herinrichting van de Schependomlaan. De Schependomlaan maakt onderdeel uit van een fietsroute tussen Nijmegen Hees en Nijmegen centrum. Het doel van de herinrichting is het creëren van een aantrekkelijke en comfortabele fietsverbinding tussen de bestaande fietsroutes van de Dennenstraat/Kerkpad en fietspaden langs de Tweede Oude Heselaan. Onderstaande figuur geeft weer hoe de Schependomlaan er in de toekomst eventueel uit zou kunnen zien als wordt gekozen voor inrichting als fietsstraat.

De focusgroep is van mening dat deze maatregel ook een belangrijke schakel is in het realiseren van de ambitie die gesteld is voor de wijk. De verwachting is dat door de herinrichting er meer ruimte komt voor fietser en voetganger, en minder voor de auto. Bij een eventuele inrichting als fietsstraat is bekend dat de snelheid van het autoverkeer naar ongeveer 20 km/u gaat. Als gevolg van de herinrichting en de snelheidsverlaging zal een deel van het doorgaand verkeer deze route als minder aantrekkelijk gaan ervaren. Dit geeft een afname van het huidige sluipverkeer.



HUDIGE SITUATIE



MOGELIJK TOEKOMSTBEELD

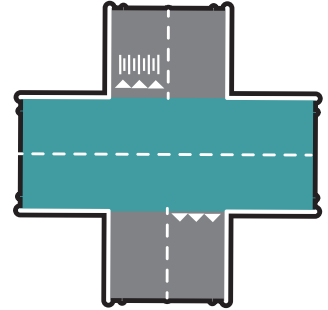
Schependomlaan in de huidige situatie (links). Voorbeeld van fietsstraat met gelijkwaardige condities in de Lentse Schoolstraat in Lent (rechts).

MEEKOPPELKANSEN BIJ HERINRICHTING SCHEPENDOMLAAN

3

Aanpak kruispunt Voorstadslaan - Schependomlaan

De herinrichting van de Schependomlaan heeft ook effect op de voorrangssituatie bij het kruispunt met de Voorstadslaan. Indien wordt gekozen voor een inrichting als fietsstraat dan heeft verkeer op de Schependomlaan voorrang op verkeer vanuit de Voorstadslaan. Bij het aanleggen van de fietsstraat zou, komende van de Voorstadslaan, het kruispunt met Schependomlaan vooraf gegaan worden door duidelijke drempels om snelheid te remmen en attentie te verhogen op de voorrangssituatie. Zowel de verandering van de voorrangssituatie als de aanleg van snelheidsbeperkende maatregelen nabij de kruising hebben naar verwachting een effect op de snelheid van het autoverkeer en de hoeveelheid sluipverkeer.



4

Een andere meekoppelkans met de herinrichting van de Schependomlaan is om na realisatie een fietsstimuleringscampagne op te stellen, samen met ambassadeurs in de wijk. Het doel van fietsstimulering is om meer korte autoritten te vervangen door fietsritten. De Nijmeegse wijken die hier ervaring mee hebben laten zien dat meer mensen vaker gaan fietsen. Tevens leidt dit tot meer verbondenheid in de wijk.



5

Aanpak kop van de Voorstadslaan

Deze maatregel heeft als doel om de toegang tot de Voorstadslaan vanaf de rotonde bij de Marialaan te ontmoedigen. In de huidige situatie is de toegang breed opgezet en niet geloofwaardig als toegang tot een 30 km/u gebied. De voornaamste ingreep is het versmallen van de toegang.

De focusgroep geeft aan dat bij het aanpakken van de kop van de Voorstadslaan er speciaal aandacht moet zijn voor voldoende opstelruimte en goed zicht voor automobilisten en fietsers.

Een aanvullende meekoppelkans is om tegelijkertijd de aanliggende parkeerstrook die niet wordt gebruikt te vergroenen. Hiermee wordt direct de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte vergroot.



Kop van de Voorstadslaan in de huidige situatie (boven). Voorbeeld van inrit van lagere orde in een gelijkwaardige conditie in de Erasmuslaan in Nijmegen (onder).

4.3. Maatregelen voor de lange termijn (> 2020)

Herinrichting Voorstadslaan

De verkeerskundige inrichting en vormgeving van de Voorstadslaan komt op dit moment niet overeen met een 30 km/u inrichting. Het voorstel tot herinrichting van de Voorstadslaan past bij het streven van Nijmegen om een impuls te geven aan het onderhoud van woonstraten en groen. Het is zaak om bij de eerstvolgende moment van grootonderhoud te komen tot herinrichting van dit wegvak. Belangrijke ontwerpelementen daarbij zijn het fysiek of visueel versmallen van de rijbaan. De herinrichting zorgt voor lagere snelheden, betere oversteekbaarheid en heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Daarnaast vermindert het aandeel sluipverkeer omdat de herinrichting de route minder aantrekkelijk maakt voor doorgaand autoverkeer.

Belangrijke noot bij deze maatregel is dat indien de fietsroute op de Schependomlaan niet (op korte termijn) doorgaat, er wordt getracht deze maatregel in de planning meer naar voren te brengen.



HUDIGDE SITUATIE



MOGELIJK TOEKOMSTBEELD

Voorstadslaan in de huidige situatie (links). Voorbeeld van herinrichting met gelijkwaardige condities in de Daalseweg in Nijmegen (rechts).

5

Conclusie en vervolg

De wijk Nijmegen Hees in Nijmegen West kampt met een ongewenste doorgaande verkeersstroom over de Voorstadslaan en de Schependomlaan. Voor beide routes geldt dat driekwart van het verkeer sluipverkeer is. De woonfunctie van deze straten verhouden zich niet met de huidige intensiteiten van het autoverkeer (ruim 6.500 per etmaal op de Voorstadslaan). Verkeerskundig wordt een bovengrens voor 30/h-wegen aangehouden van 5.000 voertuigen per etmaal. Bovendien ligt de gemiddelde snelheid van het autoverkeer met 42 km/h ruim hoger dan de toegestane snelheid van 30 km/u.

De ambitie is de hoeveelheid autoverkeer terug te dringen, passend bij de woonfunctie van de wijk. Ook de snelheid van het autoverkeer dient daarbij in overeenstemming te zijn met het snelheidsregime. Het resultaat: een prettige straat om aan te wonen, met ruimte voor bestemmingsverkeer, fietsers en voetgangers. Samen met een select groepje bewoners in een focusgroep is gezocht naar kansrijke maatregelen om de verkeersproblemen aan te pakken. Uitgangspunt daarbij is dat het weren van het bestaande sluipverkeer niet tot andere problemen mag leiden in de wijk.

MORGEN (2018)

1

Testperiode 'weren sluijverkeer' Voorstadslaan

Een test uitvoeren met sluijverende maatregelen voor een periode van 2 weken. Inclusief monitoring van de effecten en bevraging naar ervaringen van bewoners.

KORTE TERMIJN (2019-2020)

2

Herinrichting Schependomlaan tot fietsstraat

I.s.m. subsidieaanvraag bij de provincie Gelderland. Meer ruimte komt voor fietser en voetganger, minder voor de auto.

3

Aanpak kruispunt Voorstadslaan - Schependomlaan

Veranderen voorrangssituatie en toevoeging van een vertraging.

4

Fietsstimulering

Fietsstimuleringscampagne opstellen bij de opening van de nieuwe fietsstraat en fietsroute, met als doel meer korte autoritten vervangen door fietsritten.

5

Aanpak kop van de Voorstadslaan

Toegang tot de Voorstadslaan vanaf de rotonde ontmoedigen door deze in te richten als toegang naar een 30km/u-gebied.

LANGE TERMIJN (> 2020)

6

Herinrichting Voorstadslaan

Bij een programmering groot onderhoud het wegvak inrichten als een geloofwaardige 30km/u-weg.



Morgen mee starten

Zet in op een test in het najaar van 2018. Voer daarbij twee weken lang een test uit met een tijdelijke 'sluipwerende maatregel'. Het advies is om in het najaar twee weken lang een test uit te voeren waarbij een 'sluipwerende maatregel' tijdelijk getest kan worden. Het is aan Nijmegen deze test na de zomer samen met de wijk uit te werken. De test kan variëren van het strategisch plaatsen van bloembakken zodat het doorgaande autoverkeer vertraging oploopt op de huidige route tot het tijdelijk afsluiten van de Voorstadslaan op een strategische plek. Het voordeel van een testmaatregel is dat uit de evaluatie lering getrokken wordt. Wat zijn de verkeerskundige effecten? En is er draagvlak in de wijk voor een sluipwerende maatregel? Bij succes is het zaak de geleerde ervaringen te benutten om een structurele oplossing uit te werken.



Maatregelen voor 2020

Nijmegen wil op korte termijn aan de slag met de herinrichting van de Schependomlaan. De financiering hiervan is afhankelijk van provinciale fietssubsidie. Bij subsidieverlening kan Nijmegen starten met de plannen voor de herinrichting. De herinrichting levert een bijdrage aan het terugdringen van het sluipverkeer. Het wegbeeld zal na de herinrichting leiden tot lagere snelheden voor het autoverkeer over de Schependomlaan. Het advies is om de herinrichting te combineren met aanvullende maatregelen. Snelheidsremmende maatregelen bij de kruising met de Voorstadslaan, aanpassen van de voorrangssituatie en andere inrichting op de toegang van de Voorstadslaan vanaf de rotonde Marialaan. Na realisatie van de herinrichting is het zinvol om tevens een fietscampagne te starten, als ondersteunende maatregel om fietsgebruik door de wijk te stimuleren.

6

Maatregel na 2020

Het wegbeeld van de Voorstadslaan is niet in overeenstemming met de woonfunctie. Bij gepland onderhoud van de Voorstadslaan is het advies te komen tot een herinrichting van de weg. Het gewenste toekomstige wegbeeld leidt tot minder autoverkeer en geeft meer ruimte voor fiets, voetgangers en groen.

Vervolgstappen

Met het advies vanuit Nijmegen Hees is het aan Nijmegen om vervolgstappen in gang te zetten. Nijmegen zal daarbij het advies toetsen, zowel verkeerstechnisch als financieel. De uitkomsten hiervan legt de gemeente terug bij de focusgroep. Voor het vervolg is het van belang de inwoners uit de wijk te betrekken bij het uitwerken van de testmaatregel. De bestaande focusgroepleden uit Nijmegen Hees zijn betrokken en actief. De uitwerking van de testmaatregel helpt om samen met focusgroepleden breder draagvlak in de wijk te krijgen. Monitoring en draagvlakmeting na de test geeft tevens inzicht in hoeverre er draagvlak is voor het invoeren van een structurele sluipwerende maatregel.

B Bijlagen

B.1. Verslagen van bijeenkomsten

De volgende pagina's bevatten de besprekingsverslagen van de drie bijeenkomsten van de focusgroep:

- **Focusavond**, d.d. 5 april 2018
- **Focusavond**, d.d. 17 mei 2018
- **Focusavond**, d.d. 31 mei 2018

B.2. Beoordeling maatregelen

Goudappel Coffeng
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Goudappel Coffeng BV is gevestigd in Amsterdam, Den Haag, Deventer,
Eindhoven en Leeuwarden

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



Nijmegen