

Reactienotitie participatie Griftdijk

1. Inleiding

De Griftdijk (Noord) is een belangrijke en veelgebruikte verkeersroute. Rondom de Griftdijk zijn de afgelopen jaren veel nieuwe woningen en bedrijven gebouwd. De weg werd daardoor door steeds meer mensen gebruikt. De gemeente wil daarom onderzoeken of en hoe de Griftdijk beter op de toekomst kan worden voorbereid door te werken aan een aantal scenario's (set van maatregelen) voor een mogelijke herinrichting.

1.1 Proces tot nu toe

Om dat te kunnen doen zijn we met specialisten (een team van interne en externe deskundigen op het gebied van o.a. mobiliteit, stedenbouwkunde en civiele techniek) in gesprek en praten we met mensen uit de omgeving. Op 12 oktober 2022 heeft er een eerste inloopavond over de mogelijke herinrichting van de Griftdijk plaatsgevonden in Voorzieningshart De Klif. Tijdens deze inloopavond heeft de gemeente Nijmegen aan de hand van verschillende thema's laten zien wat er speelt op de Griftdijk. Bezoekers hebben daarnaast de mogelijkheid gekregen om te reageren, vragen te stellen en om wensen, ideeën en voorkeuren voor de inrichting van de Griftdijk met de gemeente te delen. De inbreng die tijdens deze avond is opgehaald, is weergegeven in de 'Notitie Participatie Inloopavond Griftdijk' (December 2022, MijnWijkplan). Ook digitale reacties en uitkomsten van persoonlijke gesprekken met stakeholders zoals Breng en het Citadel College zijn in deze notitie verwerkt. Deze notitie heeft een raadgevende rol. Dat betekent dat de notitie het startpunt is geweest van de zoektocht naar een aantal scenario's om de situatie op de Griftdijk te verbeteren en om te komen tot een mogelijke herinrichting.

1.2 Inhoud reactienotitie

In de reactienotitie die nu voor u ligt, vindt u een eerste **inhoudelijke reactie** van gemeente Nijmegen op de inbreng die in de omgeving is opgehaald. In deze reactienotitie stellen we een aantal randvoorwaarden vast en leggen we een aantal doelen aan u voor. De randvoorwaarden vormen het kader waar een mogelijke herinrichting van de Griftdijk aan moet voldoen. Deze komen voort uit onder andere gemeentelijk beleid en/of richtlijnen. Ze bepalen de beschikbare ruimte voor eventuele aanpassingen. De doelen komen voort uit de inbreng die we eerder intern en in de omgeving hebben opgehaald. Niet alle opgehaalde inbreng kan in deze reactienotitie al worden voorzien van een inhoudelijke reactie. Dat komt doordat niet alle inbreng binnen de scope van het project valt en doordat er nog keuzes moeten worden gemaakt in het proces. Dit lichten verderop in de notitie nader toe.

Opbouw

Deze reactienotitie heeft dezelfde opbouw als de 'Notitie Participatie Inloopavond Griftdijk' (December 2022, MijnWijkplan). We lichten eerst toe wat we wel en niet meenemen in het project. Vervolgens vindt u een eerste inhoudelijke reactie van de gemeente Nijmegen op

verschillende thema's. We sluiten af met een conclusie waarin we de randvoorwaarden en de doelen van het project presenteren.

1.3 Vervolg proces

We geven u graag de mogelijkheid om eventuele vragen en opmerkingen over deze reactienotitie met ons te delen. Dat kan door te mailen naar griftdijk@nijmegen.nl. De volgende stap in het proces is een tweede bijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst willen we gezamenlijk met de aanwezige betrokkenen de doelen vaststellen. Vervolgens gaan we gezamenlijk onderzoeken hoe we, rekening houdend met de vastgestelde doelen en randvoorwaarden, tot een aantal scenario's (set van maatregelen) voor een mogelijke herinrichting van de Griftdijk gaan komen. Een uitnodiging voor deze bijeenkomst volgt binnenkort. De inbreng die we ophalen tijdens dit inspraakmoment nemen we mee in een voorstel voor een herinrichting. Daarnaast moeten we onderzoeken op welke wijze we een herinrichting kunnen betalen en wanneer we deze kunnen realiseren. Het financieringsvoorstel zal gelijktijdig met het voorstel voor een herinrichting het gemeentebestuur (college van burgemeester en wethouders) voorgelegd worden. We houden betrokkenen uiteraard op de hoogte van de gemaakte keuzes.

Communicatiekanalen

Op MijnWijkplan ([Inrichting Griftdijk \(Noord\) - MijnWijkplan](#)) wordt de actuele status van het project weergegeven. Een uitnodiging voor een nieuwe bijeenkomst ontvangen betrokkenen per e-mail of per brief. De uitnodiging wordt ook op MijnWijkplan gepubliceerd.

2. Wat nemen we wel en niet mee in dit project?

2.1 Om welk traject gaat het?

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.

2.2 Verkeerstructuur in Nijmegen Noord

Dat we naar een gedeelte van de Griftdijk kijken betekent niet dat we de Griftdijk los zien 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 nieuwe wijken het beste ontsloten kunnen worden.

De Griftdijk vervult voor zowel de automobilist, de fietser, als de ov-reiziger een belangrijke ontsluitende functie. Deze functie blijft de Griftdijk in de toekomst ook houden. Ook vormt de weg een verbinding tussen het noordelijk deel van de Waalsprong (Oosterhout en noordelijker), het zuidelijk deel van de Waalsprong (Hof van Holland met het voorzieningencentrum) en de rest van Nijmegen ten zuiden van de Waal. Samen met de Oude Groenestraat, Keizer Hendrik VI singel, Margaretha van Mechelenweg en de Italiëstraat vormt de Griftdijk de ontsluitingsstructuur van dit gedeelte van de Waalsprong.

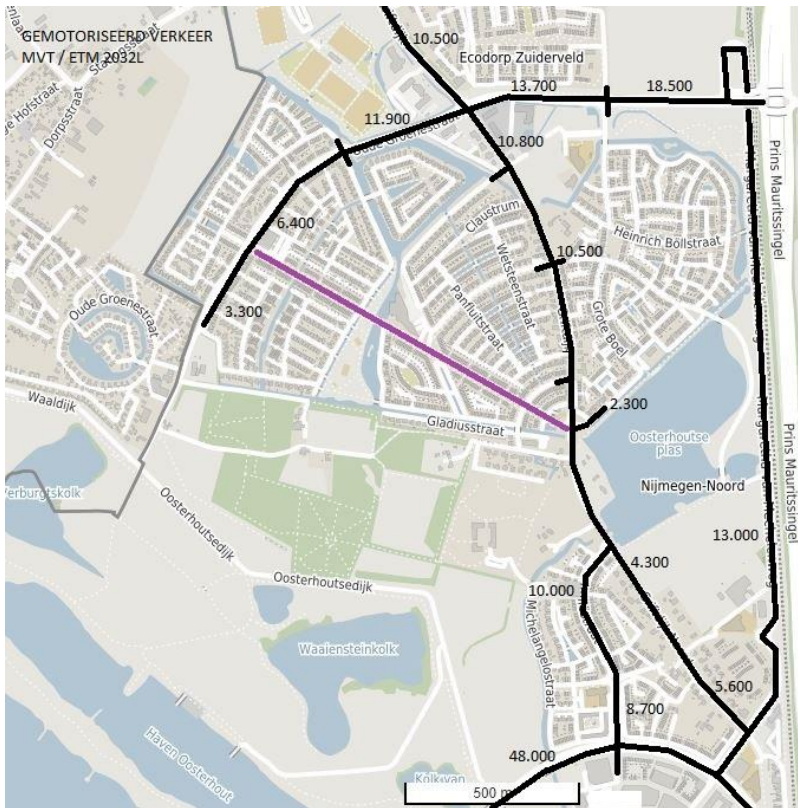
In onderstaande afbeeldingen is de fiets- en autostructuur van de Waalsprong weergegeven met daarbij ook de verkeersintensiteiten.



Afbeelding 1: Fietsnetwerk aantal fietsen per etmaal (2022)



Afbeelding 2: Fietsnetwerk aantal fietsen per etmaal (2022)



Afbeelding 3: Gemotoriseerd verkeer aantal motorvoertuigen per etmaal (prognose uit verkeersmodel voor 2032)

3. Reactie gemeente Nijmegen

3.1 Cultuurhistorie

Het uitgangspunt is om de vanouds hoger gelegen Griftdijk zo veel mogelijk intact te houden. Dit past binnen de ambitie 'Aantrekkelijke stad' uit de Omgevingsvisie waarbij we het cultureel erfgoed niet alleen willen beschermen en in stand houden, maar ook versterken, ontwikkelen en benutten. Daarnaast is met de 'Notitie Cultuurhistorische waardenkaart' vastgesteld dat we het erfgoed op onze cultuurhistorische waardenkaart betrekken bij integrale afwegingen in ruimtelijke plannen. We streven daarbij naar het behoud en de herkenbaarheid van historische structuren en willen verwijzingen naar het verleden levend te houden. Het afgraven van het dijklichaam is naar verwachting bovendien kostentechnisch niet haalbaar zijn vanwege de noodzaak om eerst ontplofbare oorlogsresten (OO) op te sporen, archeologisch onderzoek te verrichten en kabels en leidingen te verleggen.

Aanvullend kan in het kader van erfgoedbeleving worden onderzocht of het mogelijk is om in een herinrichting van de Griftdijk de historische betekenis van de Griftdijk meer zichtbaar en 'beleefbaar' te maken.

3.2 Groen en ecologie

Het doel is om groen zo veel mogelijk te handhaven en groen toe te voegen waar dat kan. Dit betekent dat we de hoofdboomstructuur en natuurverbindingen zo veel mogelijk willen behouden en versterken. De (schuine) bermen naast de rijbaan zijn karakteristiek voor de Griftdijk. Het versterken van die bermen heeft daarom de voorkeur. Als bermen breed genoeg zijn voor nieuwe bomen, onderzoeken we wat daar technisch en financieel voor nodig is. Een randvoorwaarde die hieruit voortvloeit is dat de totale hoeveelheid groen binnen het profiel van de Griftdijk in ieder geval niet afneemt.

Het verbeteren van de biodiversiteit rondom de Griftdijk is ook een doel. Hierbij kan gedacht worden aan het maken van ecologische verbindingzones door bijvoorbeeld het aanbrengen van specifiek groen en faunapassages.

Ten slotte is het afvalprobleem bij ons in beeld. Hierover zijn we in gesprek met interne collega's en met de DAR.

3.3 Water en klimaatadaptatie

Het doel is om de Griftdijk toekomstbestendig en klimaatadaptief in te richten. Het tegengaan van hittestress en wateroverlast staan hierbij centraal. Zo streven we in onze klimaatadaptatiestrategie naar minimaal veertig procent schaduw op de belangrijkste loop- en fietsroutes op het heetste van de dag. Voldoende schaduwgroen kan hier voor worden ingezet. Daarnaast kan de keuze in materialisering ook een rol spelen bij het verlagen van de oppervlaktetemperatuur. Hierdoor zal ook het opwarmend effect op de luchttemperatuur en de gevoelstemperatuur worden verminderd.

Door veranderingen in het klimaat komen er vaker zware buien voor. Daardoor kan schade en wateroverlast ontstaan. Het is daarom erg belangrijk dat er voldoende ruimte is om regenwater op te vangen en af te voeren. De gemeente moet er voor zorgen dat regenwater op de juiste plekken wordt verzameld en op tijd en voldoende wordt afgevoerd. Dat is ook vastgelegd in de Waterwet en in de toekomstige Omgevingswet. Bij een herinrichting van de Griftdijk moeten we dan ook rekening houden met het voorkomen van wateroverlast. Door aanpassingen te doen aan de weg kan wateroverlast verergeren. Meer verharding zorgt er bijvoorbeeld voor dat water minder makkelijk de grond in kan lopen. Het streven is daarom om verharding zo min mogelijk te laten toenemen. Regenwater van de Griftdijk moet daarnaast worden afgevoerd naar bovengrondse voorziening zoals zaksloten en wadi's en niet naar het riool. Dat is ook vastgelegd in het gemeentelijk rioleringsplan.

3.4 Landschap en stedenbouw

Het doel is om de Griftdijk een meer samenhangende uitstraling te geven. We streven hierbij naar zo veel mogelijk eenheid in het wegprofiel, de berminrichting en de verlichting. Daarnaast kan met een specifiek, uniform groenplan (bijvoorbeeld: bomenrijen, of een hagenplan) de samenhang versterkt worden. De Griftdijk vormt een belangrijk landschappelijk lint dat we bij een herinrichting zo veel mogelijk zichtbaar willen houden. De uiteindelijke inrichting van de Griftdijk moet wel passend zijn bij de functie van de weg.

3.5 Verkeer en mobiliteit

Ontsluitingen

Voor de ontsluiting van de nieuwe wijken is het uitgangspunt dat er nog zo min mogelijk losse aansluitingen op de Griftdijk bijkomen. Omdat de Griftdijk een belangrijke gebiedsontsluitingsweg is, is het toevoegen van (nieuwe) zijwegen onwenselijk. In sommige gevallen is of wordt hiervan afgeweken. Een voorbeeld is de ontsluiting van de Koudenhoek Noord op de Griftdijk. Hier was een alternatief, namelijk ontsluiten via de Margaretha van Mechelenweg. Hier is niet voor gekozen om sluipverkeer naar de Keizer Hendrik VI-singel te voorkomen. Bovendien was een aansluiting op de Griftdijk hier minder een probleem, omdat er op een rotonde kan worden aangesloten.

Ook in het verleden is er voor gekozen om verschillende wijken aan te sluiten op de Griftdijk (Grote Boel, Lentelijn). Dit is een gegeven waar we met dit project op aansluiten. Afwijken van de gekozen structuur is onwenselijk omdat er dan nadelen te verwachten zijn zoals sluipverkeer en overlast op andere locaties.

Aansluiting van zijwegen

De Griftdijk is op de meeste plaatsen hoger gelegen dan de aansluitende zijwegen. De Volsellastraat is daar een goed voorbeeld van. Hierdoor is het zicht vanuit zijwegen op de Griftdijk vaak niet optimaal. De aansluitingen zijn vaak steil en om de Griftdijk op te kunnen rijden moet er een fietspad worden gekruist. Het eventueel aanpassen van deze situaties is maatwerk. Niet in alle gevallen zal het mogelijk zijn om verbeteringen aan te brengen in verband met ruimtegebrek. In een later stadium van dit project worden deze situaties nader bekeken.

Wandelpaden

Een grote wens vanuit de omgeving is het aanleggen van voetpaden. Primair geldt de Griftdijk als gebiedsontsluitingsweg. Vanwege de ontbrekende voetpaden, zal ruimtelijk verkend worden in hoeverre de Griftdijk ook voor voetgangers een verbindende functie kan krijgen door de aanleg van loopstroken/voetpaden langs de Griftdijk, geheel dan wel gedeeltelijk. Het verbeteren van de bereikbaarheid van functies aan de Griftdijk voor voetgangers is een doel. In de zoektocht naar een herinrichting zal daarom zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de aanwezigheid van belangrijke functies zoals de kinderopvang en het CWZ. Of er voldoende ruimte is voor een voetpad is afhankelijk van verschillende zaken (o.a. keuze wegprofiel, groen).

Fietspaden

We streven naar comfortabele en veilige fietsroutes op de Griftdijk. Daarnaast zetten we in op het spreiden van fietsverkeer in Nijmegen Noord. Mogelijk kunnen daar parallelle fietsroutes voor worden ingezet.

Oversteken

Het doel is om de oversteekbaarheid van de Griftdijk bij de bestaande oversteken te verbeteren. Goede oversteekvoorzieningen zijn in ieder geval wenselijk op de plekken waar geen rotonde is, zoals de Zegelringstraat, de Terracottastraat en de Dijkstraat. Voor de

Volsellastraat geldt dat hiervoor een apart project loopt; een eventuele verbetering van de oversteekbaarheid op deze plek moet passen binnen de randvoorwaarden van dit project. Keuzes in materialisatie, verlichting, inrichting en belijning kunnen de veiligheid verder vergroten. In welke vorm en op welke plaatsen dit uiteindelijk kan, is afhankelijk van verschillende zaken (onder meer het gekozen wegprofiel en het aanwezige groen). Deze keuzes moeten we nog maken.

Snelheid

Overtredingen van de maximumsnelheid

Op de Griftdijk wordt de maximaal toegestane snelheid van 50 km/h regelmatig overschreden. Dat blijkt uit diverse metingen die zijn gedaan in het gebied. Het doel is daarom om de gereden verkeerssnelheid omlaag te brengen zodat deze in lijn is met de toegestane maximumsnelheid. Welke maatregelen hiervoor kunnen worden ingezet bepalen we in een later stadium.

30 km/h

Sommige bewoners hebben de wens uitgesproken om een 30km/h-zone te maken van de Griftdijk. Dit is in ieder geval niet mogelijk op het gedeelte van de Griftdijk tussen de Keizer Hendrik VI-singel en de Italiëstraat. Dit komt doordat dit gedeelte van de Griftdijk een hoogwaardige ov-corridor (HOV) is. Dat is een straat die gebruikt wordt door een snelle busverbinding. Een snelheidsregime van minimaal 50 km/h is in deze corridors wenselijk. Om Nijmegen Noord voldoende bereikbaar te houden voor het openbaar vervoer willen we deze corridor behouden. Daarnaast is en blijft de Griftdijk een gebiedsontsluitingsweg (GOW). Er zijn nu nog geen goede (en breed geaccepteerde) richtlijnen voor de inrichting van een GOW met 30 km/u.

Op het gedeelte van de Griftdijk tussen de Italiëstraat en de Margaretha van Mechelenweg streven we ernaar om te kiezen voor een maximumsnelheid die goed past bij de functie van dit gedeelte van de Griftdijk. De keuze voor een bepaalde snelheid is afhankelijk van verschillende factoren en heeft gevolgen voor de inrichting en de gebruiksmogelijkheden van de weg. Hier moeten nog keuzes in worden gemaakt. Dat doen we in een later stadium.

Geluid

De Griftdijk is een drukke doorgaande weg. Enige geluidshinder is daardoor niet te voorkomen. Bij een mogelijke herinrichting van de weg kunnen de mogelijkheden voor bijvoorbeeld geluiddempend asfalt en eventuele andere maatregelen worden verkend. Tevens is de verwachting dat geluidsoverlast zal afnemen wanneer de verkeersintensiteit op de Griftdijk afneemt.

Drukke/doorstroming

Het doel is om de verkeersintensiteit op gedeeltes van de Griftdijk omlaag te brengen. Dit doen we onder andere door het invoeren van een 24-uursknip. Mogelijk verkennen we hierbij ook de opties voor het verkleinen van het ontheffingsgebied. Daarmee wordt de hoeveelheid verkeer op de Griftdijk verminderd. We verwachten dat de doorstroming en de verkeersveiligheid daardoor verbeteren. Voor het noordelijk deel van de Waalsprong zijn

de Margaretha van Mechelenweg en de Prins Mauritssingel goede alternatieven richting Hof van Holland en de rest van Nijmegen.

We proberen verkeer ook op andere wijzen te verleiden om gebruik te maken van alternatieve verkeersroutes. De rotonde Italiëstraat zorgt er bijvoorbeeld voor dat een gedeelte van het verkeer er voor kiest om gebruik te maken van de Italiëstraat in plaats van de Griftdijk Noord. Daarbij hebben we ook oog voor de bereikbaarheid, het (H)OV in het gebied en voor de verandering van verkeersstromen in de wijk. De Griftdijk blijft echter wel een belangrijke route omdat de weg een ontsluitende functie voor de aanliggende wijken heeft. Dat is dan ook een randvoorwaarde.

Bus(haltes)

De eventuele herinrichting van bushaltes wordt in een later stadium meegenomen.

4. Kader voor het vervolg

De volgende stap is het komen tot een aantal scenario's (set van maatregelen) voor een mogelijke herinrichting van de Griftdijk. De doelen en randvoorwaarden die in het voorgaande hoofdstuk zijn beschreven vormen het kader voor deze scenario's. In een volgende bijeenkomst met de omgeving willen we deze scenario's bespreken. Hieronder zijn doelen en de randvoorwaarden daarom nogmaals op een rij gezet.

4.1 Doelen

De doelen komen voort uit de inbreng die we eerder intern en in de omgeving hebben opgehaald. Ze zijn toegelicht in hoofdstuk 3 van de notitie. De doelen voor een mogelijke herinrichting van de Griftdijk zijn wat ons betreft als volgt:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van functies aan de Griftdijk voor voetgangers;
- Het verminderen van de verkeersintensiteit;
- De gereden verkeerssnelheid omlaag brengen zodat deze in lijn is met de toegestane maximumsnelheid;
- De oversteekbaarheid verbeteren;
- Het creëren meer eenduidig beeld;
- Het toekomstbestendig en klimaatadaptief inrichten van de Griftdijk;
- Verbeteren van de biodiversiteit;
- Het versterken en behouden van de hoofdboomstructuur en de natuurverbinding.

4.2 Randvoorwaarden

De randvoorwaarden komen onder andere voort uit gemeentelijk beleid en/of richtlijnen. Ze zijn toegelicht in hoofdstuk 3 van de notitie. 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 verminderd 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.