

Toelichting varianten en berekende verkeersintensiteiten

Naar aanleiding van de moties die medio 2017 in de raden van Lingewaard en Nijmegen zijn aangenomen over de Dorpensingel, is aan bureau Goudappel Coffeng opdracht gegeven een aantal varianten door te rekenen. In deze notitie een korte **ambtelijke** toelichting van de verschillende varianten waarvan de verkeersintensiteiten per etmaal berekend zijn in het verkeersmodel. De volgende punten worden beschreven:

- De algemene uitgangspunten en de verkeerskundige uitgangspunten.
- De inhoudelijke verschillen per variant zijn opgenomen onder het kopje "Uitleg varianten".
- Afsluitend worden verschillende conclusies getrokken op basis van de berekende intensiteiten.

Algemene uitgangspunten

Uitgangspunten in het verkeersmodel

In het model wordt uiteraard gerekend met verschillende aannames. Daarbij dient het regionale verkeersmodel, met de landelijk verwachte toename van het verkeer als basis. Daarbij is voor de onderzochte nieuwe varianten aangesloten op de input en het prognosejaar (2025, uitgezonderd variant 32), zoals bij de eerdere modelberekeningen voor dit gebied gehanteerd zijn. Voor een nauwkeurige bepaling van de verkeersintensiteiten op de meer lokale wegen zijn de volgende uitgangspunten benoemd:

- Voor de ruimtelijke ontwikkelingen wordt uitgegaan van de geplande ontwikkelingen voor 2025 in alle gemeenten en specifiek voor de Waalsprong van een volledige vulling van de woon- en werkgebieden.
- De bewonersvriendelijke knip op de Griftdijk in Nijmegen is in alle varianten opgenomen.
- Het verkeer in de nog te ontwikkelen wijk Vossenpels Noord (800 woningen) zal 50% westelijk en 50% oostelijk (via de Vossenpelsestraat) afwikkelen.
- Het Vossenhol en de Teselaar zijn in alle varianten beide opgenomen als 50 km/u wegen.
- Ressensestraat is een 50 km/u weg, tenzij in de varianten anders is aangegeven.

Verkeerskundige uitgangspunten

- In het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is het volgende opgenomen:
De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken en weg en van zijn omgeving.
 - In het verlengde van de BABW is wegen inrichten als 30 km/uur verantwoord bij intensiteiten lager dan 4.000 mvt/etm. Tussen 4.000 en 6.000 mvt/etm. Is het mogelijk, maar afhankelijk van de overige omstandigheden of het verantwoord is om 30 km/u toe te passen. Bij intensiteiten hoger dan 6.000 mvt/etm is het niet verantwoord om 30 km/u toe te passen.

Uitleg varianten

In onderstaande tabel de uitleg en specifieke kenmerken van de varianten zoals deze in de bijlage met intensiteiten per weggedeelte terug komen.

| Nr. | Benaming | Kenmerken |
|-----|--|---|
| 31 | Niets doen | Er worden geen maatregelen getroffen (dus ook geen verlaagde snelheid op Vossenpelssestraat); wel wordt in de westflank van de Waalsprong conform raadsbesluit Nijmegen een bewonersvriendelijke "knip" in de Griftdijk gerealiseerd. Dit geldt verder voor alle varianten. |
| 32 | Niets doen 2028 | Conform variant 31, maar met de meest actuele mobiliteits-, bevolkings- en arbeidsplaatsenprognoses. Eerdere vergelijkingen gaan uit van 2025, dus vandaar dat in de vergelijking hier nu ook rekening mee gehouden wordt. |
| 33 | Raadsbesluit Nijmegen 2011 | Zoals besloten in gemeenteraad Nijmegen in 2011: Dorpensingel 80km, Vossenpelsroute 30km/uur, knip in de Vossenpelssestraat. |
| 34 | Dorpensingel 50km/uur | Conform 33 maar dan met een snelheid van 50km/uur op Dorpensingel |
| 35 | Bewonersvriendelijke Knip | Conform 33, maar dan met een bewonersvriendelijke knip in de Vossenpelssestraat; bewoners van Vossenpels Noord en Zuid en aanwonenden van de Vossenpels en Zandsestraat hebben recht op een ontheffing |
| 36 | Raadsbesluit, géén knip | Conform 33, maar geen knip in Vossenpelssestraat |
| 37 | Achtergrond document Raadsmotie Nijmegen | Dorpensingel 50km/uur, Vossenpelsroute 30km/uur, Ressensestraat bij Ressen 30km/uur, Zandsestraat 50 km/uur |
| 38 | Busbaan Stationsstraat | Geen Dorpensingel, inzetten busbaan Stationsstraat, Vossenpelsroute 30km/uur, geen knip. |
| 39 | Achtergrond document Raadsmotie Lingewaard | Dorpensingel 80km/uur, Vossenpelsroute 50km/uur, inzet busbaan Stationsstraat, route Pelseland 50km/uur, |
| 40 | Knip Vossenpels | Alleen een bewonersvriendelijke knip in de Vossenpels |
| 41 | Stationsstraat en Halve knip | Alleen openzetten Busbaan Stationsstraat en een halve knip in de Vossenpels (Zuid-Noord voor een ieder open, ontheffing voor bewoners Vossenpels en aanwonenden Lingewaard tussen Teselaar en Knip (Bekkersland)) |

Conclusies

De genoemde verschillen in de verkeersintensiteiten zijn ten opzichte van de variant niets doen.

De verschillen zijn vaak relatief beperkt, maar wel degelijk van belang in de afweging of bepaalde maatregelen verantwoord zijn en of daarmee de doelstellingen behaald worden.

De conclusies zijn geordend naar gemeente. Daardoor komen enkele varianten 2 keer terug in de conclusies.

Nijmeegse wegenstructuur.

- Op basis van de berekende intensiteiten en de in deze notitie opgenomen verkeerskundige uitgangspunten is het verantwoord om de:
 - Vossenpelssestraat (tussen Pelseland en Plantjevlag) 30 km/uur te maken bij varianten 33, 34, 35.
 - Vossenpelsestraat/Laauwikstraat 30 km/u te maken bij varianten 33, 34, 35,
- Het afhankelijk van de situatie mogelijk verantwoord om:
 - Vossenpelssestraat (tussen Pelseland en Plantjevlag) 30 km/uur te maken bij varianten 36, 37, 39, 40 en 41.
 - Vossenpelssestraat/Laauwikstraat 30 km/u te maken bij varianten 38, 37, 39, 41
- Een Dorpensingel met 50 km/u heeft nauwelijks effect ten opzichte van een Dorpensingel met 80 km/u op de intensiteiten rondom Plantjevlag (Vossenpelsestraat/Laauwikstraat).

- De busbaan, zonder Dorpensingel, maar gecombineerd met een snelheidsverlaging op Vossenpelsestraat/Laauwikstraat (variant 38) leidt tot een afname van verkeer op de Laauwikstraat/Vossenpels van ca. 2.700 (9.400-6.700)
- Het openstellen van de busbaan/Stationsstraat in combinatie met een Dorpensingel levert maximaal enkele honderden mvt/etmaal verlichting op voor Vossenhol en Vossenpelsestraat/Laauwikstraat. Dit lijkt een beperk effect, maar het opstellen van de busbaan kan uiteindelijk leiden tot lagere investeringen/minder extreme maatregelen op bijvoorbeeld Vossenhol en Vossenpelsestraat/Laauwikstraat.
- Een andere verdeling van het verkeer in de nog te ontwikkelen wijk Vossenpels-Noord kan maximaal 1.000 mvt/etm verlichting opleveren voor Vossenpelsestraat/Laauwikstraat. Dit is een knop om aan te draaien in de verdere uitwerking van een aantal varianten.

Lingewaardse wegenstructuur

- Het aanleggen van een Dorpensingel levert een verhoging van de verkeersintensiteiten op voor Vossenhol en Teselaar.
- Alle varianten leiden tot een beperkte afname van de verkeersintensiteiten op de Papenstraat (tussen de 150 en 1500 mvt/etm. Uitzondering hierop is variant 40 (alleen een knip) en 41 een halve knip en het openstellen van de busbaan/Stationsstraat. Deze leidt tot een toename van 2000 mvt/etm.
- De busbaan, zonder Dorpensingel, maar gecombineerd met een snelheidsverlaging op Vossenpelsestraat/Laauwikstraat (variant 38) leidt tot
 - een afname van het verkeer op de Vossenhol van ca 1.400 (6.000 naar ca 4.600)
 - een nagenoeg gelijke verkeersintensiteit op de Papenstraat
 - een toename van verkeer op de Ressensestraat van ca 1.800 mvt/etm. (5.600-7.400)
- Het openstellen van de busbaan/Stationsstraat in combinatie met een Dorpensingel levert maximaal enkele honderden mvt/etmaal verlichting op voor Vossenhol en Vossenpelsestraat/Laauwikstraat. Dit lijkt een beperk effect, maar het opstellen van de busbaan kan uiteindelijk leiden tot lagere investeringen/minder extreme maatregelen op bijvoorbeeld Vossenhol en Vossenpelsestraat/Laauwikstraat.
- De intensiteiten op de Ressensestraat nemen af bij alle varianten met 250 mvt/etm tot ruim 3.000 mvt/etm (5.400-2.400 mvt/etm.).
 - Uitzondering hierop zijn variant 38,40 en 41. Hierbij zie je het effect van het afsluiten van de route via de Vossenpelsestraat en/of het openstellen van de busluis. Bij deze varianten is sprake van een toename van ca 1.800 mvt/etm (7.400 mvt/etm bij alleen het openstellen van de busbaan) tot maximaal 2.700 mvt/etm 8.500 mvt/etm bij een combinatie van een knip en het openstellen van de busbaan.) Ook deze hogere verkeersintensiteiten kunnen met het profiel van de Ressensestraat prima worden afgewikkeld. In de totale opgave moet onderzocht worden hoe de verkeersveiligheid kan worden opgelost en of er bij een toename van de intensiteiten mogelijk andere knelpunten optreden.
- De snelheid verlagen op het Vossenhol leidt naar verwachting tot een (lichte) beperking van de verkeersintensiteit op dit weggedeelte. Dat leidt op zijn beurt weer tot een toename op andere wegen. Dit is een knop om aan te draaien bij de verfijning van een aantal varianten.