

Onderwerp: Grote Boel; verkeersregime

Kenmerk: D190363154

Nijmegen,
20 JUNI 2019

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN NIJMEGEN;

Overwegende,

dat zich in Nijmegen-Noord de buurt Grote Boel bevindt;

dat de buurt Grote Boel zich bevindt aan de oostzijde van de Griftdijk tussen de Keizer Hendrik de VI-singel, de Margaretha van Mechelenweg en de Oosterhoutse Plas;

dat de buurt Grote Boel is gelegen binnen de bebouwde kom van gemeente Nijmegen;

dat in de buurt Grote Boel de afgelopen jaren woningbouw heeft plaats gevonden en de openbare ruimte is ingericht;

dat de ontwikkeling van de buurt Grote Boel intussen zo ver gevorderd is dat het gewenst is hier het verkeersregime vast te stellen;

dat er, zoals is opgenomen in het document Actualisatie Planopzet De Grote Boel uit november 2013 (behandeld in de openbare vergadering van de gemeenteraad van 4 december 2013), voor is gekozen om Grote Boel in te richten als een fiets- en kindvriendelijke wijk;

dat in dit verband het streven is dat de bereikbaarheid van voorzieningen en bestemmingen in de buurt Grote Boel voor fietsers optimaal is;

dat daarbij aan de fiets prioriteit wordt gegeven boven het autoverkeer en de insteek is dat auto's te gast zijn in de buurt;

dat deze visie terugkomt in de verkeersstructuur van de buurt Grote Boel waarbij het noordelijke en het zuidelijke deel niet met elkaar zijn verbonden voor autoverkeer, maar wel voor (brom)fietsers en voetgangers;

dat hiermee mede wordt bijgedragen aan het voorkomen van doorgaand (sluip)verkeer binnen de buurt Grote Boel en daarmee tevens aan een veilige verkeerssituatie;

dat als onderdeel van de verkeersstructuur de Brink wordt aangewezen als verplicht fiets/bromfietspad waardoor er op dit punt geen gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd calamiteitenverkeer) tussen de Heinrich Böllstraat en de Simone de Beauvoirstraat mogelijk is;

dat hiermee wordt voorkomen dat er door de buurt Grote Boel voor gemotoriseerd verkeer een doorgaande noord-zuidverbinding via de Hella Haassestraat-Brink-Grote Boel en vice versa ontstaat;

dat het zuidelijk deel van de buurt Grote Boel voor gemotoriseerd verkeer wordt ontsloten via de rotonde aan de Griftdijk en het noordelijk deel via de rotonde aan de Keizer Hendrik VI-singel;

dat de verkeerskundige opzet van de buurt Grote Boel zorgt voor een goede verdeling van het verkeer over deze twee rotondes;

Verkeersbesluit

Stadsbeheer
Bureau Parkeren en Verkeersmanagement

dat er buiten deze aansluitingen voor gemotoriseerd verkeer geen afzonderlijke verbindingen met de omliggende gebiedsontsluitingswegen voorhanden zijn;

dat de verkeersinrichting als een fiets- en kindvriendelijke buurt tot gevolg kan hebben dat de buurt Grote Boel met de auto niet via de kortste weg in- of uitgereden kan worden;

dat de keuze voor het voorkomen van doorgaand verkeer door de buurt Grote Boel voor autoverkeer kan betekenen dat er moet worden omgereden;

dat in dit geval een groter belang wordt toegekend aan het voorkomen van doorgaand (sluip)verkeer en aan een verkeersveilige situatie binnen de buurt Grote Boel dan aan de mogelijkheid voor auto's om de buurt Grote Boel via de kortste weg in- of uit te kunnen rijden;

dat er ook enkele hofjes worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, evenals de Ingrid Jonkerstraat (oostzijde), Hugo Clausstraat (westzijde) en Karel Glastra van Loonstraat (zuidzijde);

dat voorts door het aanbrengen van inritconstructies wordt aangeduid dat op de aansluitingen van zijwegen/hofjes op de Hella Haassestraat en Grote Boel verkeer vanuit de zijwegen/hofjes verkeer op de Hella Haassestraat en Grote Boel voor moet laten gaan;

dat de buurt Grote Boel een verblijfsgebied is en er een maximumsnelheid van 30 km/uur gaat gelden;

dat er onder meer met plateaus en drempels wordt bijgedragen aan een inrichting die past bij een maximumsnelheid van 30 km/uur;

dat er voorts een aantal (ontsluitings)straten als fietsstraat wordt ingericht en auto's hier te gast zijn;

dat er daarnaast fiets- en bromfietspaden worden aangewezen en er op de parallelweg Griftdijk eenrichtingsverkeer wordt ingesteld;

dat de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer voorzien ter hoogte van de Brink (fiets/bromfietspad) tijdens de bouwphase niet is doorgevoerd om bouwverkeer af te kunnen wikkelen;

dat nu de bouwwerkzaamheden nagenoeg zijn afgerond, openstelling niet langer nodig is en in het kader van het woonrijpmaken van de buurt Grote Boel de definitieve verkeerssituatie kan worden ingesteld;

dat in verband hiermee de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de Brink (fiets/bromfietspad) is doorgevoerd en ook buurtbewoners, voor zover het hier gemotoriseerd verkeer betreft, hier dus geen gebruik meer van kunnen maken;

dat deze afsluiting reeds vanaf 2013 in het verkeersontwerp Grote Boel is opgenomen;

dat de informatie over de verkeersstructuur bij de start van de (bouw)planontwikkeling aan alle ontwikkelaars, makelaars en het aan het Wooninformatiecentrum (WIC) is meegegeven;

dat deze informatie beschikbaar is op de website van de Waalsprong en het WIC;

dat de woningen aan de Brink zijn verkocht in de wetenschap dat de panden aan een autovrij weggedeelte komen te liggen;

dat bij gemeentelijk besluit van 27 juni 2017 ten zuiden van rotonde Grote Boel/Griftdijk/Terralaan een verkeersknip is gerealiseerd;

dat deze verkeersknip een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer omvat van maandag t/m vrijdag tijdens spitsuren (7.00-9.00 en 16.00-18.00 uur) op de Griftdijk/Griftdijk Noord op het punt ca. 120 meter ten noorden van de Italiëstraat;

dat bewoners van het gebied rondom deze verkeersknip in aanmerking kunnen komen voor ontheffing om de verkeersknip te kunnen passeren;

Verkeersbesluit

Stadsbeheer
Bureau Parkeren en Verkeersmanagement

dat de ontsluiting van het zuidelijk deel van de buurt Grote Boel plaatsvindt via de Griftdijk bij de aansluiting op de rotonde Grote Boel/Griftdijk/Terralaan;

dat voor ontheffinghouders geldt dat vanaf deze rotonde zowel een route in noordelijke als zuidelijke richting over de Griftdijk gekozen kan worden;

dat gemotoriseerd verkeer zonder ontheffing maandag tot en met vrijdag tijdens de ochtend- en avondspits een alternatieve route moeten kiezen via Griftdijk, Keizer Hendrik VI-singel en Margaretha van Mechelenweg;

dat voor het noordelijk deel van de buurt Grote Boel de Keizer Hendrik VI-singel de ontsluitingsweg van de buurt Grote Boel is;

dat maatregelen in dit besluit passen binnen de beleidsuitgangspunten vastgelegd in de nota Nijmegen Duurzaam Bereikbaar;

dat bovendien wordt uitgegaan van het principe Duurzaam Veilig Verkeer;

dat met de maatregelen in dit besluit wordt beoogd bij te dragen aan een veilige verkeerssituatie in de buurt Grote Boel en aan een fiets- en kindvriendelijke wijk;

dat de bovenvermelde maatregelen worden genomen op basis van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 om de veiligheid op de weg te verzekeren, om weggebruikers en passagiers te beschermen en om de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan in stand te houden;

dat het treffen van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;

dat terzake overleg met de verkeersadviseur en tevens de gemachtigde van de korpschef van de politie-eenheid Oost-Nederland heeft plaatsgevonden;

dat gelet op het Mandaat-, Volmacht- en Machtigingsbesluit gemeente Nijmegen (gemeentebblad 2019 nr. 81066 d.d. 05-04-2019), voor wat betreft afdeling Stadsbeheer onder volgnr. 62 voor tijdelijke en definitieve verkeersbesluiten op basis van de Wegenverkeerswet 1994 onder voorwaarden mandaat is verleend aan het Afdelingshoofd Stadsbeheer (SB00) en het Bureauhoofd Parkeren en Verkeersmanagement (SB60);

gelet op de artikelen 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

besluiten:

- I. door plaatsing van borden A1 (30, zone) als bedoeld in bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) aan te wijzen als 30 km/uur zone:
 - a. het gebied omsloten door de Keizer Hendrik de VI-singel, Margaretha van Mechelenweg, Oosterhoutse Plas en Griftdijk;
met uitzondering van de Keizer Hendrik de VI-singel, Margaretha van Mechelenweg en Griftdijk;
- II. door het plaatsen van borden G12a als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 aan te wijzen als fiets/bromfietspad in 2 richtingen:
 - a. Brink; aan de westzijde gelegen verbinding tussen de Heinrich Böllstraat en de Simone de Beauvoirstraat;

Verkeersbesluit

Stadsbeheer
Bureau Parkeren en Verkeersmanagement

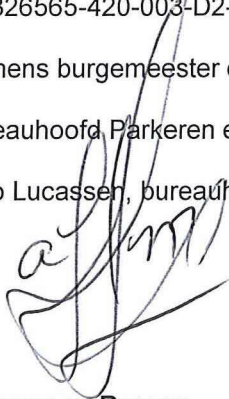
- b. Simone de Beauvoirstraat; vanaf de aansluiting parallelweg Griftdijk tot het punt ca. 30 meter ten oosten van parallelweg Griftdijk;
- III. door het plaatsen van borden G11 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 aan te wijzen als fietspad:
 - a. Dick Brunastraat; vanaf het punt ca. 75 meter ten oosten van de Griftdijk tot de Hella Haassestraat (2 richtingen);
 - b. Thea Beckmanpad (2 richtingen);
 - c. pad vanaf aansluiting Dick Brunastraat-Hella Haassestraat in oostelijke richting tot aan Simon Carmiggeltstraat (2 richtingen);
 - d. Hella Haassestraat; pad aan oostzijde, vanaf punt ca. 50 meter ten zuiden van de Keizer Hendrik de VI-singel tot aan de Keizer Hendrik de VI-singel;
- IV. door het plaatsen van afsluitpaaltjes fysiek af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer:
 - a. Max Velthuishof;
 - b. Roald Dahlhof;
 - c. Ingrid Jonkerstraat; oostzijde;
 - d. Hugo Clausstraat; westzijde;
 - e. Karel Glastra van Loonstraat; zijde Simone de Beauvoirstraat;
- V. door het aanbrengen van inritconstructies op de aansluitingen van zijwegen/hofjes op de Hella Haassestraat en Grote Boel aan te duiden dat verkeer vanuit de zijwegen/hofjes verkeer op de Hella Haassestraat en Grote Boel voor moet laten gaan;
- VI. door het plaatsen van borden C2 en C3 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 eenrichtingsverkeer in te stellen:
 - a. op parallelweg Griftdijk; vanaf het punt direct ten noorden van pand Griftdijk 64 tot aan de Simone de Beauvoirstraat, met als rijrichting Griftdijk 64 – Simone de Beauvoirstraat;
- VII. op de middengeleiders in de Dick Brunastraat en Griftdijk met borden D2 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 aan te geven het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft;

Een en ander zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende situatietekeningen d.d. 27-05-2019 nr. 326565-420-003-D2-2, blad 1 en 2

Namens burgemeester en wethouders van Gemeente Nijmegen,

Bureauhoofd Parkeren en Verkeersmanagement

Arno Lucassen, bureauhoofd Parkeren en Verkeersmanagement



Bezwaar en Beroep

Dit besluit ligt gedurende zes weken na heden voor eenieder ter inzage bij de Informatiebalie in de Stadswinkel, Mariënborg 30 Nijmegen (maandag t/m vrijdag van 09.00-17.00 uur en op donderdag van 09.00-20.00 uur).

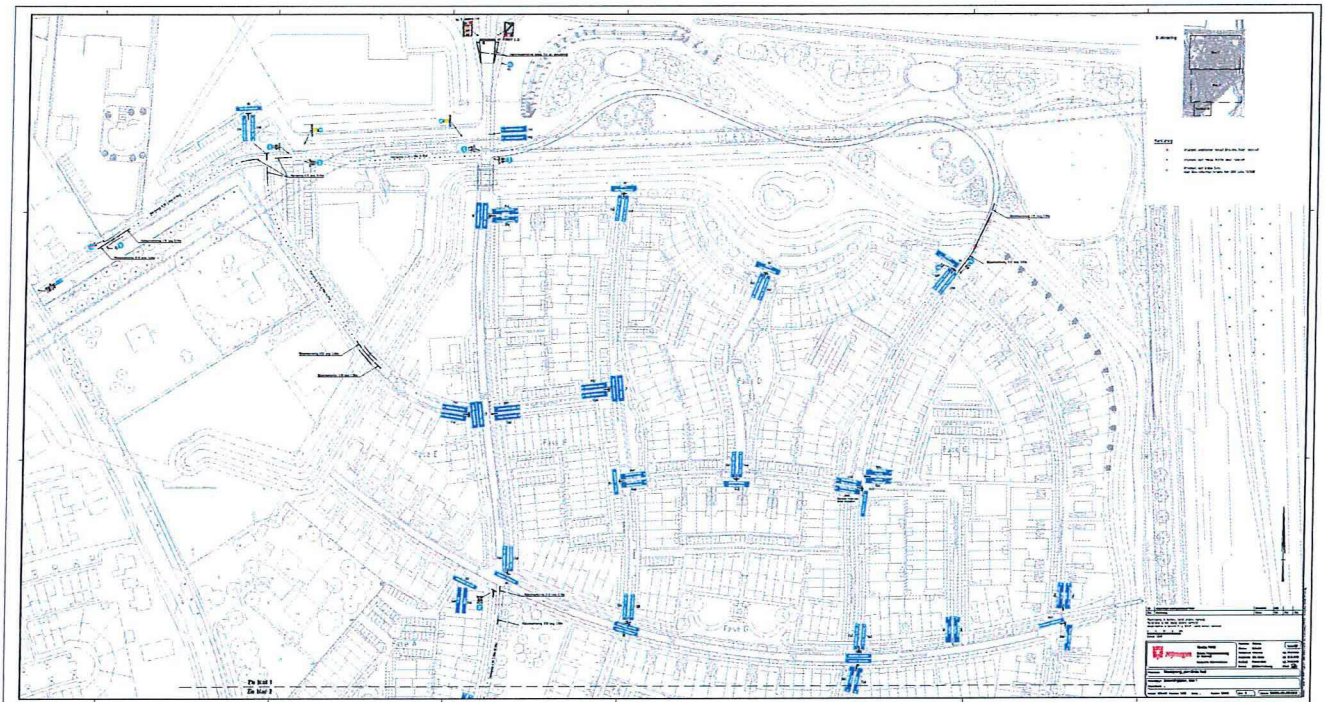
Gedurende deze termijn kan op grond van de Algemene wet bestuursrecht door belanghebbenden tegen dit besluit een bezwaarschrift worden ingediend bij Burgemeester en Wethouders van Nijmegen, postbus 9105, 6500 HG Nijmegen.

Verkeersbesluit

Stadsbeheer
Bureau Parkeren en Verkeersmanagement

Het is mogelijk om uw bezwaarschrift digitaal in te dienen via een webformulier in de digitale balie van de gemeente Nijmegen (www.nijmegen.nl). Voor het indienen van een digitaal bezwaarschrift dient u in het bezit te zijn van een DigiD.

Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van dit besluit niet. Degenen die een bezwaarschrift hebben ingediend kunnen, indien er sprake is van spoedeisend belang, tevens op grond van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht, bij de president van de Arrondissementsrechtbank Arnhem, sector bestuursrecht, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem vragen een voorlopige voorziening te treffen. Voor het behandelen van een dergelijk verzoek wordt griffierecht geheven.



Verkeersbesluit

Stadsbeheer
Bureau Parkeren en Verkeersmanagement





Postbus 618
7300 AP Apeldoorn
Telefoon 0900-8844

Bezoekadres van Heemstraweg 3a
6644 KE Ewijk
Korpsonderdeel Oost Nederland
DROS-infrastructuur-Verkeer
Verkeersadvisering
Behandeld door J.Sengers, verkeersadviseur
E-mail John.Sengers@politie.nl
Ons kenmerk
Uw kenmerk
Datum 19-06-2019
Onderwerp Grote Boel verkeersmaatregelen
Bijlagen

Aan: Burgemeester en Wethouders
van de gemeente
Nijmegen

Ter advisering heb ik, gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW), daartoe gemachtigd namens de korpschef, van u een (concept) verkeersbesluit ontvangen betreffende te nemen verkeersmaatregelen.

Het voornemen betreft:

- door plaatsing van borden A1 (30, zone) als bedoeld in bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) aan te wijzen als 30 km/uur zone:
 - a. het gebied omsloten door de Keizer Hendrik de VI-singel, Margaretha van Mechelenweg, Oosterhoutse Plas en Griftdijk;
met uitzondering van de Keizer Hendrik de VI-singel, Margaretha van Mechelenweg en Griftdijk;
- II. door het plaatsen van borden G12a als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 aan te wijzen als fiets/bromfietspad in 2 richtingen:
 - a. Brink; aan de westzijde gelegen verbinding tussen de Heinrich Böllstraat en de Simone de Beauvoirstraat;
 - b. Simone de Beauvoirstraat; vanaf de aansluiting parallelweg Griftdijk tot het punt ca. 30 meter ten oosten van parallelweg Griftdijk;
- III. door het plaatsen van borden G11 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 aan te wijzen als fietspad:
 - a. Dick Brunastraat; vanaf het punt ca. 75 meter ten oosten van de Griftdijk tot de Hella Haassestraat (2 richtingen);
 - b. Thea Beckmanpad (2 richtingen);
 - c. pad vanaf aansluiting Dick Brunastraat-Hella Haassestraat in oostelijke richting tot aan Simon Carmiggeltstraat (2 richtingen);
 - d. Hella Haassestraat; pad aan oostzijde, vanaf punt ca. 50 meter ten zuiden van de Keizer Hendrik de VI-singel tot aan de Keizer Hendrik de VI-singel;
- IV. door het plaatsen van afsluitpaaltjes fysiek af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer:
 - a. Max Velthuishof;
 - b. Roald Dahlhof;
 - c. Ingrid Jonkerstraat; oostzijde;
 - d. Hugo Clausstraat; westzijde;
 - e. Karel Glastra van Loonstraat; zijde Simone de Beauvoirstraat;

V. door het aanbrengen van inritconstructies op de aansluitingen van zijwegen/hofjes op de Hella Haassestraat en Grote Boel aan te duiden dat verkeer vanuit de zijwegen/hofjes verkeer op de Hella Haassestraat en Grote Boel voor moet laten gaan;

VI. door het plaatsen van borden C2 en C3 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 eenrichtingsverkeer in te stellen:
a. op parallelweg Griftdijk; vanaf het punt direct ten noorden van pand Griftdijk 64 tot aan de Simone de Beauvoirstraat, met als rijrichting Griftdijk 64 – Simone de Beauvoirstraat;

VII. op de middengeleiders in de Dick Brunastraat en Griftdijk met borden D2 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 aan te geven het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft;

Een en ander zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende situatietekeningen d.d. 27-05-2019 nr. 326565-420-003-D2-2, blad 1 en 2

De voorgestelde maatregelen t.a.v. de snelheid kunnen alleen worden uitgevoerd indien aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

De inrichting zal dienen te geschieden conform de afspraken genoemd in het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig welke door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten is ondertekend.

Daarnaast zullen de gebieden dienen te worden ingericht conform de essentiële uitvoeringsvoorschriften van het BABW

TOEPASSING

De in te stellen maximum snelheid 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 inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving. De toegestane maximumsnelheid is voor de verkeersveiligheid één van de belangrijkste verkeersregels. Van belang daarbij zijn de snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers. Naarmate de snelheidsverschillen groter worden, neemt de kans op een ongeval toe en daarnaast zal de afloop veelal ernstiger zijn.

WEGBEELD

In het algemeen geldt dat de in te stellen maximumsnelheid in overeenstemming dient te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Naarmate het wegbeeld meer uitnodigt tot snelheden hoger dan de vastgestelde limiet, zal het aantal snelheidsovertreders toenemen. Het verschil tussen de limiet en de werkelijk gereden snelheid dient zo klein mogelijk te zijn. De 85-percentielwaarde, dat wil zeggen de snelheid die door 85% van de motorvoertuigen niet wordt overschreden, kan hierbij maatgevend zijn.

De wegbeheerder zal op basis van metingen en waarnemingen en na afweging van de betrokken belangen van verkeersveiligheid, doorstroming, milieu, handhaafbaarheid en dergelijke, passende maatregelen moeten kiezen om tot een aanvaardbare 85-percentielwaarde te komen. De voorkeur gaat altijd uit naar aanpassingen in het wegontwerp, zodanig dat de gewenste snelheid min of meer wordt afgedwongen. Welke infrastructurele maatregelen in aanmerking komen is sterk afhankelijk van de wegcategorie en de lokale omstandigheden.

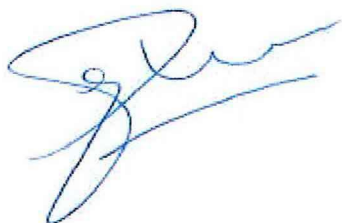
Zij dienen echter te allen tijde uitgevoerd te worden conform de landelijke CROW richtlijnen.

Indien de maatregelen worden uitgevoerd op de in het (U)BABW voorgeschreven wijze, daarbij de omschrijving en motivatie van het bijgevoegde (concept) verkeersbesluit in ogenschouw nemende, zijn er voor de politie geen bezwaren in verband met de juridische handhaafbaarheid.
De politie gaat alsdan akkoord met het voorgenomen verkeersbesluit.

Namens de korpschef,

Inspecteur van politie
J. Sengers

Verkeersadviseur
Operationeel specialist

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J. Sengers', with a stylized, flowing script.