



Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon 14024
Telefax (024) 323 59 92
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum
4 november 2014

Ons kenmerk
MB10/14.0011913

Contactpersoon
Guus Cornelissen

Onderwerp
Elf maanden S100: over het verkeer dat
gebruik maakt van De Oversteek en S100

Datum uw brief

Doorkiesnummer
(024) 3299207

Geachte leden van de raad,

1. Inleiding

Sinds de opening van De Oversteek op 25 november 2013 zijn inmiddels elf maanden verstreken, een mooi moment om het gebruik van de brug en de S100 en de effecten op de verkeersstromen in de stad eens op een rij te zetten. In het voorjaar hebben wij al een 100 dagen- verkenning naar de effecten gedaan; deze evaluatie bouwt daarop voort. Inmiddels hebben we een onderzoeksperiode bijna een jaar en kunnen we onze conclusies trekken over de verkeerseffecten van De Oversteek en de stadsroute S100.

2. Totaalindruk

Algemene conclusie is dat de S100 goed functioneert sinds de opening van De Oversteek. De afwikkeling van het verkeer is sinds de opening (vrijwel) probleemloos verlopen. Ook op de rest van het wegennet stroomt het verkeer goed door. Ook na de zomervakantie is het verkeer zonder fileproblemen op gang gekomen.

Voor de stad als totaal kan geconstateerd worden dat de vertragingen voor het autoverkeer na de opening van De Oversteek aanmerkelijk zijn afgenomen. De regio Nijmegen komt niet of nauwelijks meer voor in de fileberichten en ook in de stad zelf is op de meeste wegen sprake van minder vertragingen. De betrouwbaarheid van de reistijden op de S100 en de verdeelwegen in Nijmegen is substantieel verbeterd.

De afname van het autoverkeer op de Waalbrug is na een rustige aanloop gestabiliseerd op ca. 23%. Het effect op de doorstroming en bereikbaarheid is groot.

We zien een groot effect op de voertuigverliesuren in Nijmegen, en met name op de betrouwbaarheid van de reistijden in de stad (bereikbaarheidsindicator). De extra reistijd in de spits op de belangrijkste routes door de stad is in totaliteit met 3% afgenomen, waarbij de verbetering op het traject Ressen – Keizer Karelplein het grootst is (van 22% naar 12%). Behalve de verbetering van de extra reistijd is ook de betrouwbaarheid sterk vergroot. De variatie in de reistijd op de gemeten trajecten is meer dan gehalveerd (van 1,7 naar 0,7 minuten).

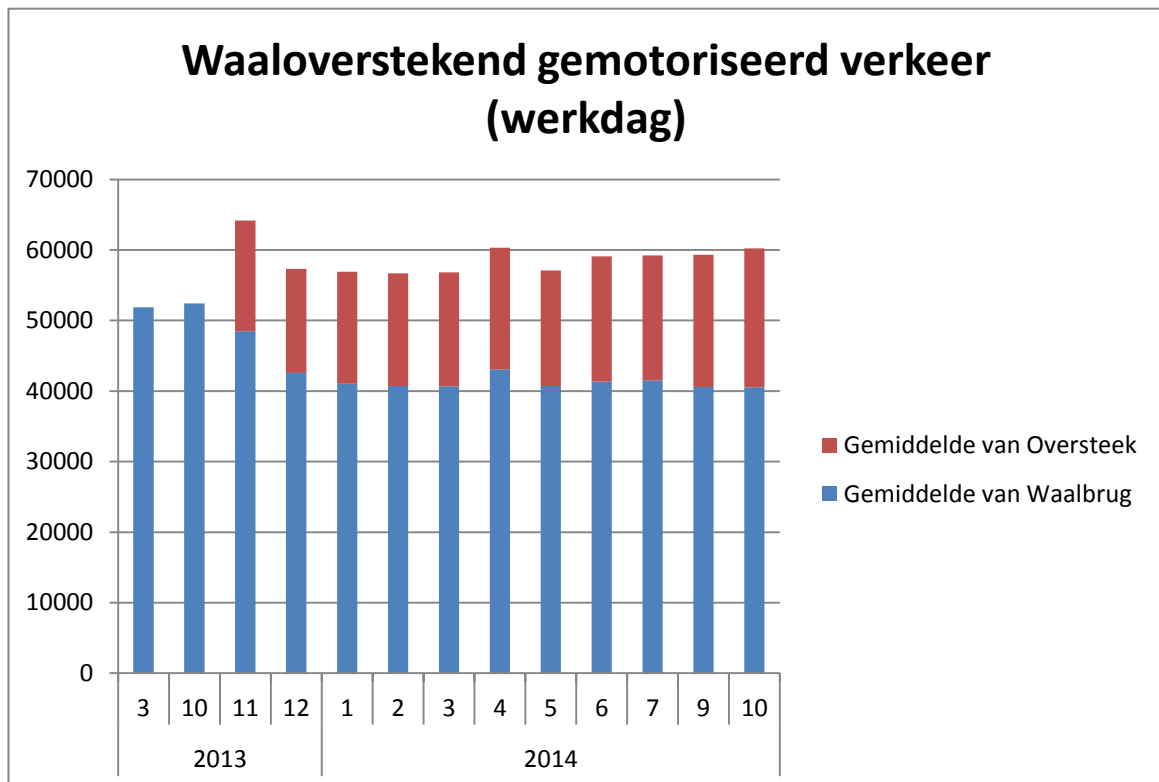
Vervolgvel

1

3. Het verkeersbeeld

De verkeersstromen zijn door De Oversteek veranderd. In onderstaande grafiek is de etmaalintensiteit van het Waaloverschrijdend autoverkeer in Nijmegen te zien. De gegevens zijn gebaseerd op de tellussen bij de verkeerslichten (voor de Waalbrug op het Keizer Traianusplein en voor de Oversteek bij de Woenderskampweg).

In de bijlage van dit memo is het beeld per brug weergegeven.



Afb. 1: Ontwikkeling Waaloverschrijdend gemotoriseerd verkeer in Nijmegen

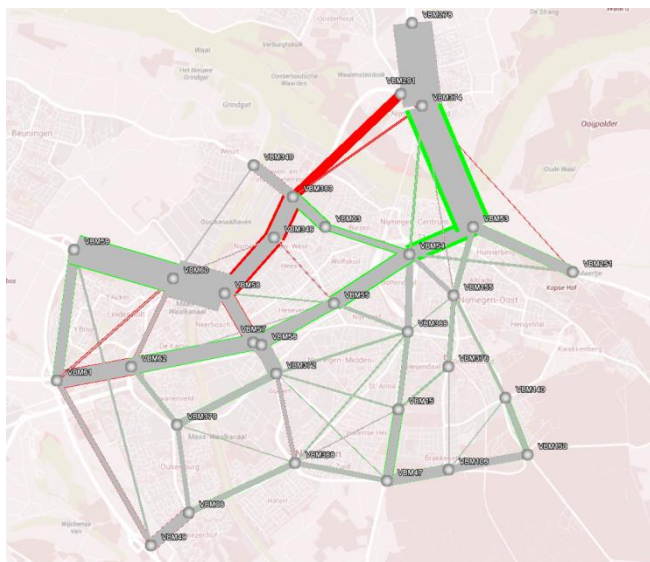
Op de Waalbrug reden vóór de opening op werkdagen ca. 52.000 motorvoertuigen (mvt) (excl. stadinwaartse busbaan). De opening van De Oversteek heeft geleid tot een afname van het verkeer op de Waalbrug met ca. 12.000 mvt. De intensiteiten op De Oversteek liggen op werkdagen rond de 20.000 mvt. Het totale Waaloverschrijdend verkeer binnen Nijmegen is met ca. 8.000 mvt. toegenomen; echter als ook het verkeer op de A50 bij Ewijk wordt betrokken, blijkt dat op deze drie bruggen de totale omvang van het verkeer ongeveer gelijk gebleven is. Vraag die zich vervolgens voordoet is welk verkeer nu over welke brug rijdt. Daartoe is op basis van de telgegevens bij verkeerslichten en Bluetooth-informatie onderzocht hoe het verkeer door de stad heenrijdt.

Op de onderstaande afbeelding is te zien welke wijzigingen er zijn in de verkeersstromen in de stad: De rode balken geven de verkeersstromen aan die toegenomen zijn na de opening van De Oversteek; de groene balken laten zien welke verkeersstromen sinds die tijd op het betrokken wegvak verdwenen zijn. Hoe dikker de balk, hoe groter de verkeersstroom.

Vervolgvel
2

Zoals verwacht is vooral op de Energieweg het verkeer toegenomen. Op het Gazianttepplein is een toename van het verkeer te zien van 10 tot 15 %; ten westen en zuiden van het Gazianttepplein verdampt de toename van het verkeer vrij snel. Op het kruispunt Rosa de Limastraat/ Neerbosscweg is een lichte toename van de intensiteiten waar te nemen (5 tot 10%). Op de rest van de S100 richting Grootstal zijn nauwelijks effecten gemeten.

De afname van het verkeer is vooral te merken op de Waalbrug en de singels. Ook op de Graafseweg en Tunnelweg is een afname van het verkeer te zien. Op de andere hoofdwegen in Nijmegen zijn de effecten marginaal te noemen.



Afb. 2: Toe- en afname van het verkeer op verbindingen a.g.v. Oversteek

De Oversteek is vooral voor Nijmegen-West en Lindenholt blijkbaar een goed alternatief voor de Waalbrug; dit beeld wordt bevestigd door de routediagrammen die in de bijlage zijn opgenomen. Daaruit blijkt o.m. dat voor de verbinding Prins Mauritssingel – St. Annastraat 100% blijft kiezen voor de Waalbrugroute. De afwikkeling van het verkeer op de singels is daardoor verbeterd (en hopelijk ook de luchtkwaliteit), maar op dit moment is nog niet duidelijk hoeveel extra ruimte dit heeft opgeleverd voor de dwarsrichtingen. Het verkeer naar Heijendaal blijft in sterke mate via de Heijendaalseweg rijden.

Voor de verbinding Prins Mauritssingel – Neerbosscweg kiest inmiddels 84% van de automobilisten voor De Oversteek; blijkbaar realiseert 16% van de automobilisten zich nog niet dat ze zowel in reistijd als in kilometers omrijden via de Waalbrug/singels.

De routekeuze is dus veranderd; ook een deel van het verkeer dat voorheen via de A50 reed, is nu verschoven naar De Oversteek. Dit wordt niet veroorzaakt door een toename van het doorgaand verkeer, maar doordat automobilisten met als herkomst/bestemming Nijmegen-West en Lindenholt vroeger meer via de A50 naar/van het noorden reden en nu voor een deel de route via De Oversteek kiezen.

Vervolgvel
3

In grote lijnen blijken de feitelijke verkeersstromen redelijk in overeenstemming met de eerdere modelprognoses, zij het dat door economische recessie de mobiliteitsgroei in Nijmegen net als elders in het land veel geringer is dan enkele jaren geleden werd voorzien.

De verhouding van het aantal auto's op de Waalbrug en De Oversteek is 70% versus 30%.

Uiteindelijk wordt verwacht dat er een verhouding 67/33 van het verkeer over de bruggen zal ontstaan (zoals het verkeersmodel voor 2022 aangeeft).

De verwachte verdeling van het autoverkeer over de twee bruggen is één jaar na de opening nagenoeg al bereikt.

4. Verkeersmanagement.

In de loop van 2014 zijn de geplande voorzieningen voor een dynamisch verkeersmanagement op de S10 gerealiseerd. Inmiddels zijn de dynamische routeinformatiepanelen in gebruik genomen en wordt de weggebruiker geïnformeerd over de doorstroming in de stad. Tot nu toe is er geen sprake geweest van ernstige verkeerhinder of files in de stad, en de "proof of the pudding is in the eating".

We zetten het verkeersmanagementsysteem nu al in bij evenementen (Goffertparkconcert, vierdaagse) en bij wegwerkzaamheden (Poort Neerbosch). Daarbij voldoet het managementsysteem aan de verwachtingen van flexibiliteit en veelzijdigheid.

De regelscenario's voor de dagelijkse praktijk en de calamiteitenscenario's worden binnenkort geïmplementeerd. Verwacht mag worden dat door de afronding van deze maatregelen de grip op het verkeer nog verder verbetert.

We gaan het systeem in het komend jaar goed uittesten en zorgen ervoor dat het optimaal functioneert zodra de eerstvolgende uitdaging voor de bereikbaarheid van de stad zich aandient, met name de onderhoudswerkzaamheden aan de Waalbrug.

Ook de aanpak van Poort Neerbosch moet de bereikbaarheid vanuit het westen voor zowel auto, OV en fiets verbeteren.

Verwacht mag worden dat de mobiliteit op langere termijn nog zal toenemen, zeker als zich weer een economisch herstel inzet. De nu geconstateerde afname van de intensiteit van het verkeer op de Waalbrug met 18% kan dan snel weer teniet gedaan worden, als we geen aanvullende maatregelen treffen. Daarom blijft het zaak het in de nota Nijmegen Duurzaam Bereikbaar beschreven pakket van maatregelen uit te voeren. Omdat de grens van de capaciteit van het stedelijk wegennet is bereikt, zal de inzet van OV/fiets/ P&R en het bufferen van het verkeer aan de rand van de stad dan zeker nog steeds nodig zijn.

Hoogachtend,
college van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

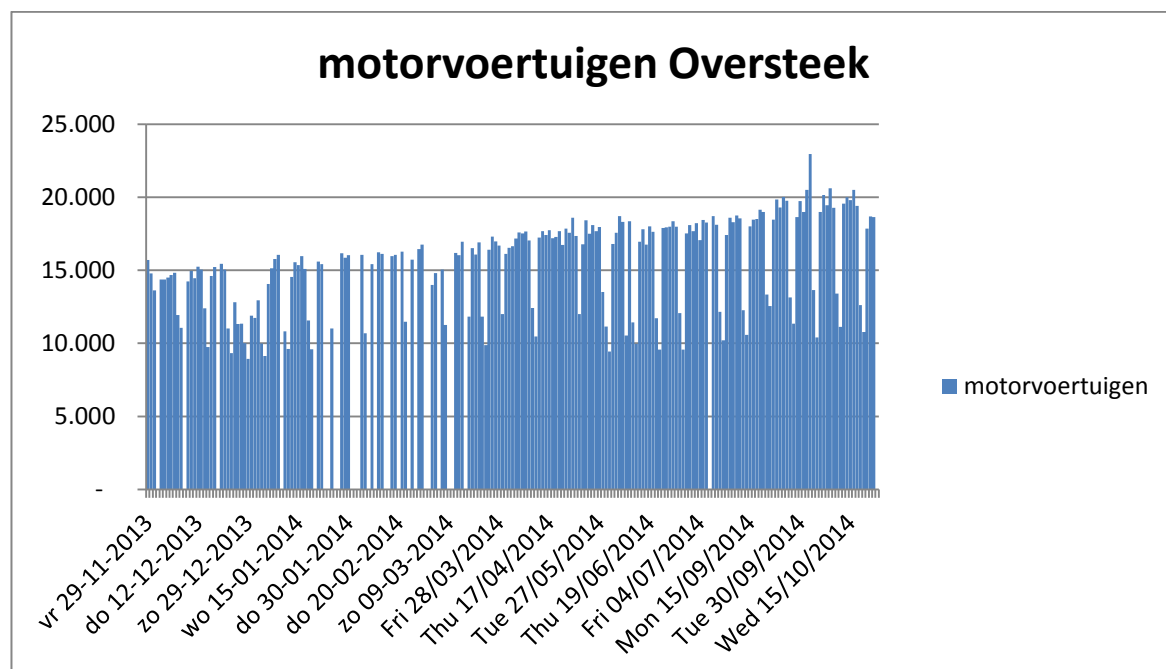
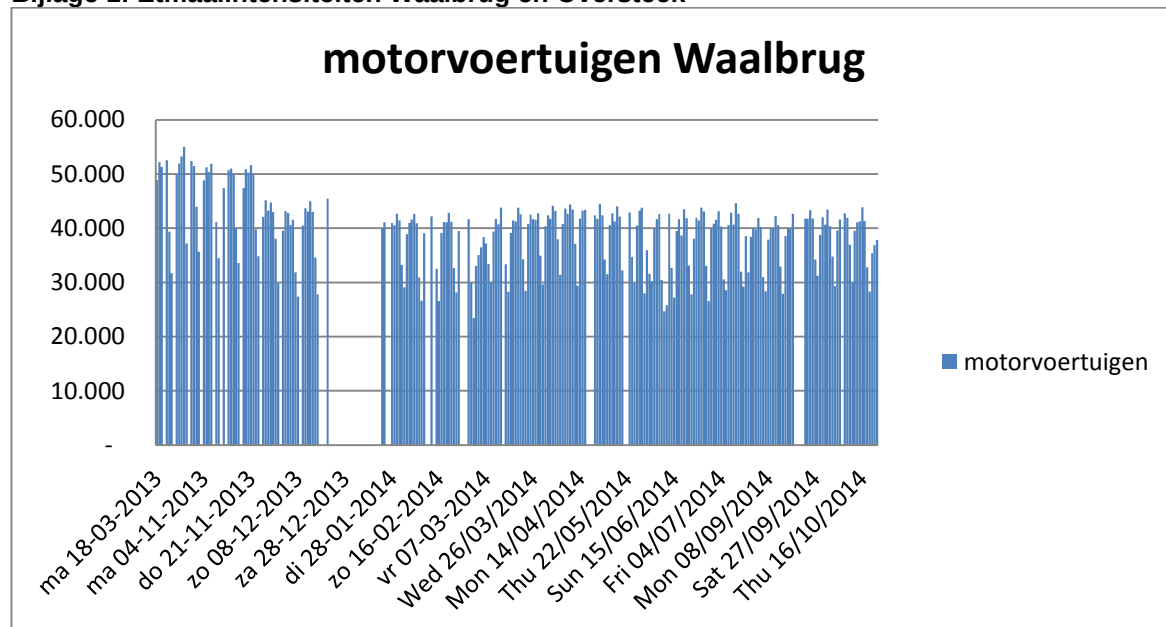
De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

drs. B. van der Ploeg

Vervolgvel
4

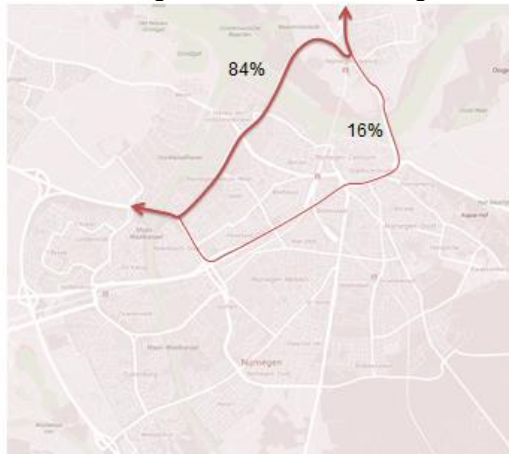
Bijlage 1: Etmaalintensiteiten Waalbrug en Oversteek



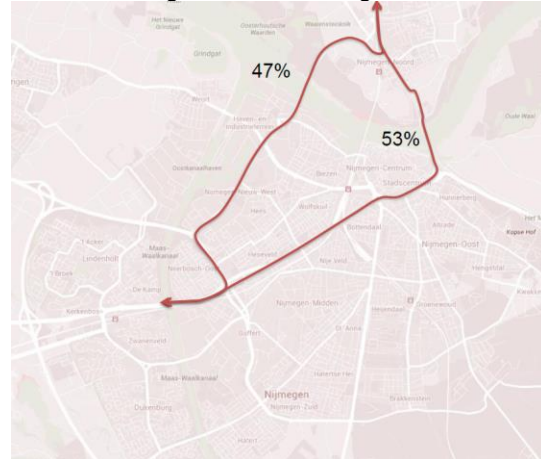
Vervolgvel
5

Bijlage 2: Routekeuzediagrammen

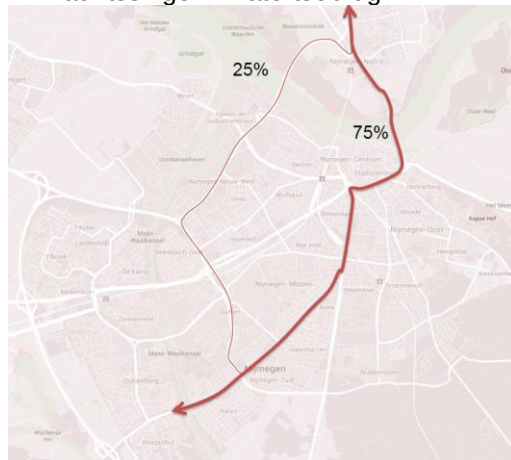
P. Mauritssingel – Neerboschebrug



P. Mauritssingel - Graafsebrug



P. Mauritssingel – Hatertsebrug



P. Mauritssingel – St. Annastraat (bij Scheidingsweg)

