



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
31 oktober 2017

Ons kenmerk
RO10/17.0009739

Contactpersoon
Guus Cornelissen

Onderwerp
eerste verkeerseffecten van de reconstructie
van de Graafseweg

Datum uw brief

Doorkiesnummer
(024) 3299207

Geachte leden van de Raad,

Sinds begin september 2017 is de Graafseweg weer opengesteld voor autoverkeer. Het langzaam verkeer over de Graafsebrug kan nu gebruik maken van een volwaardige fiets- en voetgangers voorziening, en het autoverkeer stad-uit heeft daarvoor een van de twee rijstroken ingeleverd.

Graag delen we met u - zoals toegezegd - de eerste indrukken en meetgegevens. Uiteraard is het nog te vroeg voor een complete analyse van de effecten op de bereikbaarheid van Nijmegen. De invloed van dit soort maatregelen kun je pas op de langere termijn goed beoordelen. Daarnaast zijn een aantal gegevens nog niet bekend. Het gaat dan bijvoorbeeld om de regionale metingen die in het eerste kwartaal van 2018 bekend worden en dan zullen worden geanalyseerd. Toch kunnen we op basis van lokale metingen en analyses een voorlopig beeld schetsen.

1. De afwikkeling van het autoverkeer op de Graafseweg.

We constateren dat de rijtijd van het autoverkeer nagenoeg gelijk is gebleven. Er is géén extra vertraging gemeten als gevolg van het samenvoegen van 2 naar rijstroken stad uitwaarts. Stad inwaarts ook niet. Dat was ook te verwachten omdat daar niets is veranderd aan het aantal rijstroken.

Ook is er geen sprake van extra 'terugslag' op het Keizer Karelplein. Metingen en beelden in de Verkeersmanagementcentrale laten zien dat het - net als in het verleden - gedurende de spijstijden sprake is van extra reistijd, maar niet vaker of langer dan vóór de reconstructie. De reconstructie is - zoals bekend - ook niet gedaan om het autoverkeer beter te laten doorstromen, maar om een evenwicht te creëren van leefbaarheid en bereikbaarheid. Verdere -autonome- groei van het autoverkeer is in strijd met de leefbaarheidsdoelen, en ook de bereikbaarheid kan slimmer door meer ruimte te geven aan fiets en openbaar vervoer. Door nu de infrastructuur daarop aan te passen bestendigen we de leefkwaliteit en voorkomen we dat de stad straks definitief zal dichtslippen met auto's..

Vervolgvel

1

Het verkeersbeeld is ook zodanig dat de route nog meer voertuigen aan kan. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met het feit dat er op dit moment op heel veel plaatsen in de stad wordt gewerkt om klaar te zijn voor de grote renovatie van de Waalbrug (Tunnelweg, Quackplein, singels, Traianusplein).

2. Aantallen

Het aantal auto's dat dagelijks van de Graafseweg gebruik maakt, is zoals verwacht nog niet op het aantal van begin dit jaar. In de derde week van september registreerden we op de kruising Graafseweg/A. Noorduijnstraat/B.van den Berghstraat 6.000 motorvoertuigen minder.. In onderstaande tabel is te zien dat het aantal auto's op de Graafseweg na de opening van de Oversteek langzaam afnam, maar dat het daarna weer autonoom begon te groeien.

Graafseweg/A. Noorduijnstraat/B. van den Berghstraat	OS	AS	restdag	totaal
2013	4.736	5.305	24.271	34.312
2014	3.724	4.581	21.088	29.393
2015	3.635	4.594	20.700	28.929
2016	3.710	4.817	21.488	30.015
2017/jan	3.843	4.889	22.294	31.026
2017/sep	3.001	3.653	18.043	24.697
afname autoverkeer na reconstructie	22%	25%	19%	20%

OS = ochtendspits

AS = avondspits

Wat kan de daling van het aantal auto's op de Graafseweg verklaren?

De volgende mogelijkheden doen zich hier voor:

- Men is op een ander tijdstip gaan rijden
- Men heeft een andere route gekozen
- Men heeft een andere vervoerwijze gekozen

Het is nog te vroeg om te spreken van een structurele gedragsverandering. De werkzaamheden zijn nog niet afgerond, er staan nog tijdelijke afzettingen, en de periode van onderzoek is nog te kort. We kunnen wel al een eerste indruk krijgen of er een verschuiving heeft plaatsgevonden naar een van de andere routes van/naar het centrum en of verkeer dat niet in het centrum moet zijn voor andere routes kiest, zoals beoogd.

3. Heeft het verkeer een andere route gekozen van of naar het Centrum?

We zien een licht toename van het autoverkeer op het Quackplein. Dat duidt erop dat er een geringe verschuiving is van de S103 (Graafseweg) naar de S102 (Industrieweg/Marialaan). We zien hier echter géén effecten op de verkeersafwikkeling op deze trajecten. Het extra verkeer wordt goed verwerkt. Mensen die echt in de stad moeten zijn, lijken dus hun weg naar het centrum nog steeds te vinden via de Graafseweg of andere stadsverdeelwegen.

Vervolgvel
2

We zien géén verschuiving van autoverkeer naar de St. Annastraat of Groenestraat. Op de kruising St. Annastraat/Groenestraat meten we zelfs een lichte daling van het autoverkeer.

4. Heeft het doorgaande verkeer een andere route gekozen?

We zien ook meer verkeer op de S100, wat er op kan duiden dat mensen die niet in de stad moeten zijn vaker kiezen voor andere routes. Of daarbij ook gekozen wordt voor de snelwegen rond de stad kunnen we lokaal niet meten. We zien dat steeds meer autoverkeer voor de S100 kiest (gemiddelde jaarlijkse groei van 13% sinds de opening van De Oversteek)). Dat betekent minder druk op de radialen en de singels, en komt ten goede aan de leefbaarheid en de andere vervoerswijzen (fietsers, voetgangers, HOV).

5. Fiets en voetganger.

De fietstellingen zijn nog niet afgerond dus over toe- of afname van het fietsgebruik op de Graafseweg valt nog niets te zeggen. Wel constateren we dat er veel tevreden geluiden zijn van voetgangers en fietsers over de bredere en veiligere paden langs de Graafseweg.

6. Sluit dit aan op het bereikbaarheidsbeleid (Nijmegen Duurzaam Bereikbaar)?

We zien dat de reconstructie van de Graafseweg vooralsnog goed lijkt aan te sluiten op de wens om in en om het centrum meer ruimte te claimen voor andere vervoerswijzen en de luchtkwaliteit te verbeteren. De eerste cijfers laten zien dat de wens om het auto verkeer dat géén herkomst of bestemming heeft in en om het centrum via de S100 af te wikkelen, functioneert, zonder merkbare druk op andere wegen buiten de S100 te creëren. Ook de andere belangrijke doelstelling om de kwaliteit van de fietsroutes en HOV-routes sterk te verbeteren, wordt positief beoordeeld. Zoals gezegd gaat het om eerste waarnemingen. Bovendien is de reconstructie van de Graafseweg nog niet helemaal afgerond (o.a. de afscheiding tussen rijbaan en fietspad) en zijn er veel wegwerkzaamheden in voorbereiding op de renovatie van de Waalbrug. Uiteraard blijven wij de ontwikkelingen monitoren en houden we u regelmatig op de hoogte.

Hoogachtend,
College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

mr. drs. A.H. van Hout