



Schriftelijke vragen op grond van artikel 39 regelement van orde

Aan: Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen
Van: Maarten Bakker (VVD Nijmegen)
Betreft: Aanpassingen Quackplein en totale verkeersafwikkeling Nijmegen.

Nijmegen, 25 augustus 2018

Geacht college,

Afgelopen zomer is het Quackplein aangepast om te zorgen voor een betere verkeersafwikkeling in Nijmegen. Sinds de ingebruikname van het vernieuwde Quackplein is de verkeersafwikkeling op het plein minder goed dan hoe die was voor de reconstructie. Wachttijden van 10 minuten vanaf bijvoorbeeld de Regulierstraat, die slechts 100 meter verder ligt, zijn sinds de aanpassing meer regel dan geen uitzondering. Afgelopen dagen staat ook de Nassausingel richting het plein regelmatig helemaal vol, waardoor de file terugslaat op het Keizer Karelplein. Daarnaast hebben vrachtwagens te weinig ruimte om de bocht op het Quackplein te nemen, waardoor het overige verkeer op het plein geblokkeerd wordt. Er is weinig opstelruimte voor auto's bij rood licht en de wachttijden voor auto's, fietsers en voetgangers bij rood licht lopen op tot meerdere minuten. Hierdoor ontstaan gevaarlijke verkeerssituaties.¹

Uw college geeft aan dat verkeersknooppunten en aanpassingen hiervan, zoals het Quackplein, de versmalling van de Graafseweg, de doorstroom op de S100-route (Prins Mauritsingel - Oversteek - Industrieplein - Energieweg - Neerbosscheweg- Weg door Jonkerbos - Grootstalselaan - Scheidingsweg), niet los van elkaar bekeken en beoordeeld kunnen worden. Bij vragen en debatten over de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en doorstroming op deze punten wordt telkens verwezen naar de samenhang van verkeersstromen en de integrale oplossingen. Uw college geeft in ieder geval de afgelopen twee jaar aan dat de aanpassingen in de toekomst leiden tot verbetering in doorstroom en veiligheid.

De files op de Graafseweg zijn echter een jaar na de versmalling nog steeds niet opgelost, de recente aanpassingen op het Industrieplein lijken niet tot een veiligere verkeerssituatie en verbeterde doorstroom te hebben geleid en de doorstroom op de S100-route lijkt niet voldoende tijdwinst op te leveren om die route aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer. Dat het verkeer op en rondom het Quackplein nu vaststaat wordt geweten aan de werkzaamheden in de Bisschop Hamerstraat, waardoor mensen tijdelijk andere routes

¹ Zie bijlage 1: Twitterreacties op aanpassingen Quackplein.



zouden zoeken, en het nog niet optimaal ingeregelde verkeersverwerkingssysteem van de verkeerslichten.²

De VVD maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van Nijmegen. De aanpassingen in het wegennet lijken de doorstroom en verkeersveiligheid niet te verbeteren. De tevredenheid over de bereikbaarheid van Nijmegen daalt en aanpassingen leiden niet tot concrete oplossingen voor verkeersknelpunten.³ De VVD is van mening dat een goed bereikbare stad van fundamenteel belang is voor de Nijmegenaren, de Nijmeegse ondernemers, de mensen uit de regio die in Nijmegen werken of hier een opleiding hebben, toeristen die naar onze mooie stad willen komen en om onze stad aantrekkelijk te houden voor potentiële nieuwe bewoners en bedrijven. De VVD heeft daarom de volgende vragen aan het college:

1. Is het college het met de VVD eens dat de aanpassingen aan het Quackplein niet tot een verbetering van de verkeersveiligheid heeft geleid? Zo nee, waarom niet?
2. Is het college het met de VVD eens dat de aanpassingen aan het Quackplein niet tot een verbetering van de doorstroom van het verkeer heeft geleid? Zo nee, waarom niet?

Wij ontvangen op vragen 1 en 2 graag een gekwantificeerd antwoord waarin in ieder geval is opgenomen:

- a. Hoeveel verkeer (motorvoertuigen gemiddeld per dag en tijdens piekuren) kon het Quackplein verwerken in de oude situatie en hoeveel zijn dat er na de vernieuwing?
 - b. Hoeveel opstelruimte voor motorvoertuigen voor rood licht was er op het oude Quackplein en hoeveel is dat in de nieuwe situatie?
 - c. Wat waren de wachttijden (gemiddelden en piekuren) voor roodlicht in de oude situatie op en rondom het Quackplein voor motorvoertuigen, fietsers en voetgangers, wat zijn deze wachttijden in de modelberekening van de aanpassing en wat zijn de werkelijke wachttijden vanaf de openstelling na de aanpassing?
 - d. Een evaluatie van de verkeersveiligheid op en rondom het Quackplein voor en na de aanpassing, met daarin meegenomen of vrachtverkeer de bochten goed kan maken.
3. Op welke datum verwacht het college dat de doorstroom en verkeersveiligheid op het Quackplein verbeterd is ten opzichte van de oude situatie en hoe zou het college die verbetering kwantificeren?

² Zie ook <https://www.gelderlander.nl/nijmegen/verkeerssituatie-quackplein-zorgt-voor-frustratie-wordt-er-nog-wat-gedaan-aan-de-stoplichten~a22e0de2/>

³ Zie indicator "waardering bereikbaarheid van de stad" in de stadsrekening 2017: een daling van 6,9 naar 6,1 op 10. <https://nijmegen.jaarverslag-2017.nl/p31713/indicatoren>



De aanpassingen in de infrastructuur van Nijmegen moeten ertoe leiden dat doorgaand verkeer gebruik maakt van de S100-route. De VVD deelt deze wens, maar constateert dat de S100-route niet voldoet aan de randvoorwaarden om deze succesvol te maken. De route rijdt niet lekker door, door kruisingen, rotondes en stoplichten en het traject heeft te lange reistijden.

4. Heeft de S100-route op dit moment voldoende fysieke capaciteit om al het doorgaand gemotoriseerd verkeer dat nu onder andere gebruik maakt van de Oranjesingel, Nassausingel, Quackplein, Tunnelweg, Industrieweg, St. Annastraat, Graafseweg en de Groesbeekseweg te verwerken?
 - a. Zo nee, hoe denkt het college de S100-route aan te passen zodat die fysieke capaciteit wél voldoende is of heeft het college een ander idee over het verwerken van doorgaand verkeer?
 - b. Zo ja, wat zijn de huidige reistijden over de S100-route en wat is de verwachte ontwikkeling van reistijden en het volstaan van die fysieke capaciteit met en zonder geplande verkeersbeperkende omstandigheden op bovengenoemde wegen over één, drie en vijf jaar?
5. Is het college van mening dat de recente aanpassingen van het Industrieplein een verbetering zijn voor de verkeersveiligheid en doorstroom?

Graag op vraag 5 een gekwantificeerd antwoord met daarin in ieder geval de volgende gegevens:

- a. Hoeveel verkeer (gemiddeld aantal motorvoertuigen per dag en tijdens piekuren) kon het Industrieplein verwerken in de oude situatie en hoeveel zijn dat er na de vernieuwing?
 - b. Hoeveel opstelruimte voor motorvoertuigen voor rood licht was er op het oude Industrieplein en hoeveel is dat in de nieuwe situatie?
 - c. Wat waren de wachttijden (gemiddelden en piekuren) voor roodlicht in de oude situatie op en rondom het Industrieplein, wat zijn deze wachttijden in de modelberekening van de aanpassing en wat zijn de werkelijke wachttijden vanaf de aanpassing?
 - d. Een evaluatie van de verkeersveiligheid op en rondom het Industrieplein voor en na de aanpassing, met daarin meegenomen of vrachtverkeer de bochten goed kan maken.
6. Wat is staduitwaarts het procentuele reistijdverschil (gemiddeld en tijdens piekuren) over de Graafseweg tussen het jaar vóór de versmalling en de huidige situatie?
 7. Wat is de visie van het college op de dalende waardering over de bereikbaarheid van Nijmegen?



8. Wanneer verwacht het college dat hun integrale aanpak van de bereikbaarheid van Nijmegen kortere reistijden en verbeterde doorstroom en verbeterde verkeersveiligheid gaat laten zien op de S100-route en op de Oranjesingel, Nassausingel, Quackplein, Tunnelweg, Industrierweg, St. Annastraat, Graafseweg en de Groesbeekseweg? Wij vernemen graag een concrete doelstelling en streefdatum voor elk van bovengenoemde straten in ieder geval voor motorvoertuigen.

In afwachting op uw antwoord,

Met hartelijke groeten,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Maarten Bakker', is positioned above the printed name.

Maarten Bakker
VVD Nijmegen