

Filebestrijdingsplan Waalbrug 3.0

2010 - 2014



Inhoudsopgave

1	Waarom deze notitie?	2
1.1	Inleiding.....	2
1.2	Leeswijzer.....	2
2	Filebestrijdingsplan Waalbrug 2.0 2008/2009	3
2.1	Hoe faciliteren en stimuleren we nog beter alternatieve vervoerswijzen?.....	3
2.2	Hoe krijgen we meer mensen over de Waalbrug?	4
2.3	Hoe kunnen we nog meer invloed krijgen op de file?	4
3	Stand van zaken Filebestrijdingsplan Waalbrug 2.0?	6
4	Getroffen extra maatregelen	10
4.1	Flankerende maatregelen ombouw Prins Maurits­singel.....	10
4.2	Ongelijkvloerse aansluitingen singels Nijmegen (De “tunnelvisie”).....	10
5	Effecten van de maatregelen	12
6	Financiële afhandeling	13
6.1	Beoogde maatregelen en budgetten	13
6.2	Verschuiving budgetten.....	13
6.3	Subsidies.....	14
7	Maatregelen komende jaren	15
7.1	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	15
7.2	Verkeerskundig beheer.....	15
7.3	Verkeersmanagement Centrale (VMC)	16
7.4	Bereikbaarheidscoördinator.....	16
7.5	Onderzoek en monitoring	17
7.6	Informatievoorziening voor automobilist.....	17
7.7	Duurzame maatregelen ter bevordering doorstroming.....	17
7.8	Maatregelen voortvloeiend uit luchtkwaliteitsplannen.....	18
7.9	Incident Management.....	18
7.10	Transferia	19
7.11	Offensief Bereikbaarheid	19
7.12	Verbeteringen openbaar vervoer	19
7.13	Stimuleren fietsgebruik.....	20
7.14	Financiën	20

1 **Waarom deze notitie?**

1.1 **Inleiding**

In 2008 heeft het college het Filebestrijdingsplan Waalbrug 2.0 vastgesteld. Destijds is de raad geïnformeerd over de plannen. Er zijn nu twee jaar om en het Filebestrijdingsplan 2.0 is qua doorlooptijd afgerond. Het is daarom wenselijk om een stand van zaken te geven over de uitvoering van de maatregelen. In deze notitie vindt een terugkoppeling plaats van wat er de afgelopen twee jaar is gedaan om het fileprobleem te beheersen.

Daarnaast hebben wij de komende jaren samen met de Stadsregio Arnhem Nijmegen de ambitie de bereikbaarheid van de regio te garanderen. Dit gezien de ontwikkelingen zoals de verbreding van de A50, de komst van de tweede Stadsbrug en de renovatie van de bestaande Waalbrug. Daarnaast vinden er ook nog andere ontwikkelingen plaats in Nijmegen Noord (woningbouw, dijkteruglegging). Al deze ontwikkelingen leveren verstoringen op aan het wegennet en daarmee aan de doorstroming. Dit is een gezamenlijke uitdaging die minimaal tot 2015 moet worden aangegaan. De programma's SLIM en EUREKA van de Stadsregio kunnen een bijdrage leveren aan deze gezamenlijke uitdaging.

Het filebestrijdingsplan is in 2006 gestart als een plan met een aantal noodmaatregelen om de file voor de Waalbrug te verminderen. De inzet van de verschillende maatregelen heeft de afgelopen jaren zijn effect gehad. De komende jaren is er een nieuw pakket maatregelen nodig om grip op het verkeer te houden. Parallel hieraan wordt gewerkt aan structurele oplossingen. In de nog af te ronden 'Nota Nijmegen Betrouwbaar Bereikbaar' worden de ambities van de bereikbaarheid van Nijmegen beschreven. In een verdiepingsslag op het onderwerp Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) worden de structurele oplossingen uitgewerkt.

De grootste ambitie is om Nijmegen de komende jaren (2010-2014) bereikbaar te houden. Betrouwbaarheid is daarbij een sleutelwoord. In deze notitie wordt dan ook ingegaan op maatregelen die de komende jaren moeten zorgen voor grip op verkeer.

1.2 **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 is de tekst opgenomen, zoals die ook in het Filebestrijdingsplan 2.0 is opgenomen. Deze tekst is integraal overgenomen.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op wat er is uitgevoerd en wat niet, dus een stand van zaken van. Het vierde hoofdstuk gaat in maatregelen die extra zijn uitgevoerd. Het gaat daarbij vooral om flankerende maatregelen tijdens de ombouw van de Prins Mauritssingel en een visie op een eventuele tunnel onder de singels. Hoofdstuk 5 gaat in op de effecten van de maatregelen en vormt de conclusie. In hoofdstuk 6 komt de financiële kant van het Filebestrijdingsplan 2.0 aan bod. In het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de maatregelen die de komende jaren nodig zijn om de bereikbaarheid en betrouwbaarheid te waarborgen.

2 Filebestrijdingsplan Waalbrug 2.0 2008/2009

In navolging van het eerste Filebestrijdingsplan zijn nieuwe maatregelen bedacht die in 2008 en 2009 in een Filebestrijdingsplan 2.0 zijn opgenomen. In dit hoofdstuk volgt een *letterlijke* weergave van het Filebestrijdingsplan Waalbrug 2.0. De tekst is letterlijk overgenomen, zodat inzichtelijk wordt welke maatregelen beoogd waren.

De maatregelen kunnen onder een aantal thema's worden ondergebracht.

1. Hoe faciliteren en stimuleren we nog beter het gebruik van alternatieve vervoerswijzen?
2. Hoe krijgen we meer mensen over de bestaande rijstroken van de Waalbrug?
3. Hoe kunnen we meer invloed krijgen op de file?

2.1 Hoe faciliteren en stimuleren we nog beter alternatieve vervoerswijzen?

Als alternatieve vervoerswijzen beter worden ingezet en benut heeft dit effect op de file en de luchtkwaliteit.

- a. **'Mijn Waalsprinter'**: De busbaan wordt momenteel alleen gebruikt door de bus en de taxi (op de Waalbrug). Er is nog capaciteit om andere doelgroepen over de busbaan te laten rijden. Aandachtspunt is wel dat de bus geen hinder mag ondervinden. Onderzoek heeft uitgewezen dat er teveel haken en ogen kleven aan het idee om carpoolers gebruik te laten maken van de busbaan. Hierbij moet men denken aan veiligheid (hoe zorg je ervoor dat automobilisten goed gebruik maken van busbaan) en controle (hoe zorg je ervoor dat automobilisten er geen misbruik van maken). Wat wel kansrijk wordt geacht is het idee (grote) werkgevers ertoe te bewegen hun werknemers op de parkeerplaats van de Waalsprinter hun auto te laten parkeren en vervolgens met een busje van het bedrijf naar het werk te vervoeren. Het gaat dan om herkenbare voertuigen, welke gebruik kunnen maken van de busbaan. Dit project wordt 'Mijn Waalsprinter' genoemd. In 2008 wordt uitgezocht welke bedrijven hieraan mee willen doen. In overleg met VCC-Oost wordt dit project aangepakt. De St. Maartenskliniek heeft belangstelling voor deze vorm van bedrijfsvervoer. In overleg met de kliniek wordt een pilot opgestart.
- b. **Marketing in het openbaar vervoer voor nieuwe bewoners**: De nieuwe bewoners in Nijmegen-Noord worden geïnformeerd over de alternatieven voor de auto, zoals het openbaar vervoer. Het houden van een marketingcampagne is daarvoor een middel. Nieuwe bewoners van de Waalsprong ontvangen standaard een welkomstpakket. Een mogelijkheid is om daarin ook gratis probeerkaartjes voor het openbaar vervoer mee op te nemen. Dit moet nog worden overlegd met de vervoerder en met VCC-Oost.
- c. **Fietsbeloningsysteem**: Het belonen van goed gedrag heeft doorgaans meer effect dan het bestraffen van 'fout' gedrag. Daarom is het voornemen om mensen die vanuit Nijmegen-Noord tijdens de ochtend- en avondspits met de fiets i.p.v. met de auto de Waal oversteken te belonen. Te denken valt aan een systeem als 'Trappers'. Deelnemers krijgen een chip op hun fiets en elke keer als ze tijdens de spits langs een registratiepunt op de Waalbrug of Snelbinder fietsen, sparen ze een klein bedrag dat na een jaar flink kan oplopen. In het verlengde hiervan wordt ook gekeken naar de mogelijkheid om automobilisten die de spits mijden te belonen. In samenwerking met de Stadsregio worden beide beloningssystemen verder uitgewerkt en voorgedragen voor financiering door het Rijk in het kader van het bereikbaarheids-offensief van de Stadsregio, VNO-NCW en de Kamer van Koophandel.
- d. **Verhogen gebruik Bikedispenser**: Samen met VCC-Oost, Bikedispenser.com wordt een campagne gestart om het gebruik van de Bikedispenser bij station Lent te verhogen. Hierbij wordt onder andere gedacht aan het uitdelen van kortingskaarten aan de automobilisten die

hun auto op P&R- Lent parkeren. Daarnaast worden de grote bedrijven aangeschreven om hen te wijzen op deze mogelijkheid. In september 2007 is een telling gehouden hoeveel gebruik er wordt gemaakt van het P&R-terrein. In september 2008 is de 1-meting gehouden. Aan de 1-meting wordt de informatie uit de Bikedispenser toegevoegd. Ook wordt gekeken of een ander betalingssysteem het gebruik van de Bikedispenser kan verhogen.

2.2 Hoe krijgen we meer mensen over de Waalbrug?

- e. **Optimalisering Verkeersregelinstallaties (VRI):** op het singeltracé wordt een optimalisatie van de VRI's uitgevoerd. Belangrijk aandachtspunt daarbij blijft dat het verkeer dat vanaf de Waalbrug de stad inrijdt gebufferd moet worden. Een te grote instroom van verkeer leidt er namelijk toe dat het verkeer vervolgens op de singels en het Keizer Karelplein vastloopt en daarmee de bereikbaarheid van de stad wordt vermindert.
- f. **Rijbaanconfiguratie:** tussen de Waalbrug en het Keizer Traianusplein is het mogelijk om de rijstroken iets aan te passen. Nu blokkeert het verkeer aar de St. Canisiussingel soms het rechtevoegende verkeer richting Kleve en Centrum. Verbetering van de rijstrookindeling kan dit probleem verminderen. De doorstroming wordt verbeterd en er is minder terugslag van wachtende auto's.
- g. **P+R Waalsprinter:** omdat de tijdelijke situatie van P+R Waalsprinter een groot succes was, is gezocht naar een uitbreiding van de huidige locatie. Deze is gevonden ten noorden van de huidige locatie. Hier is plaats voor ruim 550 auto's.
- h. **Doelgroepcampagne:** Hoe benaderen we de automobilist en kunnen we hem daarna verleiden tot ander gedrag? De "ombouw" van de A325 naar de Prins Mauritsingel wordt gebruikt om forenzen te bereiken en te wijzen op alternatieve vervoerswijzen.
- i. **Bebording voor wachttijd tot Traianusplein:** Aangevoerd is dat bij goede informatie over duur en lengte van de file de acceptatiegraad van het wachten wordt verhoogd. Voorstel is om een aantal borden met dynamische reistijdinformatie te plaatsen.

2.3 Hoe kunnen we nog meer invloed krijgen op de file?

- j. **Onderzoek en monitoring** zijn een belangrijk instrument om vat te krijgen op file. Dit wordt dan ook de komende jaren voortgezet. De reistijdmetingen, de filelengte en -duur worden maandelijks bijgehouden. Hoe meer informatie er wordt verzameld hoe concreter we weten wat er gebeurt en of er een trend zichtbaar wordt. Met meer gegevens kan in de toekomst beter worden gestuurd. In de bijlage is uitgeschreven wat de reistijdmetingen hebben opgeleverd.
- k. Er is een **alternatief voor de route over de Waalbrug**, namelijk via de A50/A73. Het voornemen is om door toepassing van enkele infrastructurele maatregelen de doorstroming op deze route te bevorderen. Daarbij wordt gestart met de aanpak van de Weg door Jonkerbos, waarmee de doorstroming van het verkeer dat via knooppunt Neerbosch de stad binnenkomt kan worden geoptimaliseerd. Degenen die nu over de Waalbrug rijden, maar de keuze hebben om via Neerbosch te rijden, zullen daardoor eerder geneigd zijn om route Neerbosch te kiezen. En iedere auto minder op de Waalbrug is meegenomen. Dit is vooruitlopend op de realisatie van de Stadsbrug.
- l. De **Traffic factory** wordt in 2008 gevoed met gegevens. Op basis van de detectielussen van de verkeerslichteninstallaties wordt het aantal voertuigen continu bijgehouden. Deze gegevens worden gebruikt om een realtime verkeerssimulatie te maken. De computer

berekent op basis van dit model de intensiteit, reistijd, snelheid, restcapaciteit en afwikkelingsniveau. Zo wordt een goed beeld verkregen van de kwaliteit van ons wegennet en de verkeersafwikkeling. Voor de Waalbrug weten we nu per vijf minuten hoeveel verkeer er wordt verwerkt. Aan de hand van deze gegevens kunnen uitspraken worden gedaan over de bereikbaarheid van Nijmegen en de weggebruiker informeren in geval er problemen zijn. De komende jaren zijn technische aanpassingen aan het systeem noodzakelijk.

3 Stand van zaken Filebestrijdingsplan Waalbrug 2.0?

In onderstaande tabel staan de maatregelen uit hoofdstuk 2 nogmaals genoemd. Dit keer wordt er echter een stand van zaken gegeven. Met andere woorden, wat is er *wel* en wat is er *niet* uitgevoerd en waarom.

Maatregel	Stand van zaken	Status
Hoe faciliteren en stimuleren we nog beter het gebruik van alternatieve vervoerswijzen?		
Mijn Waalsprinter	Bedrijven zijn benaderd en ze waren geïnteresseerd, maar vanuit financiële overwegingen was de drempel voor het concept 'Mijn Waalsprinter' te hoog. Door aanpassingen in het openbaar vervoer rond P&R Waalsprinter is het probleem van de meeste bedrijven overigens toch redelijk opgelost. Voor de Maartenskliniek en HAN (Berg en Dalseweg) is de volgende oplossing getroffen: Waalsprinterkaartjes kunnen ook gebruikt worden voor de overstap met lijnen 3 en 4 naar de Maartenskliniek, HAN e.d. Voor Trade Port West, is onderzocht of er een bescheiden spitsdienst mogelijk is van september tot december 2009, gekoppeld aan de werkzaamheden aan de Prins Mauritssingel. Inzet van een apart busje was te duur; uiteindelijk is in overleg met het vervoerbedrijf de mogelijkheid geboden om vanuit de Waalsprinter gratis over te stappen. Om meerdere redenen was er onder de werknemers van TPN-west geen belangstelling voor dit aanbod. Het VCC-Oost heeft een afsluitende rapportage geschreven over dit project (zie bijlage).	Afgerond
Marketing in het openbaar vervoer	In het kader van het fileplan kon dit niet worden opgepakt, omdat het geen investering betreft. Novio wilde het (nog) niet oppakken omdat dit soort acties vaak het beste gecombineerd kunnen worden met een verbetering van de dienstregeling. Tot het moment dat de Prins Mauritssingel is omgebouwd, heeft de bus nog te veel kans op vertraging. Met de kans dat mensen de bus proberen, en negatieve ervaring hebben en niet meer terugkomen. Deze maatregel werd om die reden ingezet als flankerende maatregel tijdens de ombouw van de Prins Mauritssingel. Dit is als flankerende maatregel een belangrijke toevoeging gebleken. Er is op een 'zachte' manier een bijdrage geleverd aan het terugdringen van de file. Wellicht moet dit verder worden uitgewerkt voor nieuwe bewoners van de Waalsprong op het moment dat de bussen beter kunnen doorstromen en Visveld goed wordt bediend.	Uitwerken naar reguliere marketing, indien dit gewenst is.
Fietsbeloningsysteem	In eerste instantie is dit project aangemerkt als kansrijk. Door een verschuiving van de prioriteiten, meer aandacht voor de flankerende maatregelen, is de keuze gemaakt dit project voorlopig niet uit te voeren. Het project staat nog altijd in de belangstelling om uitgevoerd te worden. Het is een zeer omvangrijk en ingewikkeld project.	Verder uitwerken, als dit nog altijd gewenst is.
Gebruik Bikedispenser	Het gebruik van de Bikedispenser laat nog altijd te wensen over. Door de werkzaamheden aan de PMS is de bereikbaarheid van de Bikedispenser verminderd. Er is ook gekeken naar het realiseren van andere betaalmethoden bij de Bikedispenser. Gezien de prioriteitstelling is hier tot op heden weinig aandacht aan besteed.	Betaalmethoden verder uitzoeken. En wellicht op zoek naar een andere locatie.
Hoe krijgen we meer mensen over de bestaande rijstroken van de Waalbrug?		
Optimalisatie verkeersregelinstallaties singels	Het Groene Golf Team heeft een advies gegeven over de cyclustijden van de verkeerslichten op de singels. Deze tijden zijn aangepast en hebben een zeer positief effect op de wachttijden voor de Waalbrug. De optimalisatie van de VRI's heeft er aan bijgedragen dat	Afgerond, maar vereist continue monitoring (verkeerskundig beheer).

Stand van zaken Filebestrijdingsplan Waalbrug 2.0?

Maatregel	Stand van zaken	Status
	<p>op de Caniussingel/Oranjesingel circa 7% meer verkeer wordt afgewikkeld.</p> <p>Tijdens de optimalisatie is wederom duidelijk geworden dat het kruispunt Oranjesingel-Prins Bernhardstraat de bepalende factor is. Op het kruispunt is sprake van een zwaar conflict tussen verkeer dat vanaf de Oranjesingel richting de Pr. Bernhardstraat rijdt met verkeer dat vanaf het Keizer Karelplein naar het Traianusplein.</p> <p>In de toekomst moet met verkeerskundig beheer de optimalisatie van verkeerslichten worden gemonitord. Gerealiseerd moet worden dat uitgaande van de huidige techniek er vrijwel niets meer valt te optimaliseren zonder dat het ten koste gaat van de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en de verkeersafwikkeling op de zijrichtingen (filevorming op zijrichtingen Singeltracé)</p>	
<p>Rijbaanconfiguratie Waalbrug-Traianusplein</p>	<p>Op het Traianusplein zijn de rijbanen duidelijker vormgegeven door aanpassing van de belijning. Door deze verduidelijking wordt er minder van rijbaan verwisseld. Daarmee wordt de doorstroming minder verstoord. Ook is de bebording duidelijker geworden.</p> <p>Er is de volgende rijstrookindeling op het Traianusplein doorgevoerd: verkeer richting Kleve en de Jorisstraat hadden voor de aanpassing ieder een gescheiden rijstrook. De hoeveelheid verkeer richting de Jorisstraat is echter beperkt. Omdat de beweging naar Kleve vele malen zwaarder is, is de gescheiden rijstrook richting de Jorisstraat gecombineerd met de beweging naar Kleve. Dit betekent dat de rechtsafstrook nu ook gebruikt kan voor "rechtdoorgaand" verkeer naar Kleve. De verkeersstroom richting Kleve heeft daardoor circa 75% meer capaciteit gekregen.</p>	<p>Afgerond.</p>
<p>P+R-Waalsprinter</p>	<p>Het gebruik van het P+R terrein is sinds de opening in september 2007 gestaag toegenomen. In 2009 was het aantal parkeerders op het terrein met 60% toegenomen ten opzichte van 2008. In 2009 is het terrein uitgebreid naar 770 plaatsen. Het gaat nog altijd om een tijdelijke locatie. De 220 parkeerplaatsen die in 2007 zijn aangelegd zullen in de loop van 2010 verdwijnen als begonnen wordt aan de zandwinning Landschapszone. De zoektocht naar een definitieve locatie duurt voort.</p>	<p>Binnen het Filebestrijdingsplan 2.0 afgerond.</p> <p>Wordt nog gezocht naar een definitieve locatie.</p>
<p>Doelgroepcampagne</p>	<p>Deze campagne heeft nooit plaatsgevonden. Omdat het geen investering bevat stonden er ook geen middelen tegenover in het fileplan. In het kader van SLIMPrijzen is een kentekenonderzoek gehouden voor auto's die over de Waalbrug rijden. Deze doelgroep is benaderd en verleidt tot ander gedrag.</p> <p>De bermDRIPs (dynamische route informatiepanelen) rondom knooppunt Ressen voorzien hier mede in door de aanduiding van de Waalsprinter en of er nog plaatsen vrij zijn.</p>	<p>Is afgerond</p>
<p>Wachttijd bebording Prins Mauritsingel</p>	<p>Het project Ombouw Prins Mauritsingel heeft ook de behoefte gebracht om mensen te informeren over de reistijden van Nijmegen-Noord naar Nijmegen-Zuid. Er zijn drie DRIPs geplaatst met informatie over de reistijd. Op de A325 ter hoogte van Elst wordt ook de reistijd via de A15 en A50 weergegeven. Men heeft een keuzemogelijkheid gekregen. Verder wordt aangegeven of P+R Waalsprinter nog capaciteit heeft. Op die manier kan men ook nog een keuze maken voor de Waalsprinter.</p> <p>De bermDRIPs die in het kader van de ombouw van de PMS rondom knooppunt Ressen zijn geplaatst voorzien hier duidelijk in.</p>	<p>Binnen het Filebestrijdingsplan 2.0 afgerond.</p> <p>De wachttijdborden worden nu gehuurd voor een periode van 100 weken. Na deze periode (mei 2010) adviseren wij vaste reistijdborden. Hiervoor moeten financiële middelen worden geworven.</p> <p>In de huidige situatie staan de bermDRIPs niet op grondgebied van de gemeente maar op die van RWS en de Provincie. De DRIP langs de A325 ter hoogte van verzorgingsplaats 'het</p>

Stand van zaken Filebestrijdingsplan Waalbrug 2.0?

Maatregel	Stand van zaken	Status
		<p>Kempke' kan komen te vervallen zodra de Provincie daar haar vaste DRIP in gebruik gaat nemen. De betreffende bermDRIP van Nijmegen kan dan bijvoorbeeld verplaatst worden naar de Neerboscheweg. De Stadsregio heeft aangegeven, dat zij veel belang hechten aan het in stand houden van de DRIPs. Nagegaan moet worden of zij financieel willen faciliteren.</p>
<p>Hoe kunnen we meer invloed krijgen op de file?</p>		
<p>Onderzoek en monitoring</p>	<p>Dit is een maatregel die continu doorloopt. De taken liggen momenteel bij Beleid van de afdeling Mobiliteit en bij de coördinator Dynamisch VerkeersManagement (DVM-coördinator). Op dit moment worden met de verkeersregelinstallaties de intensiteiten van het verkeer gemeten. Dit netwerk moet nog verder worden uitgebreid op een aantal strategische plaatsen (bv Jonkerbosplein). Reistijden worden op dit moment gemeten op een tweetal manieren: reistijdcamera's PMS (actueel en reactief) door middel van speedprofiles (reactief). Om het verkeer op basis van de actuele situatie te kunnen geleiden is actuele reistijdinformatie benodigd. Thans worden de mogelijkheden daarvan onderzocht. Uitgangspunt daarbij is dat er zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande middelen (VRI's etc) met een beperkte uitbreiding van aanvullende technieken (bluetooth en reistijdcamera's, online systeem van speedprofiles)</p>	<p>Binnen het Filebestrijdingsplan 2.0 afgerond. In de nabije toekomst moet hier ook een functie van verkeerskundig beheerder aan worden gekoppeld. Daarvoor moeten financiële middelen worden geworven. In mei 2010 zijn in Nijmegen negen bluetooth meetsystemen geplaatst. Daarmee worden de reistijden gemeten tussen knooppunt Ressen naar de A73. In het systeem worden de reistijden gemeten op de Singels, Graafseweg, Wijchenseweg en de Neerboscheweg. Het is de bedoeling dat de voorkeursroute hieraan toegevoegd wordt medio 2010 (Energieweg, Weg door Jonkerbosch-Grootstalselaan)</p>
<p>Uitwerking aanpak alternatieve routes</p>	<p>Er is een onderzoek geweest, uitgevoerd door het Groene Golf Team (GGT), naar de 'doorstroomroute' en vooral naar de Weg door Jonkerbos. Het GGT heeft een aantal aanbevelingen gegeven. Momenteel loopt er een subsidieaanvraag voor het opwaarderen van de kruisingen Jonkerbosplein en Burgemeester Daleslaan. Door de opwaardering van deze kruisingen wordt de doorstroming bevorderd en kunnen we meer grip krijgen op het verkeer. Bovendien wordt deze route nog interessanter als de A50 is verbreed (start medio 2010).</p>	<p>Binnen het Filebestrijdingsplan 2.0 afgerond. In het kader van de Nota Nijmegen Betrouwbaar Bereikbaar wordt er verder gewerkt aan alternatieve routes en worden aanbevelingen van het GGT nader uitgewerkt. Hierover moet actief gecommuniceerd worden. Daarvoor wordt door afdeling communicatie een plan uitgewerkt.</p>
<p>Traffic Factory (VTF)</p>	<p>De Traffic Factory is aangeschaft om realtime informatie over intensiteiten enz. te kunnen leveren. Het eerste jaar is gebruikt om voldoende gegevens te genereren. Nu kunnen we de TF gebruiken voor monitoring. In de toekomst moet de Traffic Factory de jaarlijkse verkeerstellingen vervangen.</p>	<p>Binnen het Filebestrijdingsplan 2.0 afgerond. Deze dienst is opgenomen in de exploitatie. Ondanks dat de VTF in de exploitatie is opgenomen voldoet het systeem nog niet volledig. Het realtime verkeersmodel geeft niet het beeld wat op straat te zien is. Dit is een probleem dat de leverancier onderkent. Het probleem wordt veroorzaakt door een verouderde versie van het online verkeersmodel. Bovendien treden er nog te vaak storingen op. De VTF in z'n</p>

Stand van zaken Filebestrijdingsplan Waalbrug 2.0?

Maatregel	Stand van zaken	Status
		huidige vorm wordt niet verder doorontwikkeld. De leverancier is bezig met de ontwikkeling van een nieuwe versie. De kosten voor de exploitatie daarvan zijn naar verwachting fors hoger. Reden te meer om op zoek te gaan naar alternatieven. Eén van de alternatieven kan mogelijk gevonden worden in de kwaliteitscentrale die ook ingezet wordt voor verkeerskundig beheer.

Daar waar staat binnen het 'Binnen het Filebestrijdingsplan 2.0 afgerond' wil zeggen dat er nog een vervolg aan vast zit.

4 Getroffen extra maatregelen

4.1 Flankerende maatregelen ombouw Prins Mauritsingel

Omdat in november 2008 duidelijk werd dat de ombouw van de Prins Mauritsingel (PMS) een behoorlijke impact zou hebben op de doorstroming van het verkeer is besloten om de ombouw PMS, filemaatregelen en flankerende maatregelen in samenhang op te pakken. Er is besloten de focus te leggen bij de flankerende maatregelen Mijn Waalsprinter, Uitbreiding Waalsprinter en OV-acties. Later is deelname aan de pilot Spitsmijden (SLIMPrijzen Waalbrug) toegevoegd. Voor het goed functioneren van de flankerende maatregelen zijn nieuwe scenario's geschreven en is een website gemaakt. In onderstaande tabel worden deze flankerende maatregelen beschreven.

Flankerende maatregelen	Uitvoering
Gratis OV tijdens weekendafsluitingen	Op de zaterdagen van de weekendafsluitingen worden er gratis trein- en buskaarten uitgereikt. Busreizigers die opstappen op haltes in Nijmegen Noord, Lingewaard of Overbetuwe mogen gratis retour. De gratis treinkaartjes worden uitgereikt op de stations Nijmegen Lent en Elst, waar een groot P&R terrein is dat op zaterdag nog voldoende capaciteit heeft. Dit heeft een positieve uitwerking en er wordt relatief veel gebruik van gemaakt. Vooral in de afsluiting in december was het gebruik groot. In augustus 2009 werden 300 treinkaartjes uitgedeeld, in november 2009 waren dat er circa 1.000 en in maart 2010 ongeveer 850. Van de bussen zijn geen telcijfers bekend, maar uit observaties blijkt dat de bussen 'behoorlijk vol' zaten. Er hebben zich echter geen capaciteitsproblemen voorgedaan.
SLIMPrijzen Waalbrug	Nijmegen heeft zich aangemeld voor de pilot spitsmijden. Het project heeft de naam SLIMPrijzen gekregen en kent een goede deelname. Gebruikers (doelgroep) krijgen geld uitgekeerd elke keer als de spits wordt gemeden. Het blijkt dat 10% van de automobilisten het gedrag heeft veranderd en niet meer wordt geregistreerd in de spitsperiode. Hiervoor zijn evenveel automobilisten in de plaats gekomen. Per saldo is er meer autoverkeer in de spits verwerkt. Omdat de proef SLIMPrijzen is aangeslagen, heeft de eerste fase een vervolg gekregen tot juni 2010. Daarna gaat SLIMPrijzen over in een regionale proef waarbij opnieuw een kenteken onderzoek wordt uitgevoerd.
Scenario's	Voor de weekendafsluitingen en de ombouw van PMS zijn scenario's opgesteld. Deze scenario's kunnen worden ingeschakeld als er verkeersproblemen optreden. Er is een scenario "Grote verkeersdruk" en een scenario "Calamiteiten".
Mijn Waalsprinter	Er is inderdaad contact geweest met verschillende grote bedrijven. Maar niemand is bereid om in te stappen.
Website	Er zijn door de Stadsregio twee webcams geplaatst. Eén ter hoogte van VRI Bouwweg en één ter hoogte van de Oude Griftdijk. Op het K. Augustus plein is uiteindelijk geen webcam geplaatst. De camerabeelden kunnen op internet worden getoond, zo kan de weggebruiker een beeld krijgen van de verkeersdruk. De webcams zijn doorgelinkt naar de site www.nijmegen.nl/stadssingel . Op de website staat ook de actuele reistijd via de A325 en de A15/A50. En hoeveel plaatsen er beschikbaar zijn op P+R Waalsprinter. Daarnaast worden ook historische reistijdgegevens op de website geplaatst. Beiden zijn hulpmiddelen om de reistijd te kunnen voorspellen.

4.2 Ongelijkvloerse aansluitingen singels Nijmegen (De "tunnelvisie")

Naar aanleiding van de werkzaamheden op de Prins Mauritsingel en het gevaar dat de file na afronding van deze werkzaamheden weer toeneemt, is door de raad gevraagd of het ook mogelijk is om ongelijkvloerse kruisingen te realiseren op het singeltracé in Nijmegen.

Door adviesbureau Royal Haskoning is een visie ontwikkeld op het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen op de singels. Uit deze visie kunnen een aantal belangrijke conclusies worden

getrokken. Een lange tunnel onder de Nijmeegse singels en het Keizer Karelplein vergroot de verkeerscapaciteit van deze route alleen als tegelijk de Waalbrug verbreed wordt. De huidige brug kan nauwelijks méér auto's verwerken. Alleen de aanleg van zo'n singeltunnel is daarom niet effectief.

Kleinere tunnels bij de singels kunnen mogelijk bijdragen aan een betrouwbaardere doorstroming. Het gaat dan om tunnels voor het beter afwikkelen van verkeersstromen linksaf. Die bewegingen zijn nu 'tijdvreters'. Ze zorgen voor veel oponthoud. Met korte tunnels vanaf het Traianusplein naar de Nieuwe Ubbergseweg (richting Duitsland), linksaf van de Oranjesingel naar de Prins Bernhardstraat en linksaf naar de Van der Brugghenstraat zou het verkeer soepeler kunnen doorstromen en bovengronds wordt het straatbeeld rustiger. Fietsers en voetgangers kunnen dan gemakkelijker oversteken. De singels worden bovendien minder kwetsbaar voor verstoringen. De korte tunnels bieden verder kansen voor verbetering van de uitstraling van de monumentale singels. Het aanleggen van de tunnels is wel een kostbare aangelegenheid, dus een directe aanleg is niet mogelijk. Verder veranderen de verkeersstromen na de realisatie van de nieuwe Stadsbrug. Dit leidt ertoe dat veel verkeerproblemen op de singels worden opgelost.

Kort samengevat:

- De oplossing biedt *niet meer* capaciteit, maar de oplossing biedt wel *meer* betrouwbaarheid. Extra ruimte in de regeling zorgt er voor dat we minder kwetsbaar zijn bij verstoringen en incidenten.
- De oplossing mogelijkheden om de linksafbewegingen op de singels beter te faciliteren.
- Met of zonder tunnel zal beheersing van de verkeersstroom op de singels noodzakelijk blijven. Met tunnel op de doorgaande richting is het zelfs een randvoorwaarde.
- Voor meer bereikbaarheid van Nijmegen ligt de oplossing niet in tunnels onder de singels. Extra capaciteit moeten gezocht worden op de knooppunten op de nieuwe ring die ontstaat bij realisatie van de Stadsbrug:
 - ❖ Alardsingel–Energieweg–Neerbosscheweg–Weg Jonkerbosch–Grootstalselaan.
- De verkeersstromen op de singels zullen door de aanleg van de stadsbrug wijzigen. De stadsbrug is de grootste ingreep in het verkeerssysteem sinds de aanleg van de brug bij Ewijk. Hierbij is er een absolute zekerheid dat de stromen wijzigen; hoe deze veranderen is veel minder zeker. Een kostbare investering als een tunnel kan na de aanleg van de Stadsbrug veel minder effectief blijken of zelfs onnodig. Voor een investering in de stadsring zal dat niet gelden. Verbeteren van bereikbaarheid en snelheid daar zullen zich vertalen in een geringere verkeersdruk op het singeltracé.

Geconcludeerd wordt dat de inpassing van een tunnel te kostbaar is, moeilijk inpasbaar is binnen de huidige beschikbare ruimte en verkeerskundig te weinig oplevert.

5 Effecten van de maatregelen

De effecten van de individuele maatregelen laten zich lastig meten. De maatregelen die zijn opgenomen in het Filebestrijdingsplan 2.0 en de extra getroffen maatregelen hebben **gezamenlijk** geleid tot een betere beheersing van de file. De flankerende maatregelen op de Prins Mauritssingel dragen hier ook zeker aan bij. Uit monitoring van de file blijkt dat het traject Keizer Hendrik de VI singel - Traianusplein betrouwbaarder is geworden. Automobilisten doen er nu minder lang over om van het Keizer Augustusplein bij het Traianusplein te komen en altijd in ongeveer dezelfde tijd.

Door de inzet op het beter benutten van de bestaande infrastructuur kan er meer verkeer over de Waalbrug rijden. Eén van deze maatregelen was het aanpassen van de cyclustijden op het singeltracé. Dit was een kleine aanpassing met een groot effect. Deze aanpassing heeft geleid tot de afwikkeling van ca. 7% meer verkeer en daarmee tot een verhoging van de betrouwbaarheid.

De proef SLIMPrijzen heeft wel degelijk invloed gehad op het reisgedrag. Op de oproep om van gedrag te veranderen voor een beloning heeft 50% gereageerd van de aangeschreven automobilisten. Hiervan heeft 10% een alternatief gevonden. Zij hebben een bewuste keuze gemaakt om het gedrag te veranderen. Dit is alleen mogelijk als er alternatieven aanwezig zijn. Dit heeft de file niet opgelost, maar heeft wel bijgedragen aan een hogere participatie van de automobilist aan het verminderen van het “fileprobleem”.

De proef SLIMPrijzen Waalbrug krijgt een vervolg in de regio. Er wordt nu regionaal een proef gehouden met beprijzen in de spitsperioden. Dit heeft ook alles te maken met de werkzaamheden die de komende jaren worden gedaan aan het wegennet in de regio (verbreden A50). In september wordt de eindrapportage van de evaluatie Slimprijzen Waalbrug vrijgegeven en gepubliceerd. Deze rapportage is geschreven in opdracht van de Stadsregio.

6 Financiële afhandeling

6.1 Beoogde maatregelen en budgetten

In totaal was er voor de twee jaarschijven 2008 en 2009 € 450.000 euro beschikbaar. Dit kon alleen worden uitgegeven aan fysieke investeringen, wat betekende dat een aantal voorgestelde maatregelen niet konden worden uitgevoerd (dus geen budgetten ingevuld in de tabel). Voor de jaarschijven 2008 en 2009 was respectievelijk € 125.000,- en € 325.000,- gereserveerd.

De maatregelen voor 2008 en 2009:

Maatregel	2008	2009
Mijn Waalsprinter		
Marketing in het openbaar vervoer		
Fietsbeloningssysteem	€ 5.000	€ 45.000
Gebruik Bikedispenser		
Optimalisatie verkeersregelinstallaties singels	€ 42.500	
Rijbaanconfiguratie Waalbrug-Traianusplein	€ 10.000	€ 25.000
P+R-Waalsprinter	€ 26.000	€ 125.000
Doelgroepcampagne		
Wachttijd bebording Prins Mauritssingel		€ 75.000
Onderzoek en monitoring	€ 14.500	€ 10.000
Uitwerking aanpak alternatieve routes		€ 18.000
Traffic factory	€ 27.000	€ 27.000
Totaal	€ 125.000	€ 325.000

In de tabel staan alle maatregelen uit het Filebestrijdingsplan Waalbrug 2.0 genoemd. De investeringen werden gedekt uit het budget dat werd vrijgegeven. Door een andere prioritering van maatregelen, de ombouw van de Prins Mauritssingel en de toevoeging van SLIMPrijzen Waalbrug heeft een verschuiving van de middelen plaatsgevonden. In de volgende paragraaf wordt inzicht gegeven in deze verschuiving van de budgetten. Alle budgetten zijn wel benut.

6.2 Verschuiving budgetten

Door een andere prioriteitstelling is het fietsbeloningssysteem niet uitgevoerd. De rijbaanconfiguratie is meegenomen bij groot onderhoud aan het Traianusplein en hoefde dus in het kader van het fileplan niet te worden uitgevoerd. De middelen die hiervoor waren gereserveerd, zijn voor een bedrag van € 70.000 ingezet voor de pilot SLIMPrijzen. Verder was het mogelijk om € 40.000 van het investeringsbudget P+R Waalsprinter anders te besteden. Dit is uitgegeven aan het onderzoek 'Mijn Waalsprinter' (€ 20.000) en marketing in het openbaar vervoer en communicatie weekendafsluiting (€ 30.000,-). Voor deze € 30.000 is ook nog € 10.000 uit het budget 'rijbaanconfiguratie' ingezet. Het budget dat dan nog resteert (€ 10.000), is besteed aan het maken van de website en aan het schrijven van scenario's.

In onderstaande tabel is dit schematisch weergegeven.

Maatregel	Budget	Overgeheveld	Benodigd budget
SLIMPrijzen			€ 70.000
Mijn Waalsprinter			€ 20.000
Marketing openbaar vervoer = OV- maatregelen tijdens weekendafsluitingen incl. communicatie			€ 30.000
Scenario's			€ 5.000
Website			€ 5.000
Rijbaanconfiguratie Traianusplein	€ 35.000	€ 35.000	
Fietsbeloningssysteem	€ 50.000	€ 50.000	
P+R-Waalsprinter	€ 151.000	€ 45.000	
Totaal		€ 130.000	€ 130.000

6.3 Subsidies

In het kader van BBKAN is subsidie aangevraagd en gekregen ad € 150.000 voor de DRIPs bij Ressen (maatregel i). De DRIPs blijven nog tot maart 2011 staan, maar het project krijgt hoogstwaarschijnlijk wel een vervolg. Het leveren van reisinformatie en het aanbieden van een keuzemogelijkheid wordt gewaardeerd door de automobilist, omdat het een bijdrage levert aan de acceptatie van het eventuele wachten en dat er een mogelijkheid is om een andere route te kiezen.

In het kader van de EUREKA/NSL (Programma luchtkwaliteit) heeft de gemeente Nijmegen een aanvraag gedaan voor € 477.782 voor de DVM-maatregelen op de Prins Mauritssingel. Hiervoor is ook een beschikking afgegeven door de Stadsregio.

Naast deze twee subsidies is er vanuit EUREKA ook nog € 180.000 bijgedragen aan de ombouw van de zuidzijde van knooppunt Ressen zuidzijde.

Verder heeft de gemeente Nijmegen een cofinanciering gekregen voor zowel de eerste als de tweede fase van het project SLIMPrijzen.

7 Maatregelen komende jaren

De komende jaren wordt op een aantal specifieke maatregelen ingezet. Naast deze maatregelen wordt ook de, nog af te ronden, Nota Nijmegen Betrouwbaar Bereikbaar aan de Raad ter besluitvorming voorgelegd. Dit wordt een koepelnota, waarna op onderdelen een nadere verdieping plaatsvindt. Eén van deze onderwerpen is Dynamisch Verkeersmanagement. De verdieping van het onderwerp Dynamisch Verkeersmanagement zal ook maatregelen bevatten ten behoeve van de doorstroming.

In het coalitieakkoord is ook aangegeven dat de komende jaren wordt ingezet op dynamisch verkeersmanagement om de doorstroming te bevorderen. In paragraaf 7.2 wordt nader uitgelegd wat wordt gedaan voor het vrijgegeven budget (€ 200.000).

Maatregelen die in het kader van de filebestrijding en vooral voor de doorstroming van belang zijn worden in de volgende paragrafen toegelicht.

7.1 Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

De verkeersdruk op het wegennet in Nijmegen wordt in belangrijke mate bepaald door ruimtelijke, sociale en economische ontwikkelingen, zoals in Nijmegen Noord. De toename van de verkeersdruk zal zich manifesteren in de vorm van een langere file voor de Waalbrug, maar zelfs ook in de stad op bijvoorbeeld de Oranjesingel, de Neerboscheweg en de Graafseweg. De verwachting wordt uitgesproken dat technologische en maatschappelijke ontwikkelingen op korte termijn geen substantiële verbetering bieden.

Aandacht voor het Nijmeegse wegennet is dan ook meer dan gewenst. Naast de bouw van de nieuwe stadsbrug (niet gerealiseerd voor 2012) zullen grootschalige aanpassingen van het wegennet in Nijmegen niet aan de orde zijn. Het beleid van de komende jaren gaat zich daarom richten op het verkrijgen van meer grip op de interne verkeersstromen, door:

- beter benutten beschikbare infrastructuur;
- het aanbieden van duurzame vervoerwijzen als alternatief voor de auto;
- betere communicatie.

Met verkeersmanagement zijn we in staat om dat te realiseren.

Het bieden van een betrouwbare bereikbaarheid van Nijmegen is als doelstelling geformuleerd. Met andere woorden het vergroten van de robuustheid, betrouwbaarheid en de voorspelbaarheid van de verkeersafwikkeling op het wegennet in Nijmegen dient te worden nagestreefd.

Alleen een regionale aanpak kan tot succes kunnen leiden. Nijmegen wil daarin sturend zijn. In samenwerking met de stadsregio is Nijmegen voornemens de komende jaren fors te investeren in dynamisch verkeersmanagement (DVM). Het aanstellen van een Coördinator Dynamisch Verkeersmanagement (DVM), verkeerskundig beheer (o.a. VRI's) en het opwaarderen van de huidige VerkeersManagement-Centrale (VMC) tot een volwaardige (regionale) verkeerscentrale zijn daarin belangrijke stappen om de verkeersafwikkeling op het wegennet in Nijmegen op een betrouwbaar en beheersbaar niveau te krijgen. De bouw van de nieuwe brug en het stadsbrugtracé vormen een belangrijk uitgangspunt waarop wordt voorgesorteerd.

7.2 Verkeerskundig beheer

De bereikbaarheid van Nijmegen staat onder druk. Een kleine verstoring van de verkeersafwikkeling van het autoverkeer heeft direct grote gevolgen op het aantal voertuigverliesuren. Een goede werking van de verkeersregelinstallaties in de stad is van vitaal belang voor de bereikbaarheid.

De kwaliteit van verkeersregelinstallaties verslechtert elk jaar met ruwweg 3 procent, als tussentijds geen onderhoud plaatsvindt. Dit komt doordat verkeerssituaties wijzigen, waardoor de oorspronkelijke afstelling van de verkeersregeling niet meer optimaal is. Door middel van regelmatig verkeerskundig beheer kan de afstelling van de verkeerslichten worden verbeterd.

Als voorbeeld kan het singeltracé worden aangegeven. Door aanpassingen aan de verkeerslichten kan daar dus 7% meer verkeer verwerkt worden.

De baten als gevolg van verkeerskundig beheer kunnen worden uitgedrukt in voertuigkilometers en voertuigverliesuren. Als ervan wordt uitgegaan dat er met verkeerskundig beheer voorkomen kan worden dat de prestatie van de verkeersregelinstallaties jaarlijks met 3% afneemt, en dat daardoor ook kan worden voorkomen dat het aantal voertuigverliesuren met 3% toeneemt, kan er een bedrag van 5,7 miljoen worden bespaard per jaar.

Voor verkeerskundig beheer heeft de raad een budget vrijgemaakt van € 200.000,- per jaar.

7.3 Verkeersmanagement Centrale (VMC)

Verkeersmanagementcentrale (VMC) zorgt voor de bediening van de parkeersystemen (garages, parkeerverwijssysteem, roadbarriers) in Nijmegen. Ten aanzien van de verkeerslichten komen bij de VMC een groot deel van de storingsmeldingen van de VRI's binnen. Daarnaast bewaken de medewerkers van de VMC via beveiligingscamera's de Meyhorst en de spoortunnel en beheren op afstand parkeergarages en parkeerplaatsen evenals de binnenstadsafsluiting. Vanuit de VMC worden ook de calamiteitenscenario's bediend. Dit gebeurt voor de regionale scenario's op aangeven van de verkeersmanager in de Verkeerscentrale Noord-Oost Nederland (Rijkswaterstaat). Voor de lokale scenario's ligt momenteel de verantwoordelijkheid bij de coördinator DVM. Deze coördinator bepaalt of en welk scenario kan worden ingezet.

Er is een goede samenwerking tussen de Verkeerscentrale Noord-Oost Nederland en de VMC Nijmegen. De VMC krijgt ook steeds meer verantwoordelijkheden en vervult in de regio een belangrijke rol.

7.4 Bereikbaarheidscoördinator

In Nijmegen is een bereikbaarheidscoördinator (BC) aangesteld om werkzaamheden, evenementen en calamiteiten te coördineren. De BC moet er op toezien dat werkzaamheden in de openbare ruimte niet een te grote impact hebben op de doorstroming van het verkeer. De BC moet de effecten van werkzaamheden in de openbare ruimte, op het gebied van bereikbaarheid, zo tijdig mogelijk in kaart brengen en in het geval er problemen ontstaan samen met de veroorzaker deze problemen oplossen. Daarnaast initieert de BC flankerende maatregelen die worden ingezet bij werkzaamheden en evenementen. Deze functie loopt tot 1-9-2010. De continuering van de werkzaamheden van deze BC na 1 september 2010 is voorzien door deze werkzaamheden structureel uit te voeren binnen de afdeling Mobiliteit.

De bereikbaarheidscoördinator heeft bijvoorbeeld een belangrijke rol bij de wegwerkzaamheden aan de A50. Hij coördineert de belangen van Nijmegen en draagt zorg voor de monitoring van het verkeer in Nijmegen tijdens de werkzaamheden. Er zijn afspraken met Rijkswaterstaat (RWS) gemaakt over hoe om te gaan met het verkeer tijdens de verbreding van de A50. RWS zet in eerste instantie in op nationale omleidingsroutes en verkeer via de brug bij Beneden-Leeuwen. Alleen bij calamiteiten kan gebruik gemaakt worden van het onderliggende wegennet, waaronder het wegennet in Nijmegen. Er wordt van alles gedaan om het onderliggende wegennet zo min mogelijk te belasten:

- aanbieden van de minder hinderpas: tijdens de wegwerkzaamheden kan de eerst drie maanden gratis en daarna tegen een sterk gereduceerd tarief gebruik worden gemaakt van de trein en de bus.
- Slimprijzen Regioring (A12, A15, A50, A73 en A325): automobilisten die regelmatig in de spits over de RegioRing rijden kunnen de keuze maken tussen filerijden of geld verdienen.
- nationale omleidingsroutes

Deze maatregelen moeten leiden tot 3% minder verkeer op de A50, waardoor de doorstroming nog enigszins gegarandeerd is.

Risico blijft wel dat er een verdringing is van het verkeer naar het onderliggende wegennet. Dit wil Nijmegen tegengaan en daarom worden de reistijden continu gemonitord. Op die manier kan onderbouwd actie worden ondernomen richting RWS als er te veel verkeer via Nijmegen rijdt.

Naast de A50 kennen we natuurlijk ook in de stad verschillende werkzaamheden die tot verkeersopstoppingen kunnen leiden. De bereikbaarheidscoördinator heeft ook een rol bij in goede banen leiden van deze werkzaamheden. Zeker de komende jaren staan er grote werkzaamheden in de planning: aanleg parkeergarages Van Schaeck Mathonsingel en Achter de Hezelpoort, dijkeruglegging en verschillende bouwactiviteiten in Nijmegen Noord. Maar ook tijdens grote evenementen, als de concerten op de Goffert en de Vierdaagse, is het belangrijk dat er afstemming plaatsvindt.

7.5 Onderzoek en monitoring

Grip krijgen en houden op het verkeer is de komende jaren een belangrijk speerpunt. Daarbij hoort ook de beheersing van de file voor de Waalbrug, maar het gaat verder dan dat. Door monitoring van het verkeer is het mogelijk de file te beheersen en grip te krijgen op het verkeer in en om Nijmegen.

Zoals als gezegd is de ruimte op het wegennet schaars tot dat de nieuwe Stadsbrug is gerealiseerd. Met goede monitoring kan ook gezocht worden naar de verschillende mogelijkheden om deze ruimte zo goed mogelijk te benutten. Uit monitoring en onderzoek blijkt waar de ruimte aanwezig is. Voor deze monitoring worden drie verschillende manieren gebruikt, namelijk door middel van bluetoothmetingen (meet reistijd), door het gebruik van de Traffic Factory¹ (meet intensiteiten) en door de jaarlijkse visuele verkeerstellingen (meet intensiteit en samenstelling).

7.6 Informatievoorziening voor automobilist

Door het aanbieden van informatie langs de weg bieden wij de automobilist keuzemogelijkheden over verschillende trajecten en verschillende vervoerswijzen. De dynamische reizigers informatiepanelen (DRIPs) bij het knooppunt Ressen zijn gehuurd en dit contract loopt af in maart 2011. Daarna moet er op een structurele wijze vorm worden gegeven aan deze informatiepanelen. Ook moet onderzocht worden of deze DRIPs ook op andere invalswegen van Nijmegen een toegevoegde waarde kunnen hebben.

Het alleen leveren van informatie op de weg is niet voldoende. Ook kan al voordat de reis begint informatie worden geleverd via het internet en andere media. Het gaat erom dat de weggebruiker voor aanvang van zijn reis kan vertrouwen op de geboden informatie en zijn keuzes daar op kan baseren.

De gemeente Nijmegen wil de informatie over de situatie op de wegen graag delen met de weggebruiker. Via de website is het mogelijk om thuis al informatie te verkrijgen. Verder levert Nijmegen informatie aan de Verkeersinformatiedienst. Deze informatie wordt daarna verder verspreid via de DRIPs, de navigatiesystemen en de display van de autoradio.

7.7 Duurzame maatregelen ter bevordering doorstroming

De periode tot de aanleg van de Stadsbrug moet worden gebruikt om op het traject Energieweg-Neerbosscheweg-Grootstalselaan al maatregelen te treffen die nu zinvol zijn en de doorstroming verbeteren, maar die na realisatie van de Stadsbrug een volledig effect hebben. Het gaat hier tenslotte om de doorstroomroute. Er moeten slimme maatregelen worden doorgevoerd die nu effect hebben, maar in toekomst nog meer rendement zullen opleveren. Dit geldt in eerste

¹ Kanttekening: de VTF voldoet het niet volledig. Het realtime verkeersmodel geeft niet het beeld wat op straat te zien is. Het probleem wordt veroorzaakt door een verouderde versie van het online verkeersmodel. Bovendien treden er nog te vaak storingen op. Er wordt gezocht naar alternatieven. Eén van de alternatieven kan mogelijk gevonden worden in de kwaliteitscentrale die ook ingezet wordt voor verkeerskundig beheer.

instantie voor de doorstroomroute, maar geldt natuurlijk ook op andere punten in de stad. Deze moeten nader in beeld worden gebracht.

Het managen van het verkeer levert ook een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Er kan worden bepaald waar het verkeer juist wel en waar juist niet stil moet staan. Voorbeelden hiervan is het sturen op de 'wachtrij' op de Prins Mauritssingel. Mogelijk kan toekomstig NSL-budget ingezet worden voor DVM op de doorstroomroute/Stadsbrug met als resultaat een verminderd aanbod op de Waalbrug.

7.8 Maatregelen voortvloeiend uit luchtkwaliteitsplannen

Hoewel de afgelopen decennia de luchtkwaliteit in Nederland sterk is verbeterd, kan ons land nog steeds niet overal voldoen aan de normen voor fijn stof (PM₁₀) en voor stikstofdioxide (NO₂). Om die reden is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld. Resultaat is dat Nederland in 2015 moet voldoen aan de normen.

Naast generieke maatregelen zoals schone brandstoffen (o.a. stadsbussen op aardgas en later biogas en transitie richting duurzaam transport via aardgas, biogas naar waterstof) zijn voor de gemeente Nijmegen in het NSL doorstromingsmaatregelen opgenomen voor onder andere de Prins Mauritssingel. Deze maatregelen zijn tevens opgenomen in het recent geactualiseerde en in december 2009 bestuurlijk vastgestelde "Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit Nijmegen 2010 – 2014".

De aanpak op de Prins Mauritssingel betreft meerdere, mede door NSL-gelden ondersteunde, maatregelen:

- Het realiseren van het transferium Ressen en de uitbreiding hiervan en daaraan gekoppeld de Waalsprinter.
- Er komt een doseerpunt op de Prins Mauritssingel (aan noordzijde van het Waalspronggebied). Dit is een nieuw verkeerslicht, waar het verkeer kan worden "neergezet", zonder dat aangrenzende woningen hier last van hebben. Vanaf dit verkeerslicht wordt het verkeer gedoseerd de stad binnengelaten.
- De Zuidbaan op de A15 is omgebouwd (extra strook) om mogelijke terugslag van de Prins Mauritssingel op de A15 te voorkomen. De fysieke inrichting is afgerond. Ook worden met de adviesborden van RWS reisadviezen gegeven (toekomst).
- Voor de Prins Mauritssingel wordt dynamisch verkeersmanagement ingevoerd waarvoor scenario's worden ontwikkeld. In principe moet het gehele systeem in 2011 operationeel zijn.

Deze maatregelen hebben een zodanige invloed op de luchtkwaliteit dat geconstateerde knelpunten ter plaatse van bestaand Lent en nieuwbouwplannen in de Waalsprong tijdig opgelost worden. De bijdrage van deze maatregelen ten behoeve van het filebestrijdingsplan is dat er gedoseerd verkeer wordt toegelaten in de stad. Het doel is dat er geen lange rij wachtende auto's meer staan staat ter hoogte van de woningen in bestaand Lent en ter hoogte van de nieuwbouwlocaties Laauwik, maar juist buiten de stad.

7.9 Incident Management

Doordat het steeds drukker wordt in de regio en in Nijmegen is het waardevol om in te zetten op Incident Management. Incident Management (IM) bestaat uit een pakket van maatregelen gericht op het zo snel mogelijk voor het verkeer vrijmaken van een weg nadat een incident heeft plaatsgevonden. Voor een goed Incident Management is het noodzakelijk dat er afstemming plaatsvindt met andere partijen, zoals de Stadsregio Arnhem Nijmegen (SRAN), Provincie Gelderland en Rijkswaterstaat. Afhankelijk van de uitkomsten zal hiervoor een budget voor gecreëerd moeten worden. De belangrijkste doelen van Incident Management zijn de volgende:

- Bevordering van de verkeersveiligheid
- Bevordering van de verkeersdoorstroming;
- Behartiging van de belangen van mogelijke slachtoffers;
- Beheersing van ontstane schade.

Een programma van eisen moet de uitkomst zijn van het overleg

7.10 Transferia

P+R Waalsprinter wacht nog op een definitieve locatie. Hierbij wordt tevens een link gelegd met de HOV-verkenning voor de verbinding Nijmegen - Arnhem. Maar voor het zover is blijft het huidige transferium functioneren op de huidige plek (aan de noordoostzijde van het Keizer Augustusplein). Vanaf eind augustus 2010 rijdt naast de Waalsprinter ook de Rijn-Waalsprinter langs het transferium; daardoor wordt het aantal opstapmogelijkheden naar en van Nijmegen vergroot en is er vier maal per uur een dienst naar het Centraal station. Ook de busverbindingen naar Bommel, Huissen en Arnhem nemen daardoor toe. De openstellings- en toezichttijden van het terrein zijn in 2010 verruimd: het terrein kan tot 's avonds laat gebruikt worden.

Verder wordt onderzocht of er een mogelijkheid is om elektrische fietsen bij de Waalsprinter neer te zetten. Door het aanbieden van deze vervoerswijze kan het P&R-terrein zich verder ontwikkelen als transferium voor alle vervoerswijzen naar meerdere bestemmingen.

Ook wordt er nog een onderzoek uitgevoerd samen met de Stadsregio Arnhem Nijmegen naar de mogelijkheden om op andere locaties langs de invalswegen transferia te realiseren.

7.11 Offensief Bereikbaarheid

De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft zelf ook een initiatief gestart om de bereikbaarheid van de regio te behouden: Offensief Bereikbaarheid.

In de Stadsregio werken werkgevers, overheden en belangenorganisaties van werknemers en werkgevers samen in het Offensief Bereikbaarheid. Zij kiezen nadrukkelijk voor een gezamenlijke aanpak in de strijd tegen de files en vertragingen op de weg. Bewustwording en gedragsverandering staan hierin centraal. Dus de auto als het moet, en filealternatieven, openbaar vervoer, flex- en telewerken zoveel als het kan. Met SLIM werken én SLIM reizen komen we tot een betere bereikbaarheid, een economisch vitale regio en een leefbaar woon- en werkgebied.

In de regio Arnhem Nijmegen dient dit te leiden tot een afname van de files in de spits met vijf procent in 2012. Het verminderen van de spits in de regio is geen vrijblijvende actie. Het Offensief Bereikbaarheid heeft regionale afspraken daarom vastgelegd in een convenant en er is een overeenkomst met de rijksoverheid om de doelen te realiseren. Dit is het gevolg van een kabinetsbesluit om in te zetten op mobiliteitsmanagement. De afspraken gelden in eerste instantie voor de periode 2009-2011. Mogelijk komt er een vervolg. Het Offensief Bereikbaarheid is op 23 mei 2008 opgestart door de initiatiefnemers VNO-NCW regio Arnhem-Nijmegen, MKB-Midden, Stadsregio Arnhem Nijmegen en Kamer van Koophandel Centraal Gelderland. Dit leidde op 28 oktober 2008 tot de ondertekening van een Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement.

De regio Arnhem Nijmegen is één van de voorbeeldregio's. De Taskforce Mobiliteitsmanagement is de landelijke koepel die de regio's aanstuurt om met concrete voorstellen te komen om de bereikbaarheid en leefbaarheid structureel te verbeteren met mobiliteitsmanagement.

Inmiddels nemen 52 organisaties deel aan het Offensief Bereikbaarheid. Iedere organisatie kent een eigen, op maat gesneden oplossing.

Binnen het offensief bereikbaarheid is een mobiliteitsmakelaar aangesteld. De mobiliteitsmakelaar helpt de bedrijven bij het opstellen van op maat gesneden oplossingen.

7.12 Verbeteringen openbaar vervoer

Er staan diverse maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer op stapel. De Rijn-Waalsprinter tussen Arnhem, Huissen, Bommel, Nijmegen-centrum en Nijmegen-Heijendaal rijdt vanaf eind augustus 2010. Deze verbinding kan gezien worden als eerste vorm van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). In de komende jaren wordt de infrastructuur op deze lijn verder verbeterd.

De wijk Visveld krijgt een betere bediening per openbaar vervoer doordat lijn 25 over de Vrouwe Udasingel en Turennesingel gaat rijden. Hiervoor zijn en worden nieuwe haltes aangelegd.

Om het HOV te ontwikkelen, worden de plannen voor de twee HOV-lijnen richting Nijmegen Noord en Bommel / Elst verder uitgewerkt. Uitgangspunt daarbij is zoveel mogelijk vrije infrastructuur om de snelheid en betrouwbaarheid te garanderen. Belangrijk is dat het HOV op Knoop Lent soepel wordt afgewikkeld, zonder dat het autoverkeer daardoor volledig vastloopt. Ook wordt onderzocht of een aantal kruisingen op het traject van van het HOV met andere belangrijke wegen gelijkvloers of ongelijkvloers ingericht moet worden. Zowel voor de Waalbrug als voor de aanbrug wordt onderzocht in hoeverre vrijliggende infrastructuur (ook staduitwaarts) mogelijk en haalbaar is.

7.13 Stimuleren fietsgebruik

Om ervoor te zorgen dat inwoners van Nijmegen en haar omliggende kernen de fiets nemen in plaats van de auto is het belangrijk dat er een fijnmazig fietsnetwerk met hoogwaardige snelfietsroutes wordt aangelegd. De komende jaren wordt het RijnWaalPad (snelfietsroute Nijmegen-Arnhem) gerealiseerd, alsmede de fietsinfrastructuur richting de Stadsbrug. Samen met de fietsinfrastructuur rond knoop Lent vervullen deze routes een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van en naar bestaand Nijmegen.

Doordat het spoortalud een feitelijke noord-zuidbarrière vormt in Nijmegen-Noord, wordt daarvoor ingezet op de realisatie van een ongelijkvloerse kruisingen zoals de fietstunnel Vrouwe Udasingel, een nieuwe fietstunnel onder de Prins Mauritsingel thv. de Laauwikstraat, de spoorpassage bij station Lent en een nieuwe fietstunnel onder de Graaf Alardsingel in het verlengde van de Griffdijk.

Ook in de bestaande stad blijft het inzetten op het stimuleren van het fietsgebruik een belangrijk aandachtspunt. Er worden meer fietsstallingvoorzieningen gerealiseerd. In 2010 zijn extra fietsparkeerplekken gerealiseerd aan de westzijde van het station CS, voor Metterswane en op de locatie van het voormalige TPG-gebouw bij het station. Daarnaast wordt een vergroting van de capaciteit van de fietsenstalling op de Bisschop Hamerstraat uitgevoerd (170 extra plaatsen). In de nieuwe parkeergarage Van Schaeck Mathonsingel wordt ook een fietsenstalling, met een capaciteit voor minstens 1000 gerealiseerd. Zo wordt extra capaciteit te gecreëerd op het station. Er wordt verder gegaan met de realisatie van of onderzoek naar comfortabele snelfietsroutes en fietspaden zoals de snelfietsroute Nijmegen-Heumen (Hatertseweg) en Nijmegen-Beuningen.

7.14 Financiën

De ambities in het Filebestrijdingsplan Waalbrug 3.0 worden gedekt uit bestaande exploitatie- en investeringsbudgetten binnen het programma Mobiliteit. Een onderdeel van de ambities is een onderzoek naar een definitieve locatie voor de huidige tijdelijke Transferium Ressen en mogelijke andere transferia. Een keuze voor een definitieve locatie voor de huidige tijdelijke Transferium Ressen en mogelijke andere transferia wordt te zijner tijd met een financiële afweging ter besluitvorming aangeboden.