

From: **Harriet Tiemens** <[h1.tiemens@nijmegen.nl](mailto:h1.tiemens@nijmegen.nl)>  
Date: Mon, 22 Feb 2021 at 17:14  
Subject: RE: raamaffiche Brakkenstein  
To: dorry sleutels <[d.sleutels@gmail.com](mailto:d.sleutels@gmail.com)>

Geachte mevrouw Sleutels,

Dank voor uw mail en het affiche. Ik wil daar graag op reageren.

De aanleiding dat de campuspartners, de vervoerders en de gemeente Nijmegen de handen ineen geslagen hebben is juist dat de bereikbaarheid rondom de campus niet goed genoeg is. U heeft als bewoner van Brakkenstein ongetwijfeld ervaren dat de hoeveelheid verkeer die (voor corona) iedere dag van en naar de campus reist vooral in de directe omgeving leidt tot verkeersknelpunten, met name tijdens de spits. Daarnaast krijgen we klachten van omwonenden over parkeeroverlast. De maatregelen die we voorstellen zullen dus vooral voor de woonwijken rondom de campus een verbetering opleveren.

Zoals ook vermeld in de uitnodigingsbrief en tijdens de informatiebijeenkomst van 4 februari gaan de onderwijsinstellingen en het RadboudUMC als eerste aan de slag met het terugdringen van de hoeveelheid autoverkeer. Dat willen ze onder andere doen door acties om het gebruik van de (elektrische) fiets of het OV te stimuleren, reiskostenregelingen voor medewerkers aan te passen, vaker thuiswerken stimuleren, meer digitaal onderwijs, consulten in het ziekenhuis waar mogelijk digitaal te doen, bloedonderzoeken niet meer in het ziekenhuis maar elders te laten uitvoeren. Dit soort ideeën lagen er al, maar zijn door corona in een stroomversnelling gekomen. Alle bovengenoemde maatregelen moeten ervoor zorgen dat er in de spits 20% minder autoverkeer naar de campus komt, iets waar vooral de omwonenden van de campus profijt van gaan hebben.

Uit gesprekken die eerder met medewerkers, studenten en omwonenden van de campus zijn gehouden komt ook naar voren dat knelpunten in de bereikbaarheid ook te maken hebben met de infrastructuur op en rondom de campus. Onduidelijke parkeerroutes die leiden tot onnodig zoekverkeer, kruispunten en rotondes die in de spits onvoldoende doorstromen, fietsers en auto's die het openbaar vervoer in de weg zitten en onaantrekkelijke looproutes. De plannen om de Campus beter bereikbaar te maken bestaan daarom niet alleen uit het terugdringen van het autoverkeer, maar ook uit het aanpassen van de infrastructuur op en rondom de campus waardoor verkeer elkaar minder in de weg zit en routes duidelijker en veiliger worden.

Het uitgangspunt bij de infrastructurele maatregelen is dat ze niet mogen leiden tot verschuiving van problemen of knelpunten elders. Uit de eerste berekeningen blijkt dat aanpassingen in de infrastructuur pas kunnen op het moment dat er 20% minder autoverkeer is. Eerder worden dus geen grote aanpassingen gedaan. Dat betekent dus dat het uitvoeren van alle voorgestelde maatregelen naar verwachting een lange doorlooptijd heeft. Pas als blijkt dat de hoeveelheid verkeer flink is afgenomen, gaan we de ideeën voor infrastructurele aanpassingen verder uitwerken. Tijdens de bijeenkomst van 4 februari hebben we voorstellen laten zien die volgens de eerste berekeningen haalbaar zijn. De verdere uitwerking van die ideeën doen we te zijner tijd samen met de omwonenden. Maar zoals gezegd kan dat nog een aantal jaar duren.

U hebt het in het affiche over 30% toename van het verkeer over de Houtlaan. Dat zou echter de toename zijn bij het huidige verkeersaanbod (voor corona, peiljaar 2019). Wellicht hebben we daarover onvoldoende duidelijk over gecommuniceerd, maar een toename van

30% op de Houtlaan zou inderdaad zo'n verschuiving van problemen zijn die we niet willen. In de presentatie van 4 februari wilden we juist laten zien dat ingrijpende aanpassingen van wegen pas mogelijk zijn op het moment dat er 20% minder verkeer is. Als de toename inderdaad 30% zou zijn, is dat inderdaad niet wenselijk. Maar dat is dus ook niet het geval.

De eerste grove berekeningen die we hebben laten uitvoeren laten zien dat bij 20% minder autoverkeer de voorgestelde aanpassingen in routes zouden leiden tot zowel toe- als afnames van de hoeveelheid autoverkeer op de wegen rondom Brakkenstein. In de ochtendspits, tussen 8.00 en 9.00 uur zouden op de Houtlaan 50 auto's meer rijden dan normaal (peiljaar 2019) ook de Driehuizerweg zou iets drukker worden met 50 auto's meer in de ochtendspits. Op de andere wegen rondom Brakkenstein zien we juist een (flinke) afname van het aantal auto's in de ochtendspits: d'Almarasweg -100, zuidelijke deel Heyendaalseweg -250, zuidelijke deel St. Annastraat -100 en de Scheidingsweg -50. Zoals gezegd dit zijn de eerste berekeningen, het gaat om een groot plan, dat minimaal 5 jaar en wellicht in de uitwerking wel 10 jaar in beslag zal nemen en waarover wij nog uitvoerig met u in gesprek gaan.

Voor wat betreft het affiche: het zou jammer zijn als het onjuiste cijfer op het affiche een eigen leven gaat leiden bij de bewoners van Brakkenstein. Het zou fijn zijn als dat kan worden aangepast.

Met vriendelijke groeten,

**Harriët Tiemens**

wethouder duurzaamheid, wonen, mobiliteit

**Gemeente Nijmegen**

024 – 329 95 27 (Secretariaat)

[H1.tiemens@nijmegen.nl](mailto:H1.tiemens@nijmegen.nl)

bereikbaar op maandag, dinsdag, woensdag, donderdag, vrijdag