

Bijlage Fasering

Verkeersstudie Nijmeegseweg 2x1

Kenmerk: Bijlage Fasering (021104)

Datum: 3 juli 2025



Inhoud

1. Inleiding
2. Fasering
3. Omschakelmoment
 - 3.1 Mobiliteitstransitie
 - 3.2 Verdieping mobiliteitstransitie
 - 3.3 Alternatieve routes | regionaal
 - 3.4 Alternatieve routes | in Arnhem
4. Conclusie

1. Inleiding

Op dit moment is de Nijmeegseweg één van de belangrijkste verkeersaders richting het centrum van Arnhem waarbij de auto dominant is in het huidige wegbeeld. Dat wordt met de geplande woningbouw en het Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP) in de toekomst anders. Goudappel heeft in de *Verkeersstudie Nijmeegseweg 2x1* daarom uitgezocht:

- 1) wat de effecten zijn van de Nijmeegseweg met 2x1 rijstroken op het gebruik van het verkeersnetwerk in Arnhem;
- 2) en hoe de Nijmeegseweg functioneert met 2x1 rijstroken en welke lokale optimalisaties mogelijk zijn.

Om eventuele negatieve effecten van meer stilstaand gemotoriseerd verkeer in de stad te voorkomen, zoals o.a. genoemd in de aangenomen motie 'Verstandig beperken op de Nijmeegseweg', is er gekozen voor een gefaseerde uitvoering van de plannen. Dit betekent dat de Nijmeegseweg niet in één keer aangepast wordt.

In deze bijlagenotitie is opgenomen wat er nodig is voor een passend omschakelmoment in de fasering van de Nijmeegseweg. De voorgenomen fasering komt aan bod en ook passende maatregelen worden besproken. Hierbij onderstrepen we het belang van monitoring van de effecten om het goede omschakelmoment te bepalen.

Motie 'Verstandig beperken op de Nijmeegseweg'



2. Fasering

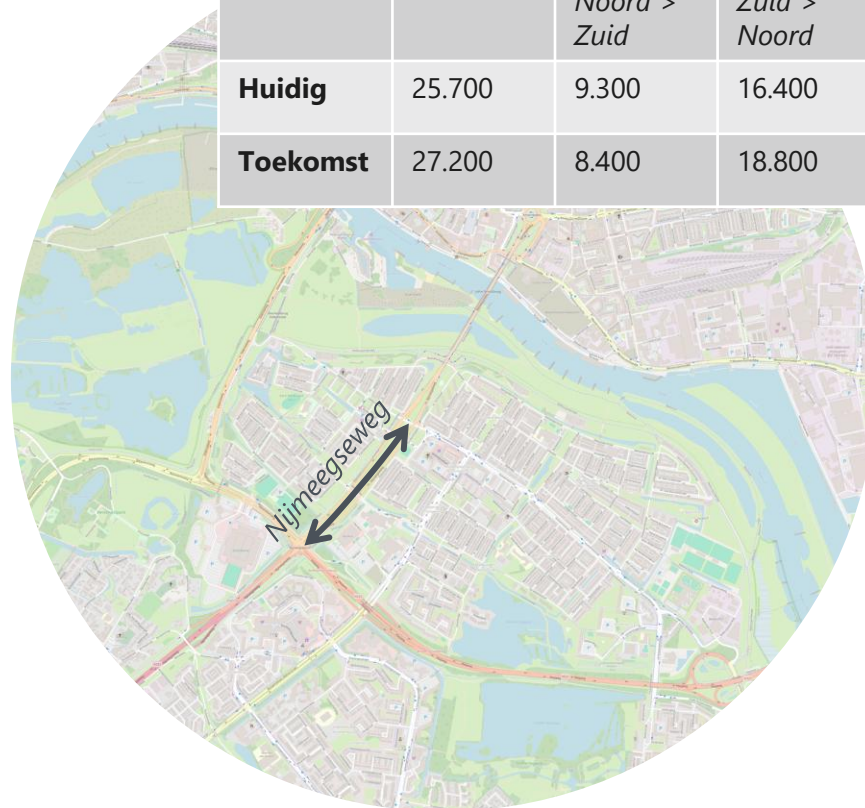
Om de gewenste DMP-verkeerstructuur op de Nijmeegseweg te kunnen realiseren en te starten met de woningbouw langs de Nijmeegseweg is gekozen een fasering toe te passen; Fase 1 en Fase 2. Het gaat om een combinatievariant waarbij in Fase 1 de Nijmeegseweg van **noord naar zuid** wordt ingericht conform de DMP-variant: één rijstrook voor autoverkeer en één busbaan, 30 km/h. In Fase 1 komen ook de rijlopers dichterbij elkaar te liggen en worden de kruispunten compacter waardoor de oversteekbaarheid verbetert.

De huidige verkeersintensiteiten maken het nu al mogelijk deze inrichting te realiseren. Op dit moment is de John Frostbrug al ingericht met één rijstrook staduitwaarts. De huidige doorstroming is van voldoende kwaliteit. Na het De Monchyplein nemen de intensiteiten op de Nijmeegseweg verder af, wat ten goede komt aan de verkeersafwikkeling.

Van **zuid naar noord** wordt de rijloper in Fase 1 ingericht met twee gecombineerde rijstroken (auto en bus) richting het centrum waarop 30 km/h wordt gereden. In Fase 2 wordt op de Nijmeegseweg ook van zuid naar noord één rijstrook toegewezen aan de bus en blijft er voor de auto één rijstrook per rijrichting over.

Intensiteit Nijmeegseweg
Motorvoertuigen per etmaal

	<i>Totaal</i>	<i>Richting Noord > Zuid</i>	<i>Richting Zuid > Noord</i>
Huidig	25.700	9.300	16.400
Toekomst	27.200	8.400	18.800



3. Omschakelmoment

Het exacte moment om met Fase 2 te beginnen hangt samen met de behaalde verkeerskundige effecten door de genomen (DMP-) maatregelen en expert judgement. Het omschakelmoment van Fase 1 naar Fase 2 hangt niet af van de intensiteit op de Nijmeegseweg, want de belangrijkste maatregel om de intensiteit op de Nijmeegseweg te beïnvloeden is het realiseren van Fase 2.

De maatregelen waar het omschakelmoment wel afhankelijk van is zijn enerzijds gericht op het bieden van goede alternatieve vervoerswijzen voor bewoners, bezoekers en forenzen (het inzetten op de mobiliteitstransitie), anderzijds op het bieden van goede alternatieve routes voor gemotoriseerd verkeer.

In dit hoofdstuk zetten we een aantal maatregelen op een rij die bijdragen aan een omschakeling op de Nijmeegseweg. Indicatoren om te monitoren in de periode tussen Fase 1 en 2 zijn:

- In welke mate zijn de alternatieve vervoerswijzen op orde?
- In welke mate zijn de alternatieve routes op orde?
- Wat is de verkeersintensiteit op de Nijmeegseweg?



3.1 Mobiliteitstransitie

Om ervoor te zorgen dat er minder autoverkeer rijdt op de Nijmeegseweg dienen schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen op orde te zijn. Dit betekent dat het voor voetgangers en fietsers makkelijk en comfortabel moet zijn om zich te verplaatsen. Ook moeten hoogwaardige OV-verbindingen op orde zijn, net als de overstapmogelijkheden in hubs.

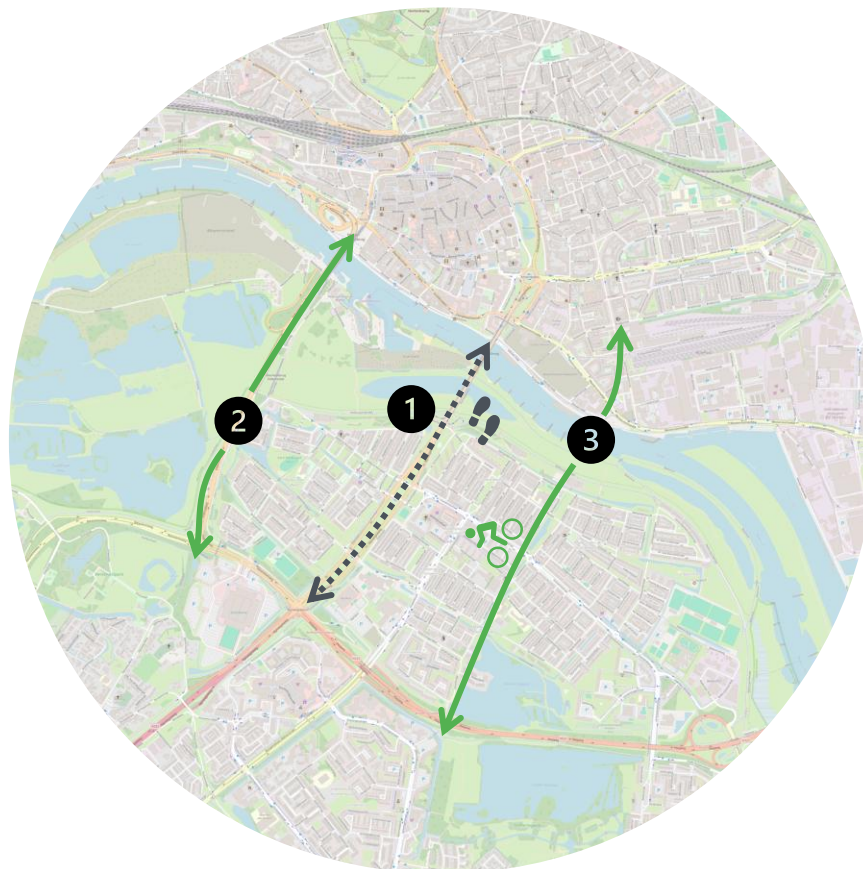
Voetganger | Voor de voetganger gaat het om investeringen in het verbreden en toegankelijk maken van voetpaden en het realiseren van ontbrekende schakels in voetgangersnetwerk:

- 1 Verbeteren looprelatie vanaf het De Monchylein richting de John Frostbrug

Fiets | Wanneer er voor de fietser comfortabele en directe fietsroutes zijn draagt dit bij aan de aantrekkelijkheid van de fiets als vervoermiddel. Het gaat om het realiseren van o.a. de volgende verbindingen:

- 2 Arnhem-Nijmegen (zoals het RijnWaalpad via de Nelson Mandelaburg en de John Frostbrug en het VeluweWaalpad via de spoorbrug)
- 3 Arnhem-Huissen (zoals de nieuwe langzaam verkeersbrug t.h.v. Rijnpark)

En nog algemene maatregelen zoals het vervangen van klinkervervanging voor asfalt op hoofdfietsroutes en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen. Dit draagt bij aan comfortabeler fietsen.

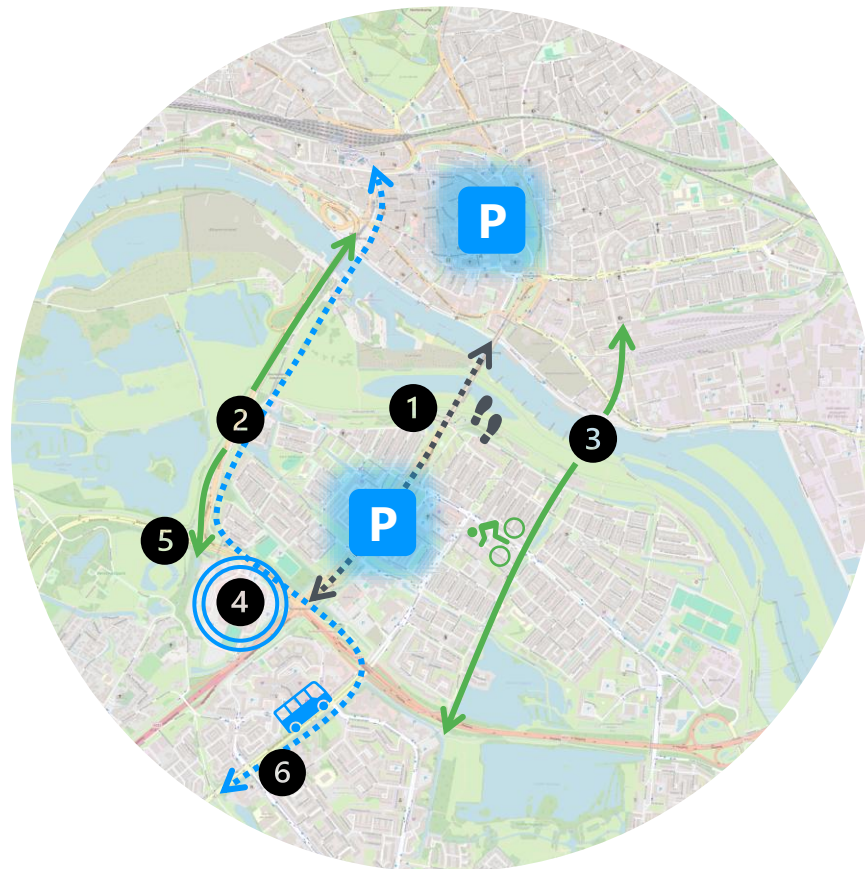


Openbaar vervoer | Om het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief te laten zijn dienen het netwerk en haltes op orde te zijn. Hieronder vallen de volgende verbindingen en hubs:

- 4 Stadsrandhub Gelredome (parkeren en verder reizen per OV of fiets)
- 5 Voorrang voor de bus op kruispunten
- 6 Aanleg busstroken Batavierenweg en Burgemeester Matsersingel

P **Sturend en beschermend parkeerbeleid** | Het aanscherpen van het parkeerbeleid (in binnenstad en andere A-zones zoals aangegeven in DMP) om parkeergedrag te sturen en bewoners te beschermen helpt bij het aantrekkelijk maken van parkeren in hubs zoals GelreDome. Dit in combinatie met de beschikbaarheid van deelfietsen en een snelle busverbinding/meerpersoonskaartje vanaf GelreDome, waarmee de 'last mile' snel en comfortabel gemaakt kan worden.

Gedragscampagne | Door middel van campagnes bewustwording van de mobiliteitskeuzes creëren en stimulering van lopen, fietsen en het openbaar vervoer.



3.2 Verdieping mobiliteitstransitie

De looprelatie tussen Malburgen en het centrum van Arnhem

Deze looproute, Malburgen noord – centrum Arnhem, loopt via de John Frostbrug. De route wordt gebruikt door voetgangers waarbij het grootste deel via het brughoofd zuid naar de Malburgse Banddijk, de Huissensedijk en via de verkeerstuin naar het

Waardmanspad/Graslaan loopt. Er is (nu) geen directe looprelatie met het De Monchyplein. Het is een beleidswens om deze looprelatie vanaf het De Monchyplein richting de John Frostbrug te verbeteren.

Het doorfietspad Arnhem-Nijmegen en Arnhem-Huissen

De belangrijkste doorfietsroute evenwijdig aan de Nijmeegseweg, loopt via de Dotterlaan en is het doorfietspad Arnhem-Nijmegen. Deze route is één van de belangrijkste lokale en regionale fietsrelaties van Arnhem zuid over de Rijn. Dagelijks maken ruim 12.000 fietsers gebruik van deze route over de John Frostbrug.

Naast het doorfietspad Arnhem-Nijmegen is er tevens de beleidsopgave tussen Arnhem en Huissen een hoogwaardige fietsrelatie te realiseren. Deze route loopt over de nog te realiseren langzaam verkeersbrug ter hoogte van bij Rijnpark.

Het vormt een belangrijke fiets-/voetgangersschakel tussen Malburgen, Arnhem zuid, Huissen en Rijnpark en Arnhem oost. Tot het moment van realisatie van deze brug, loopt de doorfietsroute (nog) via de John Frostbrug en zal via de Graslaan/Waardmanspad via de verkeerstuin aansluiten op de brug.

De HOV verbindingen over de Huissensestraat en Nijmeegseweg (HOV 1, 2, 3, 300)

De route John Frostbrug van en naar de Huissensestraat is een van de dragers van het openbaar vervoer. De Hoogwaardige Openbaar Vervoerlijnen (HOV 2, 3, en 300) lopen over deze route en verbinden Malburgen zuidoost, Huissen, Bommel en Nijmegen met het centrum, CS en verder met elkaar. Met de nieuwe inrichting van de Nijmeegseweg zal ook de HOV-lijn 1 via de Hub-GelreDome richting de John Frostbrug gaan rijden.

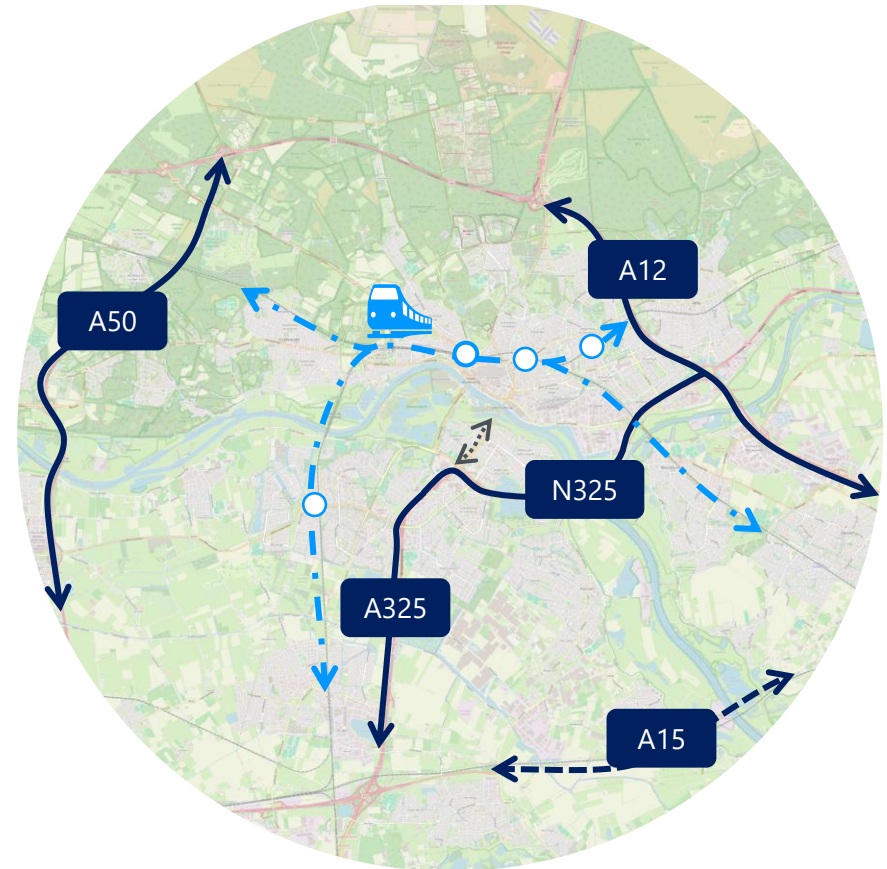
Deze HOV lijnen maken gebruik van doorstromingskritische trajecten wat maakt dat dit gebeurt via eigen vrijliggende businfrastructuur (busbanen). De eigen busbanen richting het centrum van Arnhem zijn essentieel om de gewenste kwaliteit voor het openbaar vervoer te kunnen realiseren. Wat het ook weer wenselijk maakt om Fase 2 (een autostrook en een busbaan) te realiseren.

3.3 Alternatieve routes | regionaal

Het bieden van goede alternatieve routes, met name voor doorgaand verkeer wat geen bestemming heeft in Arnhem is essentieel. Het sturen van verkeer naar de gewenste routes hoort hier ook bij. Het gaat met name om capaciteit bieden op A50, A12 en A325/N325 en het doortrekken van de A15, waarbij deze laatste het belangrijkste is. Dit zijn oplossingen die een langere termijn vragen vanwege het schaalniveau van de ingrepen. De provincie Gelderland onderzoekt momenteel de functie van de A325/N325 als de A15 is doorgetrokken.

Ook verbindingen over het spoor dragen bij aan het versterken van alternatieve routes. Het verbeteren van stations en overstaptijden, fietsparkeervoorzieningen bij de stations en veilige toegankelijke wandelroutes dragen bij aan het aantrekkelijk maken van reizen met de trein. Maatregelen zijn bijvoorbeeld:

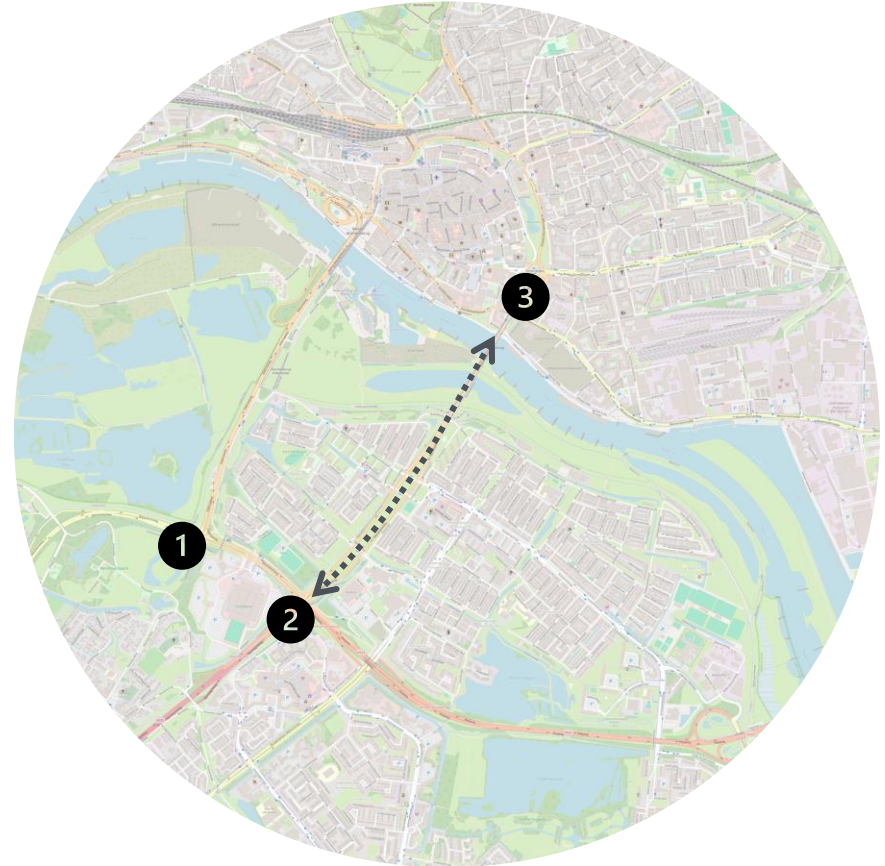
- Verbeterplan opstellen fietsenstalling Arnhem Centraal
- Willemsplein als regionaal knooppunt; autoluw maken en realisatie mobiliteitshub



3.4 Alternatieve routes | binnen Arnhem

Op korte termijn kunnen doseerpunten bijdragen aan de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer én openbaar vervoer binnen Arnhem. Doseerpunten sturen het doorgaande verkeer om de stad en reguleren dat het netwerk (stroomafwaarts) niet oververzadigd wordt. Denk aan de volgende maatregelen:

- 1 Optimalisatie kruising Batavierenweg-Eldenseweg
- 2 Optimalisatie kruising Batavierenweg-Nijmeegseweg (doseerpunt stadinwaarts)
- 3 Aanpassen van de Centrumring (Fase 1)



4. Conclusie

Het omschakelmoment van Fase 1 naar Fase 2 hangt niet af van de intensiteit op de Nijmeegseweg, want de belangrijkste maatregel om de intensiteit op de Nijmeegseweg te beïnvloeden is het realiseren van Fase 2. Het omschakelmoment kan starten op het moment dat er goede alternatieven gerealiseerd zijn die het gebruik van schonere vervoerswijzen (wandelen, fietsen, openbaar vervoer) en alternatieve routes mogelijk maken. Dit betekent minimaal:

- Verbeteren Rijn-kruisende looproutes;
- Verbeteren doorfietsroutes richting Nijmegen en Huissen;
- Stadsrandhub Gelredome (parkeren en verder reizen per OV of fiets);
- Stadsranddoserer: optimalisatie kruising Batavierenweg-Nijmeegseweg (doseerpunt stadinwaarts).

En dit samen met de doortrekking van de A15 en aanpassingen op de A/N325.

Het is van belang om de effecten van de gerealiseerde maatregelen te monitoren.