

Advies verkeerscirculatie binnenstad Gemeente Nijmegen

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Nijmegen

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Nijmegen
Titel rapport	Advies verkeerscirculatie binnenstad
Kenmerk	020232.20250825.R1.02
Datum publicatie	3 november 2025
Projectteam Goudappel	Jan-Anne Waagmeester en Suzanne Lansbergen
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV

© Foto's voorzijde, hoofdstuk 1 en 2: IntoNijmegen / Wilger Brevoord

Inhoudsopgave

1. Kloppend hart van de stad	4
2. Uitgangspunten per vervoerswijze	6
De voetganger staat op de eerste plaats	7
Warm welkom voor fietsers met bestemming centrum	9
Vanuit de wijken en de P+R-locaties snel met de bus	11
Duidelijke routing voor autoverkeer	13
3. Twee OV-scenario's	14
OV in het centrum versus ruimtelijke kwaliteit	15
3. Uitwerking scenario's	19
Voetgangersgebied	20
Fietsroutes in het centrum	22
Opties voor het openbaar vervoer	24
Routing autoverkeer binnenstad	27
Kaartbeelden integrale scenario's	32
5. Onderlinge afhankelijkheden	36
Relatie met 'Koers voor de binnenstad'	37
Relatie met keuzes voor het openbaar vervoer	38
Relatie met plannen voor de singels	39

Kloppend hart van de stad



Nijmegen heeft grote ambities. En in de binnenstad komen veel van die ambities samen. De binnenstad is immers het deel van de stad waar iedereen graag komt. Met voorzieningen voor de hele stad. In de Gebiedsvisie binnenstad 2035 wordt de binnenstad 'de huiskamer van Nijmegen' genoemd. Een huiskamer is een plek waar het gezellig is, waar je graag verblijft en mensen ontmoet. En dat is ook de basis voor een economisch gezonde stad.

Om de ambities uit de gebiedsvisie waar te maken, zijn ook aanpassingen nodig op het gebied van verkeer en vervoer. Vooral autoverkeer vraagt nog veel ruimte en de ruimte in de binnenstad is schaars. Nijmegen kiest ervoor om autoparkeren van bezoekers te concentreren in hoogwaardige parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad (of in P+R voorzieningen aan de randen van de stad). Bewoners van de binnenstad kunnen dan meer gebruik gaan maken van andere parkeergarages in de stad en het aantal parkeerplaatsen op straat kan sterk verminderen. Zo ontstaat meer ruimte voor voetgangers en fietsers in een aantrekkelijke, groene binnenstad. De binnenstad wordt schoner, vriendelijker en klimaatbestendiger.

Dit gaat natuurlijk niet vanzelf. De bedoeling van dit advies voor de verkeerscirculatie in de binnenstad is om de ambities voor de binnenstad verder uit te werken voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, personenauto's en expeditieverkeer. Concrete vragen zijn bijvoorbeeld:

- Hoe zorgen we ervoor dat het aantrekkelijk is om lopend, fietsend of met het openbaar vervoer naar de binnenstad te gaan?
- Waar zijn fietsers nog welkom in winkelstraten? En op welke plaatsen kunnen we het beste inzetten op hoogwaardige stallingen voor fietsen?
- Hoe maken we duidelijk waar bezoekers de binnenstad met de auto in mogen rijden en waar alleen bewoners en ondernemers met een ontheffing mogen komen?

De verkeerscirculatie in de binnenstad moet bijdragen aan de ambities van de stad: er is meer ruimte nodig voor groen en verblijven, maar tegelijkertijd moet de binnenstad voor iedereen goed bereikbaar blijven. In dit plan geven we aan hoe we daar handen en voeten aan kunnen geven.



2

Uitgangspunten per vervoerwijze

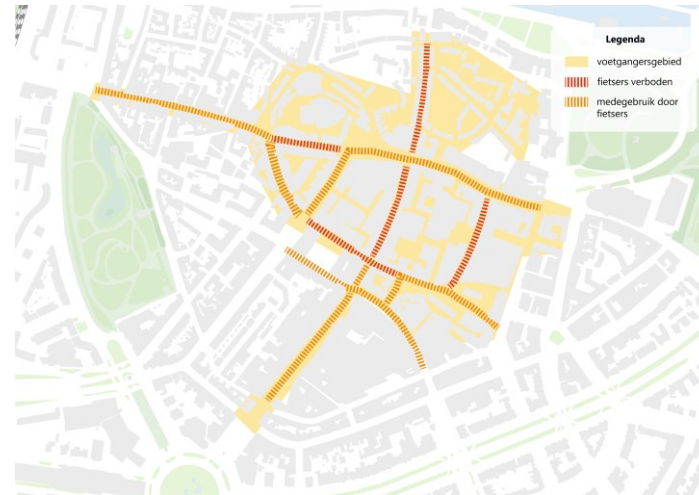


De voetganger op de eerste plaats

Ruim baan voor voetgangers in de binnenstad

De binnenstad is bij uitstek het deel van de stad waar voetgangers de ruimte moeten hebben. Een “verblijfsvriendelijke binnenstad met meer ruimte voor de voetganger, groen en verblijf” is essentieel voor de beleving en daarmee ook voor het economisch functioneren van de binnenstad.

Dit uitgangspunt lijkt vanzelfsprekend, maar is dat in de praktijk niet altijd. De ruimte voor voetgangers moet gebaseerd zijn op de drukste momenten en er moet rekening mee gehouden worden dat de hoeveelheid voetgangers in de binnenstad (met de geplande toename van woningen en andere functies) in de toekomst nog zal groeien. De voetgangersstromen kunnen daarmee bijvoorbeeld van invloed zijn op de plaatsing en het soort van extra groen in de binnenstad en op de keuze van fietsroutes in de binnenstad (zie hierna).



Figuur 2.1: Huidig voetgangersgebied, deels met medegebruik door fietsers

Aandacht voor looproutes naar de binnenstad

Dit adviesrapport richt zich op het gebied binnen de singels, maar de ontwikkeling van het verkeer in en óm de binnenstad hangen nauw met elkaar samen: bushaltes ten behoeve van het centrum liggen deels aan de singels, belangrijke parkeergarages ten behoeve van het centrum liggen ook net buiten de binnenstad. Dus is het belangrijk dat mensen op een veilige en aantrekkelijke manier de singels kunnen oversteken. De singels vormen nu nog vaak een barrière. En de route vanaf de Sint Canisiussingel via Sint Jorisstraat en Kelfkensbos naar het centrum is in de huidige situatie erg smal.



Figuur 2.2: Belangrijkste looproutes van parkeerlocaties en bushaltes naar de binnenstad toe

Warm welkom voor fietsers met bestemming centrum

Hoogwaardige voorzieningen voor fietsers naar de binnenstad

Wie met de fiets naar de binnenstad komt, heten we van harte welkom met hoogwaardige stallingsvoorzieningen op strategische plaatsen. Bij de entrees van het centrum komt daar ook meer ruimte voor omdat er in de toekomst minder toegangen tot het centrum nodig zijn voor autoverkeer. De fietsenstallingen vormen de schakel tussen hoogwaardige fietsroutes naar het centrum en hoogwaardige voetgangersroutes in het centrum. De fietsenstallingen zijn de 'bronzpunten' voor verder bezoek aan de binnenstad.



Figuur 2.3: Fietsenstalling met ruimte voor scooters en bakfietsen, Bisschop Hamerstraat (bron: De Gelderlander).

Fietsen dóór het centrum: alleen waar en wanneer het kan

In de 'Koers voor de Binnenstad' zijn de ambities voor de fiets in de binnenstad royaal geformuleerd:

- "[we gaan] het fietsen in goede banen leiden. We onderzoeken hiervoor welke route het meest geschikt is. Deze route verbindt de belangrijkste toegangspunten van de binnenstad met elkaar én de grote fietsenstallingen."
- "Daarnaast worden de ringstraten aantrekkelijker gemaakt om als fietsroute óm het centrum te dienen."
- "Voor fietsers is het belangrijk dat duidelijk is waar wel of niet gefietst mag worden. Dat moet gebeuren door slimme inrichting en een duidelijk handhavingsgebied."
- "Bovendien moeten de toegestane fietsroutes snel én aantrekkelijk zijn."

Dit zijn goede ambities. Maar we tekenen hierbij aan, dat de directheid en de snelheid van fietsroutes door het centrum niet te koste mag gaan van de ruimte voor voetgangers. In het centrum zijn voetgangers nog belangrijker dan fietsers en hebben voetgangers (op drukke momenten) ook veel – van de schaarse – ruimte nodig. In de binnenstad ligt de grootste prioriteit bij het goed opvangen van fietsers met een bestemming in de binnenstad, met de fiets dóór het centrum rijden kan alleen op die plaatsen en die momenten dat voetgangers daar weinig hinder ondervinden.

Mengen fietsers en voetgangers?

Fietsers hebben invloed op de beleving van voetgangers. In een binnenstad met verblijfsgebieden en/of grote voetgangersdichtheden, kunnen fietsers storend zijn. Fietsers rijden het liefst via de kortste weg naar hun bestemming, en parkeren hun fiets bij voorkeur in de buurt van die bestemming. Verschillende onderzoeken laten zien dat fietsers tijdens winkelopeningstijden een alternatief zoeken voor straten met een grote voetgangersdruk, vooral als deze alternatieve routes aantrekkelijke en herkenbaar zijn. Bovendien blijkt uit praktijksituaties dat het gedrag van fietsers wordt beïnvloed door de mate waarin ze een straat, pad of plein ervaren als onderdeel van het fietsroutenetwerk. Op een (hoofd)fietsroute krijgen fietsers (al dan niet bewust) vaak de boodschap mee dat ze 'rechten' hebben. Fietsers zijn moeilijk

te sturen door verboden, maar wel door keuzes in het fietsroutenetwerk en de inrichting van het voetgangersdomein. Denk hierbij aan de opbouw en kwaliteit van het fietsroutenetwerk en situering van fietsparkeervoorzieningen. Wanneer fietsers en voetgangers gemengd gebruik maken van dezelfde ruimte, is het van belang dat ze elkaar niet in gevaar brengen en elkaar niet hinderen. Een andere optie om te sturen is het invoeren van venstertijden voor fietsers, zodat voetgangers op drukkeren momenten ongestoord gebruik kunnen maken van de hele breedte van de straat. Een tijdelijk fietsverbod op een hoofd fietsroute is een tegenstrijdige boodschap en is niet wenselijk. Als dit niet anders kan – bijvoorbeeld bij het ontbreken van een logische alternatieve route – vraagt het om veel communicatie en handhaving.

Bron: Mengen fietsers en voetgangers?
(CROW, 2022)



Fietsers rijden dóór het voetgangersgebied op momenten dat het rustig is, bijvoorbeeld omdat het een logische of rustige route is



Als de voetgangersdichtheid toeneemt, dan rijden fietsers langzamer of voorzichtiger en soms stappen ze af als het te druk wordt of als het verboden is om te fietsen



Op momenten dat de voetgangersdruk op een route te hoog is, geven veel fietsers de voorkeur aan een parallelle route

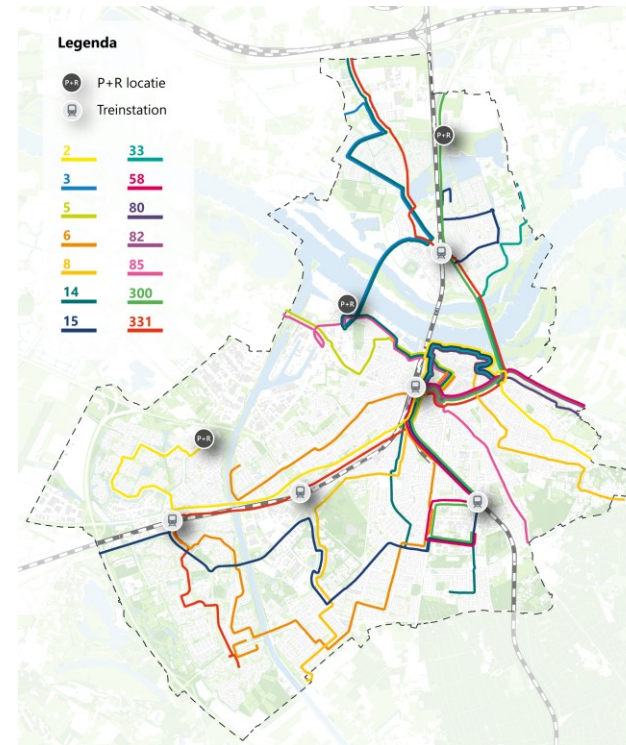


Bij hoge voetgangersdichtheden in een groter gebied wordt een alternatieve route die voldoende concurrerend is in tijd en comfort aantrekkelijk

Vanuit de wijken en de P+R-locaties snel met de bus

Alle stadsbussen en bussen vanaf P+R-locaties doen het centrum aan

In Nijmegen rijden vanuit alle wijken bussen naar het centrum toe. Dit (huidige) uitgangspunt willen we behouden. Voor bezoekers van buiten de stad is het belangrijk dat zij via de P+R-locatie op een vlotte en aantrekkelijke manier het centrum kunnen bereiken. Nu zijn er P+R-locaties in Nijmegen-Noord en Nijmegen-West, maar er komen in de toekomst nog enkele P+R-locaties bij, in ieder geval aan de noordwestzijde van de binnenstad, op de locatie NYMA. Er wordt daarnaast nog gezocht naar een geschikte locatie voor P+R aan de zuidzijde van de stad.



Figuur 2.4: Buslijnen die langs het centrum komen, stations en P+R-locaties Nijmegen

De kwaliteit van centrumhaltes bepaalt de functie

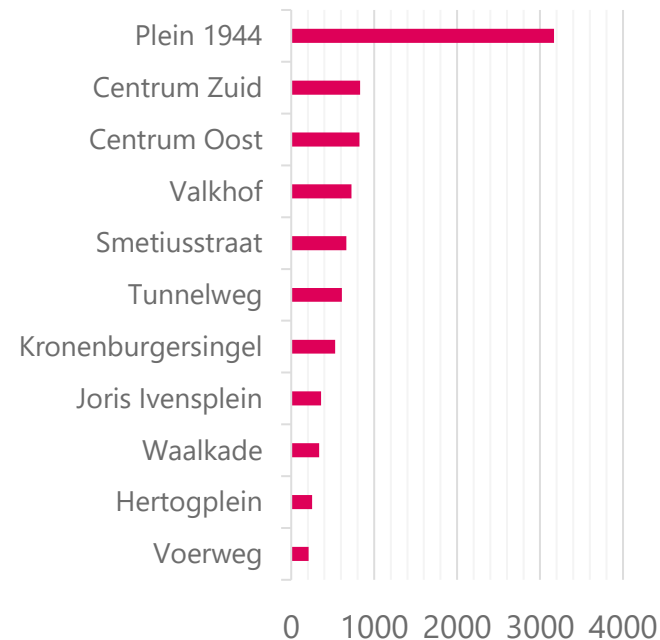
In de huidige situatie zijn de haltes aan Plein 1944 en Valkhof/Voerweg de belangrijkste centrumhaltes. Daarnaast worden de haltes aan de Sint Canisiussingel (Centrum Oost) en de Nassausingel (Centrum Zuid) beschouwd als centrumhaltes en voor de westzijde van het centrum ook het Joris Ivensplein. De halte aan de Waalkade wordt niet beschouwd als centrumhalte, vanwege het grote hoogteverschil tussen de benedenstad en de rest van het centrum. Voor de bereikbaarheid van de Waalkade en het omliggende woongebied blijft hier echter wel een busroute met halte nodig.

Kijken we naar het huidige gebruik van de bushaltes in en rond het centrum, dan is duidelijk dat de halte aan Plein 1944 in het centrum veel meer reizigers trekt dan bijvoorbeeld de halten Centrum Zuid en Centrum Oost (zie figuur 2.5). De kwaliteit van de centrumhaltes aan de singels hangt af van:

- de ontwikkeling van het verkeer op de singels en de kwaliteit van de oversteek daarvan;
- de (toekomstige) kwaliteit van de looproutes vanaf de haltes naar het centrum.

Naarmate hier meer in bereikt wordt, kunnen de haltes aan de singels een sterkere functie krijgen voor het centrum.

Aantal reizigers per bushalte in en rond het centrum van Nijmegen (2024)



Figuur 2.5: Huidige aantal reizigers per bushalte centrum (bron OV-Oost, 2024)

Duidelijke routing voor autoverkeer

De parkeerlocaties voor bezoekers van de binnenstad zijn voor de toekomst al vastgelegd. Deze komen grotendeels net buiten de singels. Binnen de singels blijft alleen de parkeergarage Kelfkensbos beschikbaar voor bezoekers van de binnenstad. Dat betekent in principe dat binnen de singels alleen de Sint Jorisstraat nog voor bezoekers toegankelijk hoeft te zijn. Belangrijk aandachtspunt is echter hoe voorkomen kan worden dat (onwetende) bezoekers vanaf de singels via andere straten het centrum inrijden en zich dan 'klem rijden' (bij een fysieke afsluiting of inrijverbod). Het is niet goed mogelijk om duidelijk aan te geven dat afslagstroken op bij de Oranjesingel wél gebruikt mogen worden door bewoners en leveranciers, maar níet door bezoekers van het centrum. Daarom kiezen we voor een beperkt aantal ingangen vanaf de singels voor zowel bezoekers als bewoners en leveranciers:

- *Toegangen* tot het centrum zijn toegankelijk voor alle motorvoertuigen (bezoekers, bewoners en leveranciers). Dat zijn de Sint Jorisstraat (toegang tot parkeergarage Kelfkensbos) en straten waar bezoekers gemakkelijk kunnen keren als ze (bewust of onbewust) het centrum inrijden, zoals de Bisschop Hamerstraat. We werken dit verder uit in hoofdstuk 4.
- Andere straten die vanuit het centrum op de singels aansluiten worden alleen gebruikt als *uitgang* van het centrum voor bewoners en leveranciers (ontheffinghouders).

3 Twee OV-scenario's



OV in het centrum versus ruimtelijke kwaliteit

Het openbaar vervoer van en naar Plein 1944 is zowel een 'lust' als een 'last'. Het openbaar vervoer reikt tot hartje centrum vanuit verschillende woonwijken en voorziet duidelijk in een behoefte: Plein 1944 is na station Nijmegen de drukste halte in de stad. Daar staan echter ook nadelen tegenover:

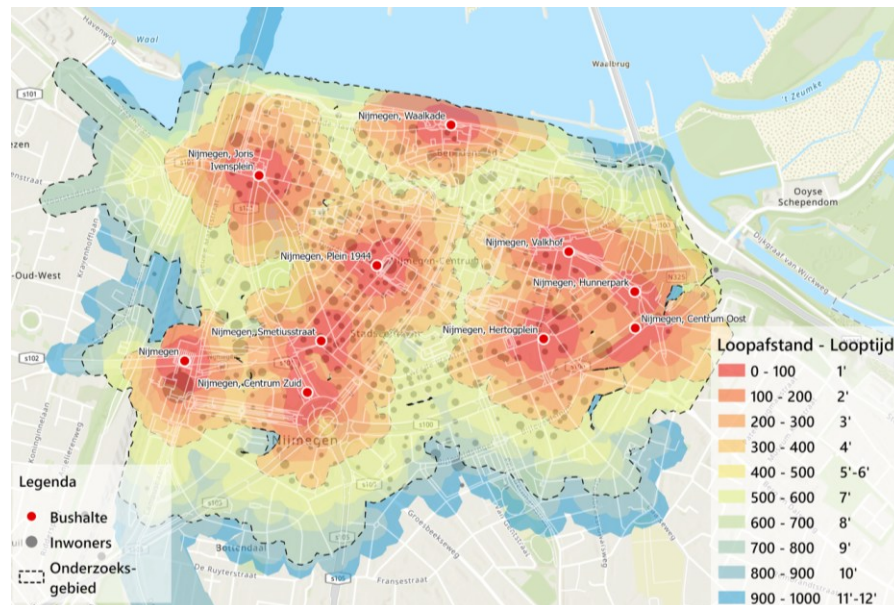
- Vooral op de route Doddendaal – Parkweg lopen bussen vaak vertraging op in het smalle profiel. De route wordt ook als onveilig ervaren.
- Op de Bloemerstraat wordt gestreden om de ruimte door fietsers en bussen op de rijbaan, terrassen, parkeerplaatsen, fietsenrekken en nog een smal trottoir met een beetje groen eromheen. Voor alle functies is geprobeerd ruimte te reserveren, maar het gevolg is dat de ruimte voor alle functies eigenlijk net niet goed is.
- De keerlus voor bussen op Plein 1944 kost erg veel ruimte.
- De route via het centrum leidt ertoe dat mensen die van het station naar huis willen (of andersom) vaak langer in de bus zitten. Plein 1944 is een drukke halte, maar het aantal busreizigers van en naar het station is nog ruim 7 keer zo groot.



Figuur 3.1: Op de Bloemerstraat strijden verschillende functies om de ruimte

Als er geen bussen meer via de Bloemerstraat, Plein 1944 en Doddendaal zouden rijden, ontstaan grote kansen om de ruimtelijke kwaliteit en de aantrekkelijkheid van deze straten te verbeteren. De vraag is echter wat dit betekent voor de bereikbaarheid van het centrum per openbaar vervoer. In figuur 3.2 zijn de loopafstanden weergegeven vanaf de

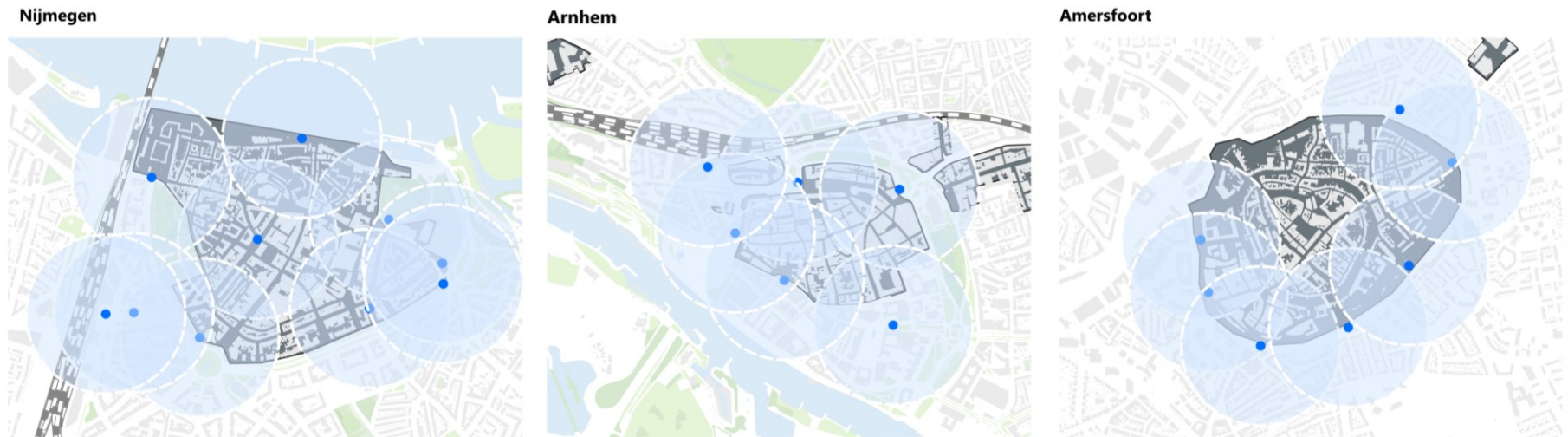
verschillende halte in en rond het centrum van Nijmegen. Het gaat hier om de werkelijke loopafstanden (over de weg) waarbij tevens is gecorrigeerd voor hoogteverschillen. We zien dat het hele centrum binnen 500 m feitelijke loopafstand bereikbaar is en dat de ligging van de halte Plein 1944 hier een duidelijke rol bij speelt.



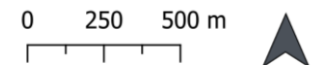
Figuur 3.2: Loopafstanden vanaf bushaltes in/nabij het centrum van Nijmegen

De trend in Nederland is echter dat bussen minder ver het centrum in rijden, om meer ruimte te bieden voor voetgangers en fietsers en het verblijfsklimaat in het centrum te verbeteren. Welke loopafstanden daarbij worden geaccepteerd is ook een politieke keuze. In figuur 3.3 is weergegeven welk deel van het centrum binnen 300 meter hemelsbreed te bereiken is (gemiddeld genomen is dat ongeveer 500 m over de weg) in Nijmegen, Arnhem en Amersfoort (als referentie-voorbeelden):

- In Arnhem is wel overal in het centrum binnen 300 m hemelsbreed een bushalte, maar over de busroute aan de zuidkant van het centrum rijden maar twee buslijnen.
- In Amersfoort is het hele centrum autoluw en rijden ook geen bussen meer door het centrum. Bushaltes liggen langs de Stadsring om het centrum heen. Voor een deel van het centrum liggen bushaltes daardoor verder weg dan (hemelsbreed) 300 m. Maar de ruimtelijke kwaliteit in het centrum is erdoor verbeterd (zie figuur 3.4 hierna).



Figuur 3.3: Dekking' van bushaltes in centra van Nijmegen, Arnhem en Amersfoort



Er is nader onderzoek nodig wat het eventueel opheffen (of sterk verminderen) van bussen via Plein 1944 zou betekenen voor het aantal reizigers en de waardering van het openbaar vervoer door reizigers. De mensen die nu gebruikmaken van de halte Plein 1944 zullen waarschijnlijk grotendeels bij een andere centrumhalte gaan uitstappen (ook afhankelijk van de kwaliteit van die haltes en de looproutes). En mogelijk worden juist extra reizigers getrokken op relaties tussen woonwijken en het station.

De consequenties van een keuze met of zonder bussen op Plein 1944 kunnen groot zijn, zodat er op dit moment geen keuze uit de beide opties gemaakt kan worden. Daarom worden in dit plan twee scenario's uitgewerkt voor de binnenstad van Nijmegen:

- scenario 1 met bussen op Plein 1944
- scenario 2 zonder bussen op Plein 1944.



Figuur 3.4: Voorbeeld Amersfoort: de Varkensmarkt in 2014 (met bus) en nu (zonder bus)

4

Uitwerking scenario's



Voetgangersgebied

Het huidige voetgangersgebied kan in beide scenario's gehandhaafd blijven. In beide scenario's stellen we echter ook voor om de Lange Hezelstraat in ieder geval op drukke winkeltijden exclusief voetgangersgebied te maken. Dit is logischer aangezien het vervolg van de route via de Stikke Hezelstraat ook verboden is voor fietsers.

In scenario 2 komt ruimte vrij op de Bloemerstraat en Plein '44 door de afwezigheid van de busroute op de Bloemerstraat en Doddendaal, evenals de keerlus op Plein '44. Hierdoor kunnen we het voetgangersgebied uitbreiden, door de Bloemerstraat aan het voetgangersgebied toe te voegen. Doordat we in dit scenario ook een nieuwe fietsroutes door het centrum kunnen maken (zie volgende paragraaf), kunnen we de route via de Ziekerstraat en Plein 1944 exclusief voor voetgangers maken (geen medegebruik van fietsers meer).





Figuur 4.1: Voetgangersgebied scenario 1



Figuur 4.2: Voetgangersgebied scenario 2

Fietsroutes in het centrum

Door de inbreiding van woningen in het centrum, maar ook door de extra woningbouw elders in Nijmegen, zal het in de toekomst drukker worden in het centrum van Nijmegen. Als we de voetganger in het centrum op de eerste plaats zetten, moeten we constateren dat er in de huidige situatie geen routes door het centrum zijn die (dagelijks, 24 uur per dag) als fietsroute aangemerkt kunnen worden:

- De route via de Burchtstraat kan op marktdagen niet gebruikt worden als fietsroute.
- De route via de Ziekerstraat is op Plein 1944 te smal voor fietsers (in combinatie met voetgangers).

We richten ons daarom vooral op hoogwaardige voorzieningen voor fietsers met een bestemming in het centrum: we maken daartoe hoogwaardige 'inprikkers' vanuit de singels het centrum in, die aansluiten op de belangrijkste fietsenstallingen in het centrum.

Doordat er minder ingangen komen voor autoverkeer het centrum in, ontstaan direct bij de entrees van het centrum meer mogelijkheden voor fietsenstallingen. Er ontstaat bijvoorbeeld een kans om bij het Hertogplein extra fietsenstallingen te maken. De stallingen bij de entrees van het centrum noemen we de 'eerste schil'. Fietsers kunnen er echter ook voor kiezen om nog wat verder het centrum in rijden en worden dan bij het begin van het voetgangersgebied 'opgevangen' in een tweede schil van fietsenstallingen.

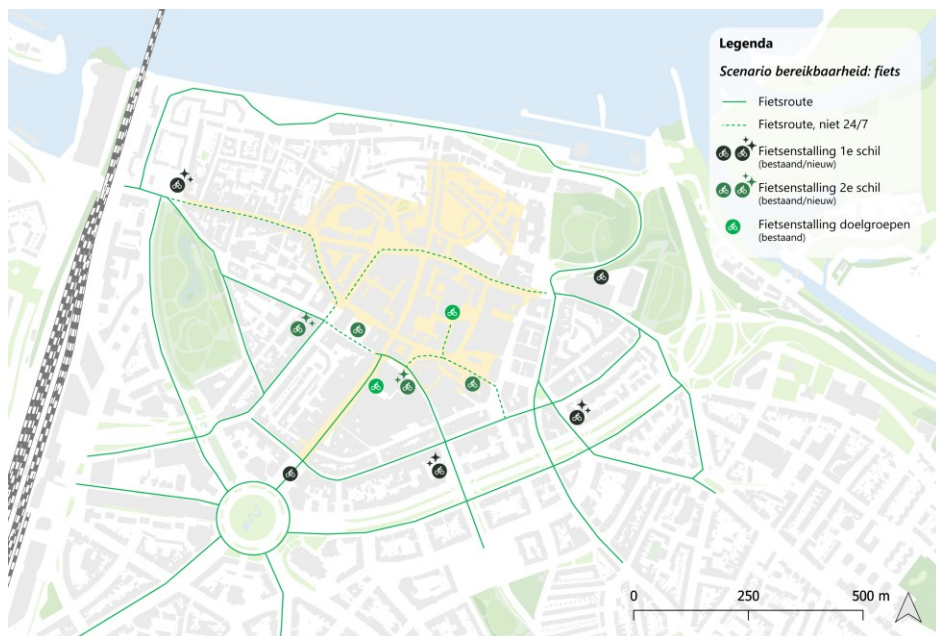
In scenario 2: betere kansen voor extra doorgaande fietsroute

In scenario 2 ontstaat aan de rand van het centrum een goede mogelijkheid om een doorgaande fietsroute te maken via de Parkweg, In de Betouwstraat en Van Welderenstraat. Dit kan door het doodlopende deel van de Parkweg open te stellen voor fietsers en het fietsstraat-profiel van de In de Betouwstraat door te trekken richting Parkweg.

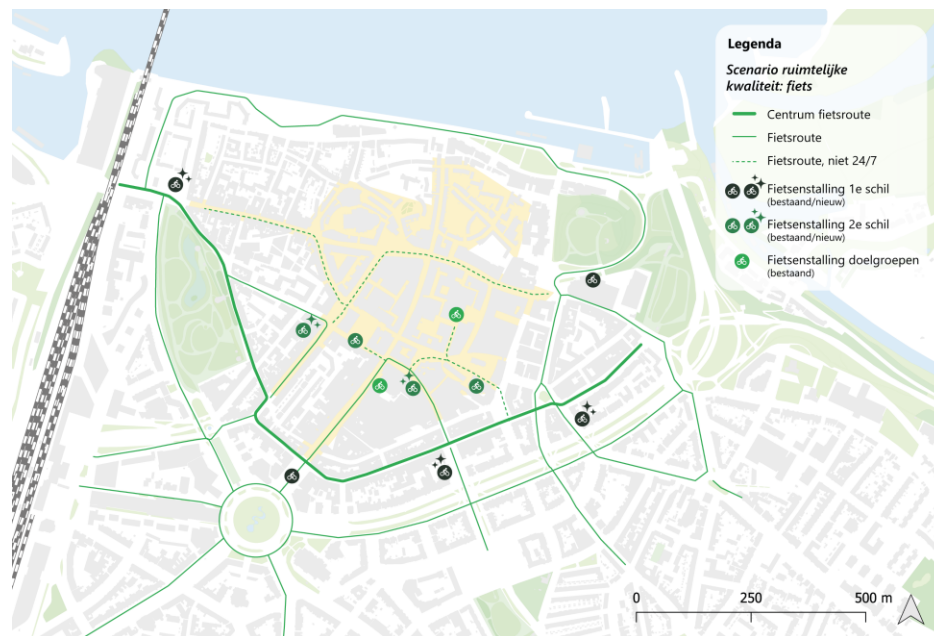
In scenario 1 is dit een minder aantrekkelijke optie, omdat de busroute Smetiusstraat-Bloemerstraat moet worden gekruist en omdat de fietsroute verderop samenvalt met de busroute over de Parkweg. Bij behoud van de bussen is het daardoor minder eenvoudig om hier een echt hoogwaardige fietsroute te maken.

Op drukke winkelstraten minder fietsers

Op het moment dat de nieuwe fietsenstalling bij het Joris Ivensplein opent, stellen we voor om op drukke winkeltijden geen fietsers meer toe te staan op de Lange Hezelstraat en de Houtstraat. Dit geldt ook voor de smalle passage aan de zuidzijde van Plein 1944. In scenario 2 wordt die passage naar verwachting nog drukker. Dit weggedeelte kan in dit scenario volledig voor voetgangers bestemd worden, mede omdat er dan vlakbij een goed alternatief is gerealiseerd voor het doorgaande fietsverkeer (via de Parkweg). De fietsenstalling op Plein 1944 kan dan fietsend alleen vanaf de Ziekerstraat en de Molenstraat bereikt worden (vanaf de Bloemerstraat moet men afstappen).



Figuur 4.3: Fietsroutes en stallingen scenario 1



Figuur 4.4: Fietsroutes en stallingen scenario 2

Opties voor het openbaar vervoer

Het wezenlijke verschil tussen de twee scenario's is de route van de bus via Plein 1944 (zie hoofdstuk 3). Maar er zijn nog enkele andere voorstellen voor mogelijke aanpassingen in busroutes.

De Waalkade en de Hertogstraat

In beide scenario's blijven er bussen rijden over de Waalkade. De bushalte Valkhof heeft een functie voor de binnenstad, maar de halte op de Waalkade heeft vooral een functie voor de benedenstad (als gevolg van het grote hoogteverschil met de binnenstad). Voor de woningen in de benedenstad zouden hier niet zo veel bussen hoeven te rijden als nu, maar in de huidige situatie is de route tussen het Keizer Traianusplein en het station via de Waalkade vaak sneller dan via de singels.

Een uitzondering is lijn 8: die lijn rijdt niet via het Keizer Traianusplein, maar komt vanaf de Daalseweg. Vanaf dat punt is het minder logisch om via de Waalkade naar het station te rijden. We stellen voor om deze buslijn via de singels naar het station te laten rijden, met een centrumhalte op de Nassausingel (Centrum Zuid). Dit hangt samen met de wens om de centrumtoegang via de Van der Brugghenstraat voor gemotoriseerd af te sluiten en hier ruimte te maken voor extra fietsenstallingen (zie volgende paragraaf). En de Hertogstraat zelf kan veel aantrekkelijker inricht worden voor voetgangers en fietsers.

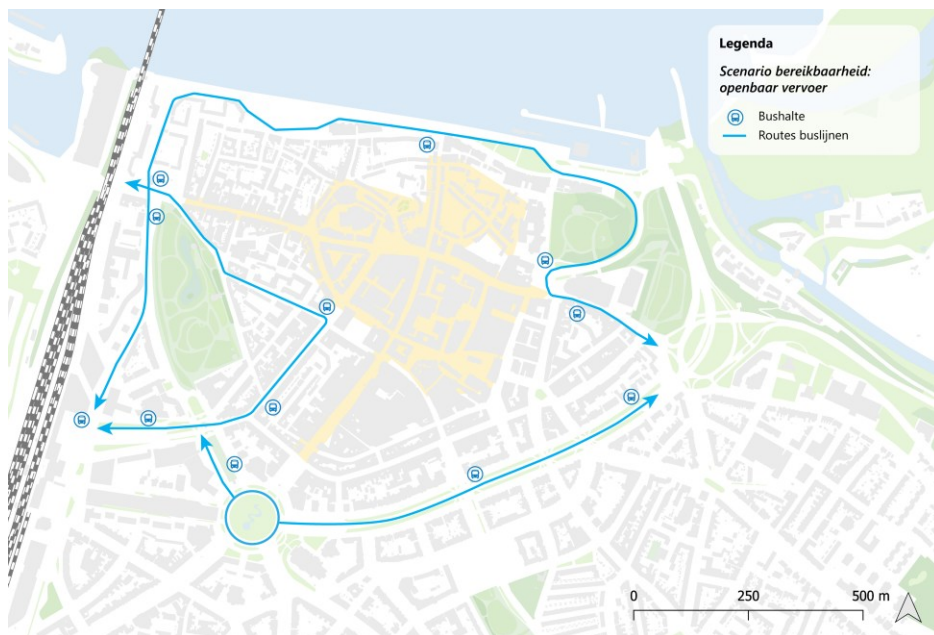
Dit voorstel betekent dat de bushalte Hertogplein voor lijn 8 vervalt. In plaats daarvan stellen we voor om een nieuwe halte te realiseren aan de Oranjesingel ter hoogte van de

Van Schevichavenstraat. Deze halte is ook voor andere lijnen een waardevolle toevoeging. Vanaf dit punt is de looproute naar de binnenstad aantrekkelijker dan vanaf de huidige halte aan de Nassausingel (Centrum Zuid). En de loopafstanden zijn vergelijkbaar (ook in vergelijking met de huidige halte van lijn 8 aan het Hertogplein).

Keerlus op Plein 1944 in scenario 1

In scenario 1 blijft de busroute via Bloemerstraat, Doddendaal en Parkweg voor bussen bestaan. Maar de keerlus op Plein 1944 wordt alleen door buslijn 6 gebruikt en vergt veel ruimte. Indien het mogelijk is om lijn 6 via een andere centrumhalte te laten rijden, is de keerlus niet meer nodig. Er ontstaat dan extra ruimte voor een meer aantrekkelijke, groene inrichting van Plein 1944 en een veel betere voetgangersverbinding naar de Houtstraat en de Augustijnenstraat. Lijn 6 kan via de Parkweg of eventueel via de Regulierstraat het centrum uit rijden (bij aanpassing van het wegprofiel). We stellen daarom voor om in scenario 1 een hoogwaardige bushalte te maken nabij de bocht Bloemerstraat-Doddendaal en de keerlus op Plein 1944 te laten vervallen. Verder blijven de verbindingen met het openbaar vervoer in grote lijnen gelijk aan de huidige situatie.

Het grote verschil tussen scenario 2 en scenario 1 is dat in scenario 2 de busroute via Bloemerstraat, Doddendaal en Parkweg wordt opgeheven om daarmee meer ruimte te creëren voor lopen en fietsen, en de ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid te verbeteren. Er is nader onderzoek nodig naar de consequenties van deze keuze (zie hoofdstuk 3).



Figuur 4.5: Buslijnen en -haltes scenario 1



Figuur 4.6: Buslijnen en -haltes scenario 2

Aparte centrumbus of eenrichtingscircuit?

Als 'tussenvariant' tussen een scenario met of zonder bussen via Plein 1944 is ook gedacht aan de mogelijkheid om een aparte centrumbus een rondje door de binnenstad te laten rijden of om bepaalde bussen nog een lusje in één richting over de Bloemerstraat, Doddendaal en Parkweg te laten rijden. Wij zien een eenrichtingslus alleen als een reële optie als de lus het eindpunt van een lijn vormt (zodat mensen op de heen- en de terugreis wel op dezelfde halte van de buslijn kunnen in- en uitstappen). De ervaringen met aparte centrumbussen (op de schaal van Nijmegen) zijn niet zo goed: de pilot van de 'Stadshopper' is niet voortgezet omdat deze te weinig werd gebruikt en daardoor te veel kostte. De extra overstap die gemaakt moet worden, weegt qua tijd en moeite meestal niet op tegen een stukje verder lopen vanaf een bushalte langs de singels. Maar het is wellicht wel mogelijk om de bussen vanaf de transferia naar het centrum rijden, aan het eindpunt een lusje door het centrum te laten rijden in één richting. Dan kan het wegprofiel op de Bloemerstraat, Doddendaal en Parkweg versmald worden zodat er voldoende ruimte vrijkomt voor andere functies.



De route van de Stadshopper die van oktober 2023 tot juli 2024 in het centrum van Nijmegen reed. De voordelen van de Stadshopper bleken niet op te wegen tegen kosten.

Routing autoverkeer binnenstad

Bezoekers die met de auto komen en de binnenstad bezoeken, parkeren hoofdzakelijk op geconcentreerde parkeervoorzieningen net buiten de singels. Alleen de parkeergarage Kelfkensbos blijft als bezoekers-parkeergarage binnen de singels bestaan (naast de garage Keizer Kareplein en Hezelpoort buiten de singels). Dit is al vastgelegd in de 'Koers voor de binnenstad' (zie hoofdstuk 1) en geldt dan ook als uitgangspunt.

De parkeergarage Kelfkensbos wordt ontsloten via de Sint Jorisstraat. Vandaaruit is het ook nog mogelijk om door te rijden naar de (private) parkeergarage van Holland Casino. Voor het overige is in de toekomst alleen nog autoverkeer van bewoners en expeditieverkeer toegestaan in het centrum.

Het is echter niet goed mogelijk om op de singels goed aan te geven dat sommige automobilisten wel mogen afslaan het centrum in (bewoners) en andere niet (bezoekers). Vooral bij verkeerlichten met afzonderlijke voorsorteerstroken voor afslaand verkeer, is het onvermijdelijk dat ter plaats onbekende bezoekers ook de afslag richting centrum nemen. Het is dan niet wenselijk dat zij op of vlakbij het kruispunt gaan keren, omdat dit kan leiden tot een blokkade van en daarmee ook extra onveiligheid op het kruispunt. De *toegangen* tot het centrum moeten dus voor alle doelgroepen dezelfde zijn. Daar zijn de volgende oplossingen voor:

- We stellen voor om de Van der Bruggenstraat als entree naar het centrum te laten vervallen. De vrijkomende ruimte kan dan gebruikt worden voor extra fietsenstallingen. De Hertogstraat blijft in één richting open, van noord naar zuid, en blijft dus wel als *uitgang* van het centrum beschikbaar voor bewoners en expeditieverkeer.
- De Van Schevichavenstraat kan voor expeditieverkeer niet gemist worden, mede vanwege de bevoorrading van de Albert Heijn. Voor bezoekers die de Van Schevichavenstraat inrijden, wordt aan de noordkant van de straat een keermogelijkheid geboden (vlak voor de Van Welderenstraat). Doordat er minder straatparkeerplaatsen meer zullen zijn, is hier in het profiel voldoende ruimte voor.
- Ook in de Bisschop Hamerstraat is het voor bezoekers eenvoudig om te keren als zij hier inrijden.
- Bezoekers die de Smetiusstraat inrijden, worden via de Van Berchenstraat het centrum weer uit geleid.
- De Parkweg wordt voor alle doelgroepen alleen nog een uitgang van het centrum (eenrichtingsverkeer).

De 'keerlussen' voor zijn bedoeld voor bezoekers die per ongeluk het centrum inrijden, maar kunnen ook gebruikt worden door mensen die even iemand willen afzetten bij het centrum (kiss+ride).

'Road barriers' op de entrees van het centrumgebied komen dus nooit direct langs de singelring te liggen, maar iets verderop, zodat bezoekers die (waarschijnlijk per ongeluk) het centrum inrijden, nog de gelegenheid hebben te keren. Op de kaart hiernaast is het principe weergegeven.



- selectieve toegang (met road barrier en/of cameratoezicht)
- × afsluiting voor gemotoriseerd verkeer
- eenrichtingsverkeer (alleen centrum uit)
- grens gebied met selectieve toegang

Figuur 4.7: Centrumgebied met selectieve toegang

Expeditiveverkeer in één of in twee richtingen?

De verschillende straten aan de randen van de binnenstad kennen al eenrichtingsverkeer en dat houden we in stand. Aan de oostkant van het centrum stellen we echter voor om aanvullend op de Hertogstraat eenrichtingsverkeer van noord naar zuid in te voeren en de rijrichting op de Gerard Noodtstraat om te draaien. Dan is er voor het oostelijke deel van het centrum één duidelijke toegang (Hertogstraat noord vanaf Kelfkensbos) en is dus ook maar op één locatie een systeem voor selectieve toegang nodig (zoals een verzinkbare paal). De Gerard Noodtstraat is dan één van de mogelijke uitgangen van de binnenstad.

De belangrijkste expeditieroutes meer centraal door de binnenstad zijn de routes via:

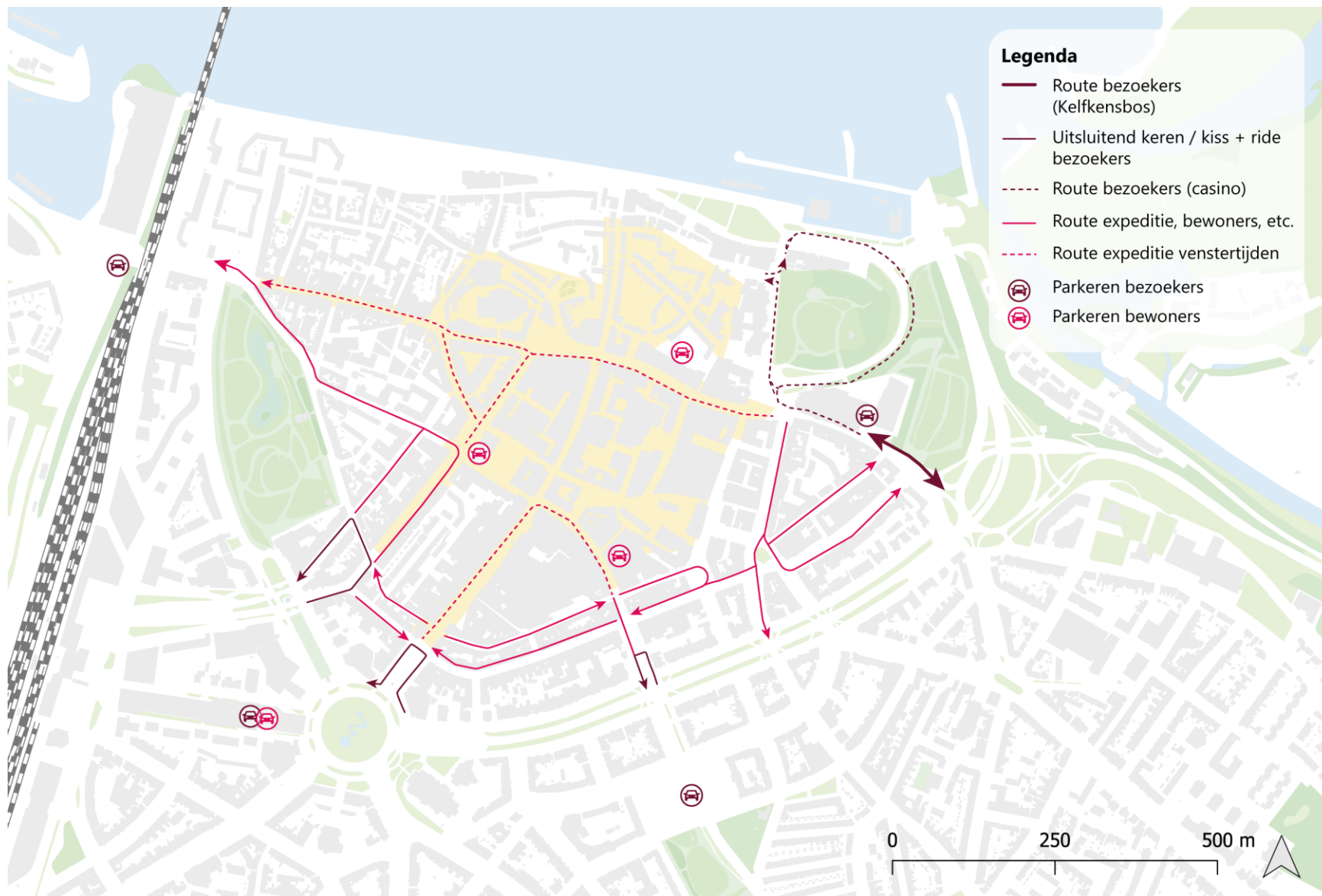
- Molenstraat en Ziekerstraat;
- Augustijnenstraat, Grote Markt en Burchtstraat.

Op deze routes vindt de bevoorrading tijdens venstertijden plaats. Het gaat om routes in voetgangersgebied waar – tijdens de venstertijden – in beginsel voldoende ruimte is om expeditie in twee richtingen toe te staan. Hiervoor is niet per se een rijloper in twee richtingen nodig (waar een vrachtauto een andere stilstaande vrachtauto kan passeren, is het ook mogelijk dat twee elkaar tegemoetkomende vrachtauto's elkaar passeren). We stellen voor om hier voorlopig verkeer in twee richtingen te blijven toestaan, maar bij een herinrichting (vergroening) van de profielen kan er zo nodig voor gekozen worden om alsnog eenrichtingsverkeer in te voeren op deze routes.

Op de volgende kaart zijn de belangrijkste routes voor gemotoriseerd verkeer in het centrum weergegeven (er zijn uiteraard meer straten, alleen de belangrijkste, meer doorgaande routes zijn op de kaart ingetekend). De verkeerscirculatie voor autoverkeer is in beide scenario's gelijk.

De routes in het centrum zijn niet uitsluitend toegankelijk voor expeditieverkeer, maar ook voor andere doelgroepen die in het centrum moeten zijn. Het gaat daarbij om bewoners van het centrum, maar ook om ondernemers in het centrum en om taxi's.

Zij krijgen een ontheffing van het verbod om het centrum in te rijden. Aan de ontheffing kunnen wel voorwaarden worden verbonden (bijvoorbeeld alleen geldig op bepaalde routes naar parkeergarages of alleen tijdens venstertijden)



Figuur 4.8: Circulatie autoverkeer (in zowel scenario 1 als scenario 2)

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Wie slecht ter been is of andere beperkingen heeft, zal de binnenstad het liefst per auto bezoeken. De inrijmogelijkheden voor gehandicapten en de parkeerplaatsen voor gehandicapten in het centrum blijven dan ook volledig in tact. In de huidige situatie kunnen houders van een gehandicaptenparkeerkaart via de intercom bij de pollers toegang krijgen tot de binnenstad. Vooral voor mensen die geregeld in het centrum willen zijn, is het echter wenselijk dat zij eenvoudig een ontheffing kunnen aanvragen op kenteken.

Aanvullende kans: afsluiting Ubbergeweg onder de Waalbrug

Vanuit de Ooyse Schependom is het mogelijk om met de auto via de Ubbergeweg het centrum in te rijden. Om het centrum optimaal autoluw te maken, is het wenselijk om deze verbinding ook af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De Ooyse Schependom wordt dan alleen nog vanuit oostelijke richting ontsloten (vanaf de N325).

We zien dit niet als een noodzakelijk maatregel om het centrum autoluw te maken, want het gaat hier om een vrij beperkte verkeersstroom (en de Voerweg moet sowieso ook open blijven voor bussen en voor de auto-ontsluiting van het casino). Het is echter wel een goede aanvulling.

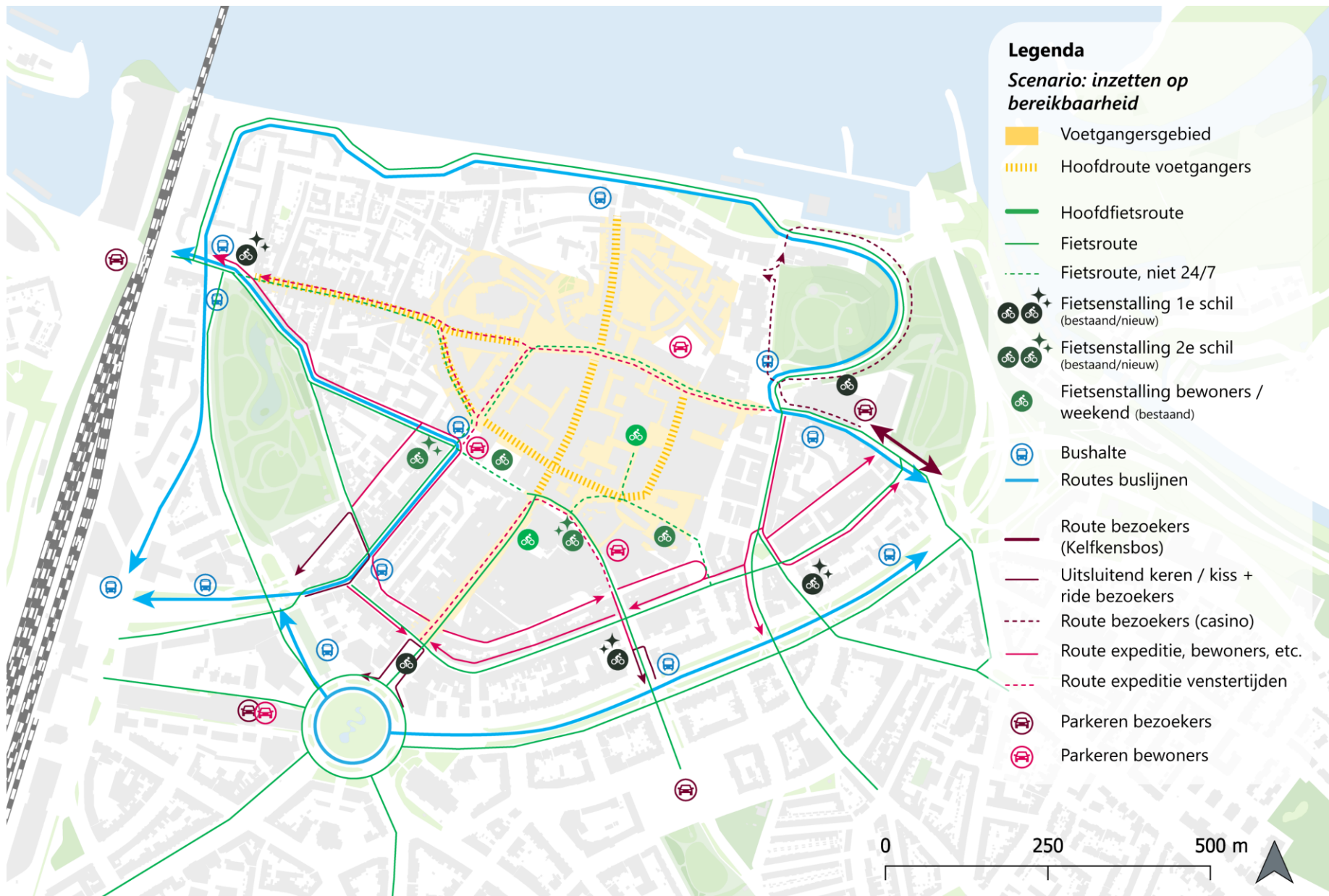
De keuze voor de ontsluiting van de Ooyse Schependom staat los van de andere keuzes in dit plan. De keuze kan dus ook later gemaakt worden, in overleg met de omwonenden.

Kaartbeelden integrale scenario's

Scenario 1: inzetten op bereikbaarheid

Het behoud van de busroutes en -halte op Plein 1944 betekent met name dat de bereikbaarheid met openbaar vervoer vanuit de stadswijken in stand blijft. Tegelijkertijd zorgen de busroutes voor ruimtevrage op de Bloemerstraat en Doddendaal. Om de situatie in dit scenario te verbeteren, is het wenselijk om het aantal parkeerplaatsen langs de busroute te beperken (bewoners kunnen dan bijvoorbeeld in de parkeergarage Plein 1944 een plek krijgen).

Als de busroutes in het centrum in grote lijnen gelijk blijven aan de huidige situatie, blijven ook het voetgangersgebied en de fietsroutes in grote lijnen gelijk aan de huidige situatie. De circulatie van het autoverkeer verandert wel sterk. Doordat op de meeste straten alleen nog maar autoverkeer van bewoners en expeditieverkeer mag rijden, ontstaat meer ruimte voor bijvoorbeeld groen, maar ook voor extra fietsenstallingen bij de entrees van het centrum. Dit vermindert het fietsverkeer in het voetgangersgebied en draagt zo bij aan de verblijfskwaliteit in de binnenstad.



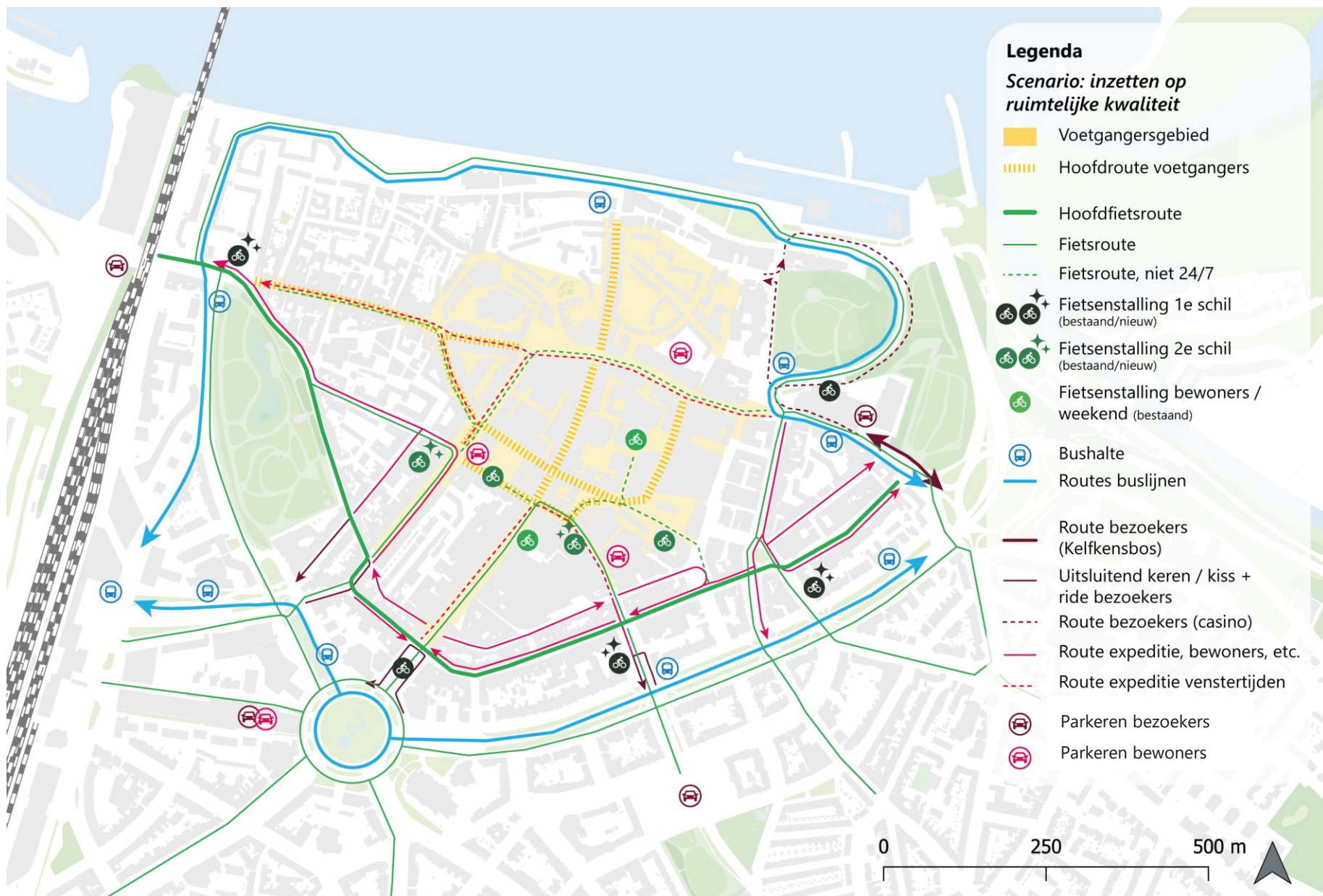
Figuur 4.9: Integraal kaartbeeld scenario 1

Scenario 2: inzetten op ruimtelijke kwaliteit

Het uitgangspunt van scenario 2 is dat er geen busroute is op de Bloemerstraat en Doddendaal. In plaats van een bushalte op Plein 1944, vervullen de bushaltes op de Singel en op het Joris Ivensplein de centrumfunctie (inclusief een nieuwe bushalte ter hoogte van de Van Schevichavenstraat). Vanaf deze haltes loop je vrijwel direct het voetgangersgebied in. Bij afwezigheid van een busroute kan het voetgangersgebied vergroot worden, zoals de Bloemerstraat. Het verblijfsgebied wordt zo vergroot en er ontstaat een meer aantrekkelijke looproute naar de drukke winkelstraten.

Doordat de verkeersfunctie van de Bloemerstraat en de Parkweg in scenario 2 beperkt wordt, ontstaan er ook meer kansen om een nieuwe, hoogwaardige fietsroute door het centrum te maken. De oversteek vanaf de fietsstraat op de In de Betouwstraat naar de Parkweg is bij de afwezigheid van busverkeer een veilige route. Dit biedt de kans om een hoofdfietsroute te realiseren via de buitenste ringweg (In de Betouwstraat - Van Welderenstraat – Van Broeckhuysenstraat) en de Parkweg.

Bij een kwalitatieve hoofdfietsroute zullen minder mensen in oost-westrichting door de winkelstraten fietsen. Waar in scenario 1 in eerste instantie ingezet wordt op vermindering van het aantal straatparkeerplaatsen langs de busroute, moet in scenario 2 juist ingezet worden op minder parkeerplaatsen langs de nieuwe fietsroutes, zodat deze nieuwe route meer kwaliteit krijgt.



Figuur 4.10: Integraal kaartbeeld scenario 2

Onderlinge afhankelijkheden



Relatie met 'Koers voor de binnenstad'

Voor dit adviesrapport is de Gebiedsvisie binnenstad 2035 'Koers voor de Binnenstad' als uitgangspunt genomen. Een belangrijk onderdeel daarvan is dat het autoverkeer van bezoekers in het centrum geconcentreerd wordt op de locaties Kelfkensbos, Keizer Karelplein en Hezelpoort en verder op P+R-locaties aan de rand van de steden. Dit beleid moet eerst ten uitvoer worden gebracht voordat het vrijwel het hele centrum alleen toegankelijk kan worden gemaakt voor leveranciers en andere ontheffinghouders. Tot die tijd moeten immers nog verschillende andere parkeermogelijkheden in de binnenstad voor bezoekers toegankelijk blijven.

Mogelijkheden voor de korte termijn.

De ringstraten (de verschillende straten die binnen het centrum parallel aan de singels lopen) hebben geen belangrijke functie voor de ontsluiting van de huidige parkeervoorzieningen voor bezoekers in het centrum. Op deze straten kan dus al eerder begonnen worden met 'selectieve toegang' voor leveranciers en andere ontheffinghouders (bewoners, ondernemers, taxi's).

Ook kan al begonnen worden met:

- investeringen in ruimtelijke kwaliteit en vergroening in het (bestaande) voetgangersgebied
- de uitbreiding van fietsenstallingen op strategische plaatsen bij de entrees van het centrum

Relatie met keuzes voor het openbaar vervoer

In dit rapport zijn twee scenario's voor het openbaar vervoer gepresenteerd. We hebben daar nog geen keuze uit gemaakt, omdat daarvoor eerst nader onderzoek nodig is wat de gevolgen zijn van het eventueel opheffen van de busroute langs Plein 1944 op het aantal reizigers (zie hoofdstuk 3).

Veel maatregelen zijn afhankelijk van de keuze tussen de beide scenario's:

- De uitbreiding van het voetgangersgebied aan de zuidzijde van het centrum hangt samen met de keuze voor het OV-scenario. Alleen bij de keuze voor scenario 2 is een integrale herinrichting van de Bloemerstraat, Doddendaal en Parkweg mogelijk, gericht op verbetering van de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid. In scenario 1 zijn alleen kleine aanpassingen aan deze wegen mogelijk, zoals het verminderen van het aantal parkeerplaatsen langs de busroute.
- Een eventuele nieuwe fietsroute via de Parkweg, In de Betouwstraat en Van Welderenstraat is ook veel beter te realiseren bij de keuze voor scenario 2. In beginsel zou deze fietsroute ook wel gemaakt kunnen worden in scenario 1, maar de route krijgt dan minder kwaliteit en een minder herkenbare continuïteit (vanwege de kruising van de busroute).

Mogelijkheden voor de korte termijn.

Er zijn ook maatregelen die niet samenhangen met de keuze tussen de beide scenario's. Zo kan de keerlus op Plein 1944 voor bussen worden opgeheven. Daarvoor hoeft alleen lijn 6 een andere route te krijgen en het biedt veel kansen voor een aantrekkelijkere en groenere inrichting van Plein 1944.

Ook de keuze om lijn 8 niet meer via de Hertogstraat maar via een andere route te laten rijden, staat los van de keuze voor één van de beide scenario's. De kwaliteit van de alternatieve route via de singels hangt echter wel weer af van de Nijmeegse plannen voor aanpassing van de singels (zie hierna).

In grote lijnen kan scenario 2 ook als vervolg op scenario 1 worden uitgevoerd. De maatregelen in scenario 1 gaan minder ver en kunnen dus als eerste fase worden uitgevoerd. De aanvullende maatregelen uit scenario 2 kunnen vervolgens als tweede fase ter hand genomen worden.

Relatie met plannen voor de singels

Aanpassing van de singels is geen randvoorwaarde om de voorstellen uit dit rapport uit te voeren, maar hebben wel invloed op de te behalen kwaliteit:

- Een eventuele extra halte bij de Van Schevichavenstraat is waarschijnlijk nog wel in te passen in de huidige situatie (bijvoorbeeld door de parallelstraten wat in te korten), maar dat gaat ten koste van het toch al schaarse groen. De structuur met de bomen op de Singels heeft bovendien cultuurhistorische waarde en mag daarom zo min mogelijk aangetast worden. Bij aanpassing van het singelprofiel ontstaat meer ruimte en ontstaan dus ook betere mogelijkheden om hier een nieuwe bushalte in te passen. Ook de bestaande haltes langs de singels kunnen dan meer kwaliteit krijgen.
- De singels vormen in de huidige situatie een barrière tussen de woonwijken en het centrum. Aanpassing van de functie en het profiel van de singels zorgen voor betere bereikbaarheid van het centrum voor fietsers en voetgangers (ook vanaf de centrumparkeerplaatsen buiten de singels).