



# Verkeersanalyse zuidflank Nijmegen

Studie naar potentiële hublocaties

Opdrachtgever

Titel rapport

Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen

Verkeersanalyse zuidflank Nijmegen

Kenmerk

Datum publicatie

010111.20211102.R1.02

9 december 2021

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Alex Mulders

Joran van Kessel, Gerard Wiersma

Status

Definitief

9 december 2021

# Inhoudsopgave

<b>1. Overstappen in de zuidflank van Nijmegen</b>	<b>4</b>
1.1 Aanleiding: verkenning hublocaties in de zuidflank van Nijmegen	4
1.2 De verkeersstromen in de zuidflank in beeld brengen	5
1.3 Conclusies en aanbevelingen samengevat	5
<b>2. Hoofdstromen in het gebied</b>	<b>7</b>
2.1 Economische kerngebieden in de zuidflank	7
2.2 Gemeenten in de zuidflank zijn vooral gericht op Nijmegen	7
2.3 Hoofdstromen naar economische kernlocaties in Nijmegen	8
2.4 via A73/ Van Boetbergweg	9
2.5 via de N844/ Rijksweg Malden	10
2.6 via Groesbeek → Nijmeegsebaan	11
2.7 Van Groesbeek naar de A73	13
<b>3. Potentiële hublocaties</b>	<b>15</b>
3.1 Station Mook-Molenhoek	16
3.2 Hub Kop van Malden	17
3.3 Stadsrandhub Nijmegen Dukenburg	18
3.4 CentrumHub Malden	18
3.5 Stadsrandhub Nijmegen Kop van Sint Annastraat	18
3.6 Stadsrandhub Nijmeegsebaan	19
3.7 Station Cuijk	19
<b>4. Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>20</b>
4.1 Een integrale aanpak is vereist	20
4.2 Zet in op een regionale hubfunctie van station Mook-Molenhoek	21
4.3 Versterk P+R Station Cuijk voor afvangen verkeer A73	22
4.4 Onderzoek (recreatieve) hublocatie Kop van Malden	22
4.5 Versterk concurrentiekracht van lijn 83	23
4.6 Benut CentrumHub Malden als lokale hub	24
4.7 Een regionale hub bij aansluiting Dukenburg/ A73 is minder kansrijk	24
4.8 Overige stadsrand hublocaties in de zuidflank van Nijmegen vooralsnog niet kansrijk	24



# 1. Overstappen in de zuidflank van Nijmegen

## 1.1 Aanleiding: verkenning hublocaties in de zuidflank van Nijmegen

De regio Arnhem Nijmegen groeit snel. Tot 2040 heeft de regio de opgave om 50.000 tot 60.000 extra woningen te realiseren. Met de groei van het aantal inwoners en in samenhang daarmee het aantal bezoekers en werknemers, is het van belang de regio bereikbaar en leefbaar te houden. De Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen zet daarom in op een mobiliteitstransitie van autogebruik naar meer gebruik van duurzame mobiliteit. Dit doet de regio op allerlei manieren, waaronder het optimaal verknopen van de diverse mobiliteitsnetwerken via mobiliteitshubs. De mobiliteitshubs bieden inwoners, werknemers en bezoekers de keuze om gemakkelijk over te stappen van het ene vervoermiddel naar het andere vervoermiddel.

Specifiek voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs heeft de Groene Metropoolregio samen met de provincie Gelderland een Strategische Agenda 2025 opgesteld. Het opgenomen advies daarin is te investeren in 12 hublocaties. Daarnaast is de opgaven om verkenningen te starten naar potentiële hublocaties in de regio. Dit rapport 'Verkeersanalyse zuidflank Nijmegen' is de uitwerking van één van deze gewenste verkenningen. Een verkenning naar een hublocatie in de zuidflank van Nijmegen.



### Zoekgebied Nijmegen Zuid / Malden / Mook

Op het traject N844 Nijmegen - Malden - Mook en Middelaar staan reizigers geregeld in de file. Hier wordt een verdere toename van de verkeersdruk verwacht. Er is nader onderzoek nodig naar de mobiliteitsstromen op dit traject om te bepalen welke hublocatie hier het meest geschikt is. Er is een nadere afweging te maken tussen een stadsrandhub 'Nijmegen Zuid' of een ontsluitende hub gelegen bij Malden of station Mook- Molenhoek. Uit het vervolgonderzoek moet blijken wie er reist via de N844 er waar deze doelgroep het meest bij gebaat is. (bron: Strategische Agenda 2025)

## 1.2 De verkeersstromen in de zuidflank in beeld brengen

Binnen de zuidflank van Nijmegen is nog niet duidelijk welke locaties het meest geschikt zijn als potentiële hublocaties. Daarom is Goudappel gevraagd een gemeentegrensoverschrijdende verkeersanalyse te doen naar de verkeersstromen in de zuidflank van Nijmegen. Het gaat hierbij om het gebied van de gemeenten Nijmegen, Berg en Dal, Heumen en Mook en Middelaar.

Specifiek voor deze opgave heeft de regio een kernteam opgesteld met betrokken stakeholders (gemeenten Nijmegen, Heumen, Groesbeek, Mook en Middelaar en de provincie Gelderland). Samen met het kernteam is in twee sessies toegewerkt naar conclusies en aanbevelingen voor potentiële hublocaties in het gebied. Dit verkenningenrapport geeft de verkeersanalyses en de vertaling van de opbrengsten van de discussies in het kernteam.

Dit verkenningenrapport kent daarbij de volgende opbouw:

- Hoofdstuk 2 geeft de verkenning van de hoofdrelaties in het gebied;
- Hoofdstuk 3 geeft de koppeling van de hoofdrelaties naar potentiële hublocaties;
- Hoofdstuk 4 geeft de conclusies en aanbevelingen naar concrete uitwerking.

## 1.3 Conclusies en aanbevelingen samengevat

- Het succesvol afvangen van autoverkeer naar de economische kernlocaties vergt een integrale aanpak. Dit betekent dat samenwerkende partijen in de zuidflank van Nijmegen met elkaar en met grote werkgevers afspraken moeten maken over een integrale aanpak. Sturend parkeerbeleid in capaciteit en in tariefstelling in samenhang met woonwerkregelingen zijn daarbij een basisvereiste.
- Benut de kwaliteit van station Mook-Molenhoek als regionale hub. Het versnellen en de frequentieverhoging van de Maaslijn geeft het station Mook-Molenhoek extra potentie.

De conclusies voor station Mook-Molenhoek zijn:

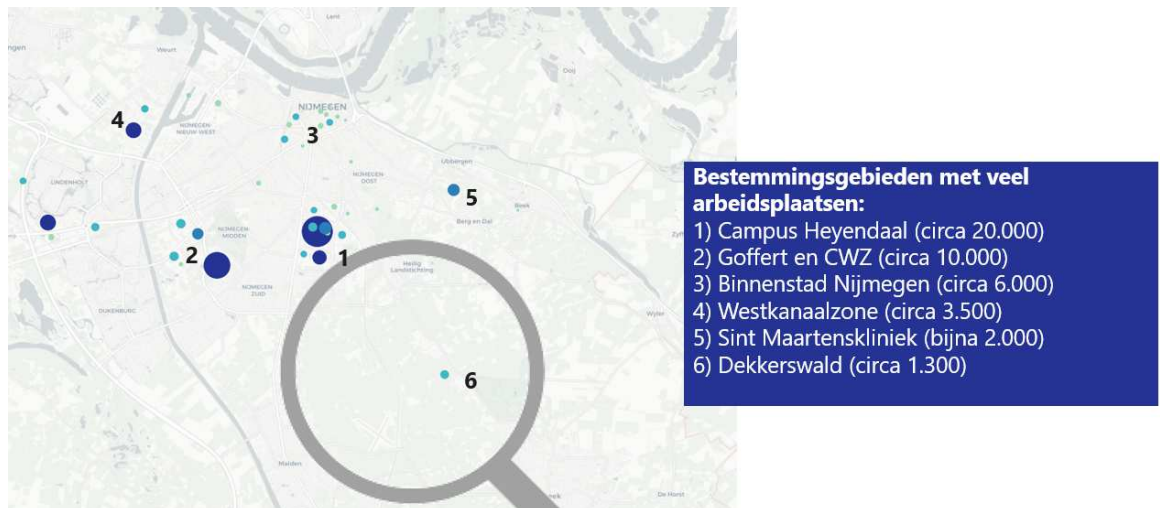
- Het station biedt voor reizigers vanuit de Kop van Noord Limburg (N271) een regionale hubfunctie.
- Het station is niet interessant voor het afvangen van autoverkeer vanaf de A73; daarvoor is de omrijbeweging voor automobilisten te groot.
- Voor het afvangen van autoverkeer vanuit Groesbeek is het station Mook-Molenhoek geen logische overstapplaats in het mobiliteitsnetwerk. Voor inwoners van Groesbeek is het reizen via station Mook-Molenhoek naar de economische kernlocaties van Nijmegen geen logische route.
- Met de kwaliteitsverbetering van de Maaslijn is het station van Cuijk interessant voor het afvangen van autoverkeer van de A73. Ga hiervoor met de gemeente Cuijk in gesprek om de mogelijkheden van extra inzet van een P+R bij station Cuijk te verkennen in relatie tot de A73 en de verplaatsingen naar de economische kerngebieden in de zuidflank van Nijmegen.

- De zuidelijke Kop van Malden is een strategische locatie voor een mobiliteitshub, omdat hier zowel de stromen vanaf de A73 naar Nijmegen als de stromen vanuit de Kop van Noord Limburg (N271) tezamen komen. De locatie kan een dubbelfunctie vervullen, zowel in het afvangen van het woon-werkverkeer als het bieden van een opstappunt voor recreatie. De aanbeveling is om de locatie Kop van Malden in de strategische Agenda 2025 uit te werken in de fieldlab Duurzaam toerisme, recreatie en klimaat.
- Voor het vergroten van de kansen van een mobiliteitshub bij de zuidelijke Kop van Malden is de concurrentiekracht van het HOV ten opzichte van de auto een aandachtspunt. Dit is een vereiste voor een goede hublocatie die het autoverkeer opvangt aan en nabij de N844 (denk aan de Kop van Malden). Dit vergt een drieledige aanpak:
  - Het verhogen van de frequentie van de huidige busbediening naar daadwerkelijk HOV-niveau (streeffrequentie van 6x per uur);
  - Het sneller maken van het HOV ten opzichte van de auto (op strategische plekken doseren van het autoverkeer inclusief toeleidende vrijliggende busstroken zodat het HOV de wachtrij van de auto kan passeren);
  - Het afvangen van korte autoritten op de N844 door fiets- en OV-stimulering (dit geldt dan bijvoorbeeld voor inwoners van de kern Malden zelf), zodat de totale autoverkeersdruk vermindert.
- Voor automobilisten vanaf de A73 is een hub nabij de aansluiting van Dukenburg een potentiële locatie. Echter dit is niet de meest kansrijke locatie om autoverkeer af te vangen in de zuidflank van Nijmegen. De spreiding van het aantal bestemmingen van het langrijdende autoverkeer is groot en bovendien kent de huidige busbediening een te lage frequentie.

# 2. Hoofdstromen in het gebied

## 2.1 Economische kerngebieden in de zuidflank

In de zuidflank van Nijmegen zijn diverse economische kerngebieden gevestigd, met dagelijks veel vervoerbewegingen. Vooral Campus Heyendaal is met 20.000 arbeidsplaatsen en ruim 50.000 studenten (ROC, HAN en Radboud Universiteit) een belangrijke bestemming. Andere economische kernlocaties zijn het gebied rondom de Goffert en het Canisius Wilhelmina Ziekenhuis met circa 10.000 arbeidsplaatsen en de binnenstad van Nijmegen met circa 6.000 arbeidsplaatsen. Onderstaande kaart geeft een beeld van de belangrijkste werkgebieden in de zuidflank. Doordat de werklocaties voornamelijk in Nijmegen geconcentreerd zijn, kent de zuidflank daarmee veel vervoersstromen in de ochtend naar de kernlocaties toe.



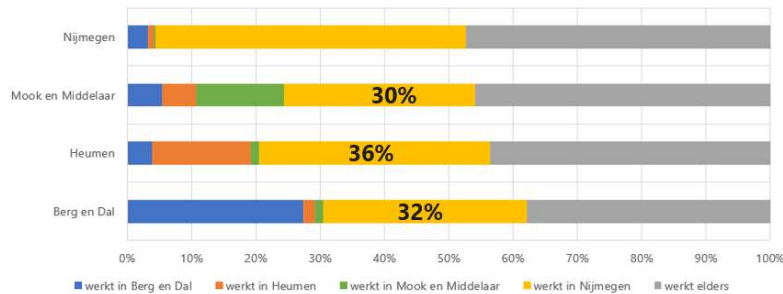
Arbeitsplaatsen in de zuidflank van Nijmegen (bron: Regionaal Verkeersmodel Arnhem Nijmegen)

## 2.2 Gemeenten in de zuidflank zijn vooral gericht op Nijmegen

De oriëntatie op Nijmegen blijkt ook uit de woonwerkrelaties van de gemeenten in de zuidflank. 1 op de 3 inwoners in de beroepsbevolking van de gemeenten Mook en Middelaar, Berg en Dal en Heumen werkt in Nijmegen. Dit komt neer op circa 9.000 personen. Ruim 5.000 werkenden zijn afkomstig uit de gemeente Berg en Dal, bijna 3.000 werkenden uit Heumen en ruim 1.000 werkenden uit Mook en Middelaar. In onderstaand

figuur is per gemeente in beeld gebracht waar inwoners van de betreffende gemeente werken.

Woonregio	werkt in Berg en Dal	werkt in Heumen	werkt in Mook en Middelaar	werkt in Nijmegen	werkt elders
Nijmegen	2.800 (3%)	800 (1%)	200 (0%)	42.400 (48%)	41.500 (47%)
Mook en Middelaar	200 (5%)	200 (5%)	500 (14%)	1.100 (30%)	1.700 (46%)
Heumen	300 (4%)	1.200 (15%)	100 (1%)	2.800 (36%)	3.400 (44%)
Berg en Dal	4.400 (27%)	300 (2%)	200 (1%)	5.100 (32%)	6.100 (38%)



9.000

*Woonwerkrelaties tussen gemeenten in de zuidflank van Nijmegen (bron: CBS, 2019), bewerkt Goudappel*

Ook andere gemeenten ten zuiden van het gebied, zoals Cuijk, Boxmeer en Gennep kennen een oriëntatie op Nijmegen. Ook vanuit deze gemeenten ontstaan vervoersstromen naar de kernlocaties in Nijmegen in de ochtendspits (en in de avondspits weer terug).

### 2.3 Hoofdstromen naar economische kernlocaties in Nijmegen

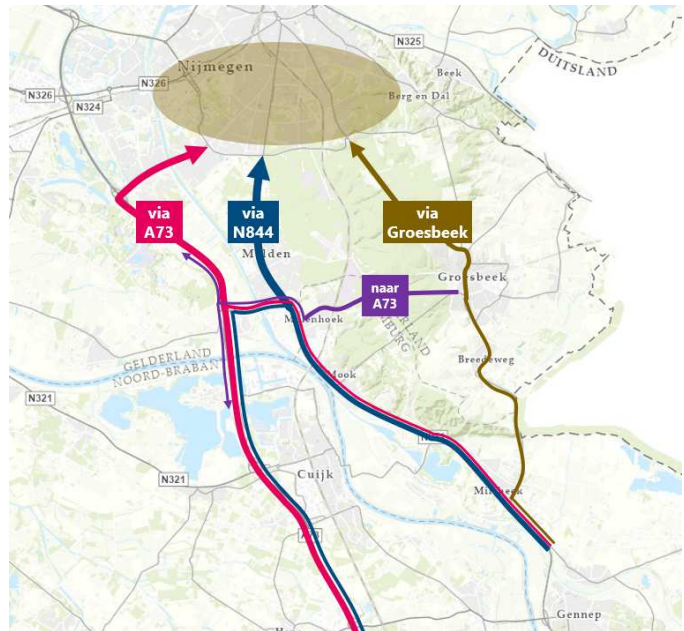
Als we sec naar het autonetwerk kijken dan zien we grofweg 3 hoofdstromen in het gebied naar de economische kernlocaties in Nijmegen. Dit zijn:

- Via de A73/ Van Boetbergweg
- Via de N844/ Rijksweg Malden
- Via Groesbeek/ Nijmeegsebaan

Haaks op deze noordzuidstromen kent de zuidflank ook een belangrijke oostwestrelatie:

- Verkeer naar de A73 vanaf Groesbeek (en vice versa)

In de volgende paragrafen zoomen we in op deze routes. Met gebruik van het regionale verkeersmodel Arnhem Nijmegen zijn analyses uitgevoerd naar de herkomsten en bestemmingen van het autoverkeer op deze routes.



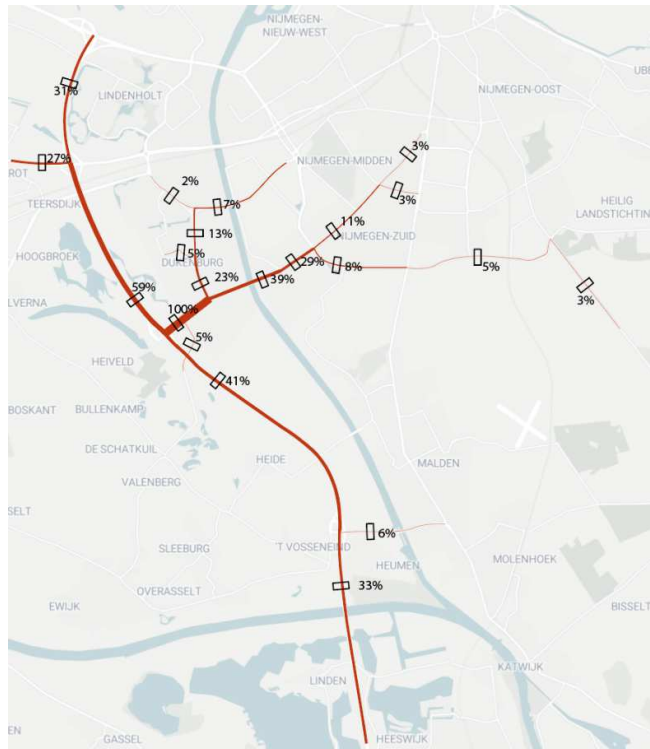


## 2.4 via A73/ Van Boetbergweg

Voor de relatie A73 via de aansluiting van de Van Boetbergweg (aansluiting Dukenburg) is een analyse uitgevoerd van het verkeer op het oostelijke deel van de Van Boetbergweg.

Ten westen van dit wegvak heeft volgens het verkeersmodel circa 60% van het autoverkeer een relatie met het noorden van de A73 en 40% met het zuiden van de A73. Het merendeel van het autoverkeer heeft dus een relatie met het wegvak A73-noord (vanuit het noorden (A73/ A50) en het westen en zuiden (A326/ A50)).

Ten oosten van het meetpunt zien we veel verplaatsingen van en naar gebieden dichtbij het wegvak, waaronder de wijken Nijmegen Dukenburg, Hatert en Goffert. Autoverplaatsingen met bestemmingen verder weg (bijvoorbeeld Campus Heyendaal) zijn beperkt.



De Van Boetbergweg heeft met name een ontsluitende functie voor Nijmegen Dukenburg en omgeving, gebieden relatief dichtbij de op- en afrit van de A73. De ontsluitende functie voor het economische kerngebied van Campus Heyendaal lijkt beperkt. Voor de ontsluiting van CWZ en de Goffert heeft deze route wel een duidelijke functie.

## 2.5 via de N844/ Rijksweg Malden

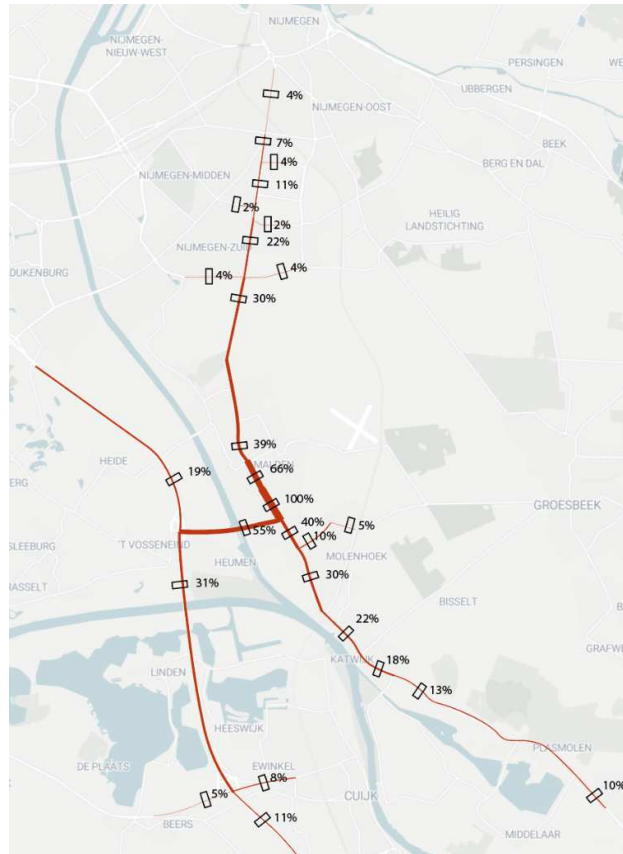
Voor het verkeer over de N844/ Rijksweg Malden is met het verkeersmodel het verkeer op het zuidelijke deel van de N844, net boven het kruispunt met de N271, geanalyseerd.

Uit de resultaten blijkt voor het noorden van het meetpunt:

- 70% van het verkeer heeft een relatie (herkomst/bestemming) met Malden.
- De overige 30% heeft een relatie met Nijmegen en omgeving, waaronder:
  - Nijmegen Zuid: 6%
  - Heyendaal: 9%
  - Binnenstad: 4%

Ten zuiden van het meetpunt geldt het volgende:

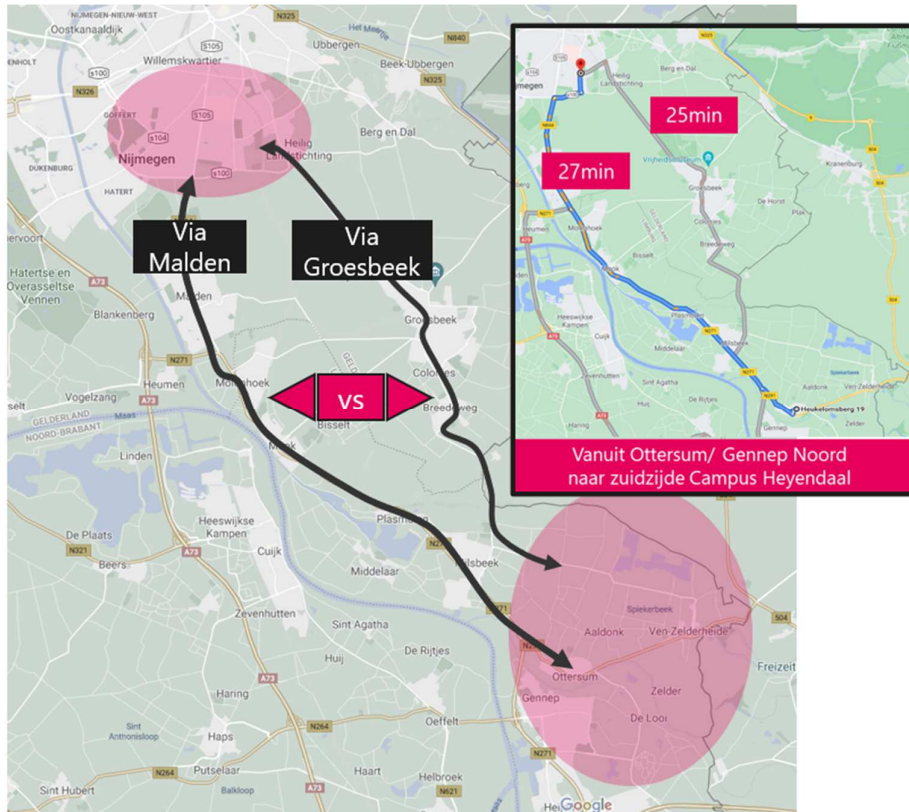
- 50% van het verkeer heeft een relatie met de A73, waarvan:
  - A73 noord: 19%
  - A73 zuid: 31%
- 40% van het verkeer heeft een relatie met het zuiden van de N271, waarvan:
  - Molenhoek: 11%
  - Mook: 10%
  - Overige kop van Limburg: 10%



Verkeer ten zuiden van de N844 is sterk gerelateerd aan Malden. Circa 30 procent is doorgaand verkeer richting Nijmegen en omgeving. Van dit autoverkeer heeft ongeveer een derde van de automobilisten Campus Heyendaal als bestemming of herkomst.

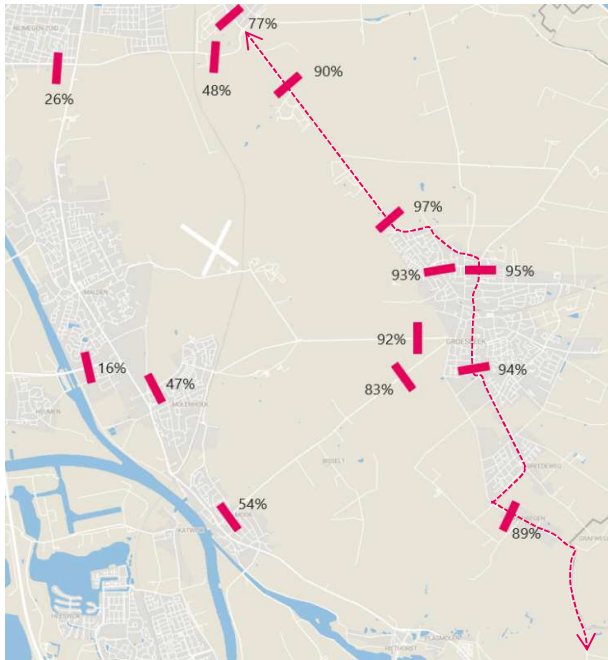
## 2.6 via Groesbeek → Nijmeegsebaan

Vanaf de kop van Noord-Limburg (Gennep en omgeving) zijn zowel de route N271/N844 als de route via Groesbeek snellere alternatieven dan de A73, zeker als de herkomst/bestemming verder van de A73 vandaan ligt. Daarnaast is mede afhankelijk van de verkeersdrukke en de ligging van de herkomst/bestemming de route via Groesbeek en de Nijmeegsebaan een gelijkwaardig of zelfs sneller alternatief dan de N271/N844.

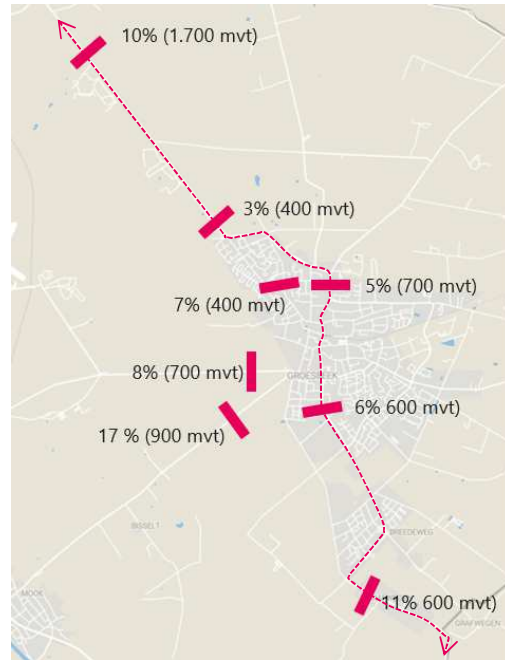


*Routeopties tussen kop van Noord-Limburg en Nijmegen-Zuid. De route via Groesbeek is volgens reistijdberekeningen van Google Maps sneller.*

Verkenning met het verkeersmodel maakt duidelijk dat de invalswegen rondom Groesbeek relatief weinig doorgaand verkeer kennen. Over het algemeen bevatten de invalswegen van Groesbeek circa 85-95% verkeer met herkomst of bestemming in Groesbeek, ook op de Nijmeegsebaan ten zuiden van Nijmegen. Op de wegen binnen het dorp komt dit neer op circa 500-1.000 motorvoertuigen doorgaand verkeer. De noordzuidroute vanuit de Kop van Noord-Limburg naar Nijmegen komt volgens het verkeersmodel wel voor, maar heeft een beperkte omvang.



Percentage verkeer gerelateerd aan Groesbeek (herkomst of bestemming in Groesbeek)



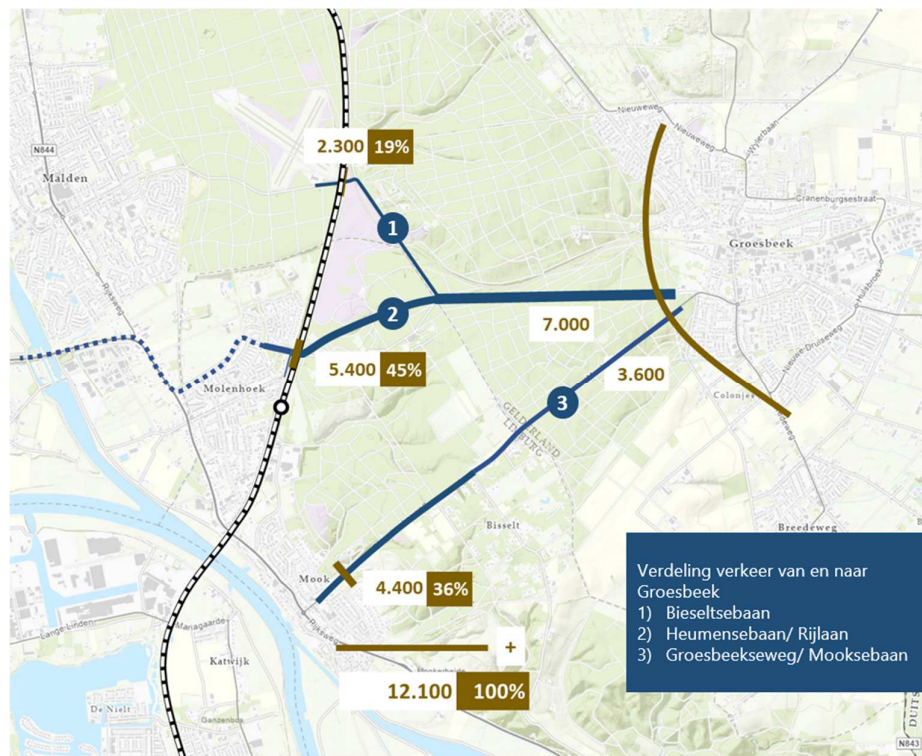
Percentage en aantal motorvoertuigen (per etmaal) doorgaand verkeer

De hoeveelheid doorgaand verkeer binnen Groesbeek is beperkt tot maximaal 10% van het verkeer en 1.000 motorvoertuigen. De noordzuidroute vanuit de Kop van Noord-Limburg naar Nijmegen komt volgens het verkeersmodel wel voor, maar heeft een beperkte omvang.

## 2.7 Van Groesbeek naar de A73

Haaks op de genoemde noordzuidrelaties kent het gebied ook een belangrijke oostwestrelatie. Dit is de relatie tussen Groesbeek en de A73.

De relatie naar de A73 vanuit Groesbeek gaat via de Heumensebaan/ Rijlaan (nummer 2 in onderstaand figuur). Dit is echter niet de enige oostwestrelatie in het gebied. Voor de verdeling van het autoverkeer van en naar Groesbeek in deze windrichting zijn er drie mogelijke routes. Als we de drie mogelijke routes optellen, dan kent de route van de Heumensebaan/ Rijlaan een aandeel van 45%. De route via Mook (Groesbeekseweg/ Mooksebaan) is goed voor iets meer dan 1/3 van het verkeer; en 1/5 gaat via de route van de Bieseltsebaan langs het zweefvliegveld in Malden.



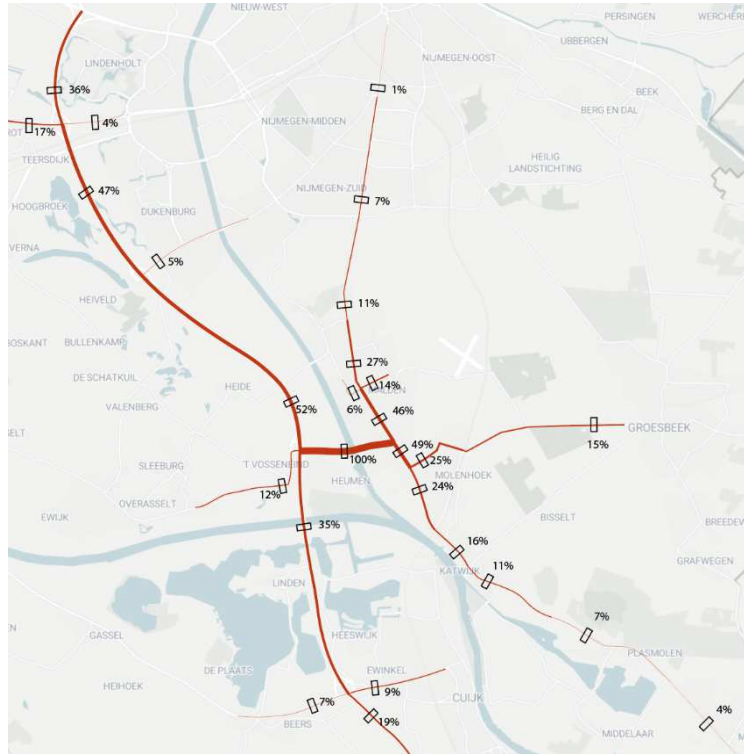
Als we specifiek inzoomen op de relatie tussen Groesbeek en de A73 rijdt het 'Groesbeeks' verkeer door Molenhoek heen via de Ringbaan, de Rijksweg (N271) en de Jan J. Ludenlaan (N271).



Uit de analyse van het verkeer nabij de aansluiting van de A73 op de Jan J. Ludenlaan/ N271 is 15% van het verkeer gerelateerd aan Groesbeek. Het verkeer op de Jan J. Ludenlaan verdeelt zich nagenoeg evenredig over de N271 en de N844.

Ten westzijde van het meetpunt op de brug over het Maas-Waalkanaal heeft ruim de helft van het verkeer een relatie met de noordrichting van de

A73, en ruim een derde met de zuidrichting. Een beeld dat we eerder ook terug zagen op de verdeling van het autoverkeer op de aansluiting Dukenburg van de A73. Iets meer dan 10% heeft een relatie met het westelijke gebied rondom Overasselt/ Nederasselt (N846).

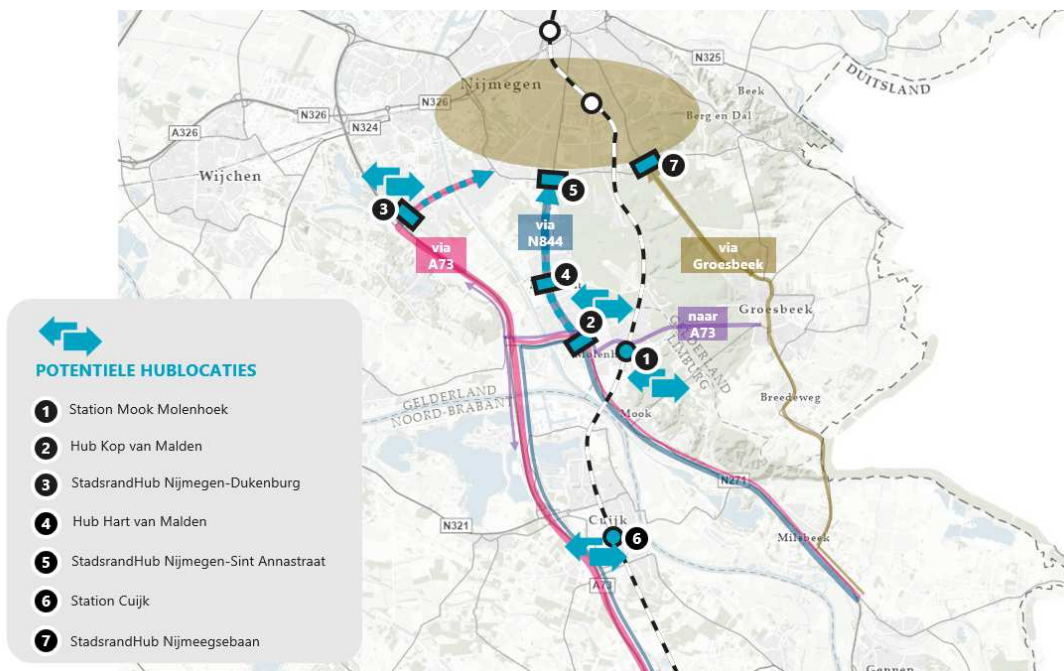


Een belangrijke oostwestrelatie door de Zuidflank is de route tussen de A73 en Groesbeek. Dit vertaalt zich ook naar de verdeling van het verkeer van en naar Groesbeek, bijvoorbeeld over de Heumensebaan/ Rijlaan. Ter hoogte van de aansluiting van de A73 (Jan J. Ludenlaan) is 15% van het verkeer gerelateerd aan Groesbeek.

# 3. Potentiële hublocaties

Op basis van de hoofdrelaties in de zuidflank is het de vraag waar verknoping met andere multimodale netwerken een logische plek hebben. Daarbij geldt in de basis dat hoe dikker de autostroom, des te meer potentiële gebruikers in beeld komen voor het bieden van een aantrekkelijke overstap. In combinatie met de genoemde hoofdstromen in het gebied komen wij tot 7 potentiële hublocaties in de zuidflank van Nijmegen.

Hoofdrelaties in het gebied en verknoping met andere mobiliteitsnetwerken	Station Mook-Molenhoek	Kop van Malden	StadsrandHub Nijmegen-Dukenburg	CentrumHub Malden	StadsrandHub Nijmegen-Sint Annastraat	Station Cuijk	StadsrandHub Nijmeegsebaan
Verkeer via A73	x	x	x			x	
Verkeer via N844	x	x		x	x		
Verkeer via Groesbeek (NZ)							x
Verkeer Groesbeek <-> A73 (OW)	x						



Niet al deze hublocaties zijn even kansrijk. We beschrijven hieronder in het kort de genoemde locatie en de belangrijkste kwaliteit.

### 3.1 Station Mook-Molenhoek

#### Doelgroep voor hubfunctie

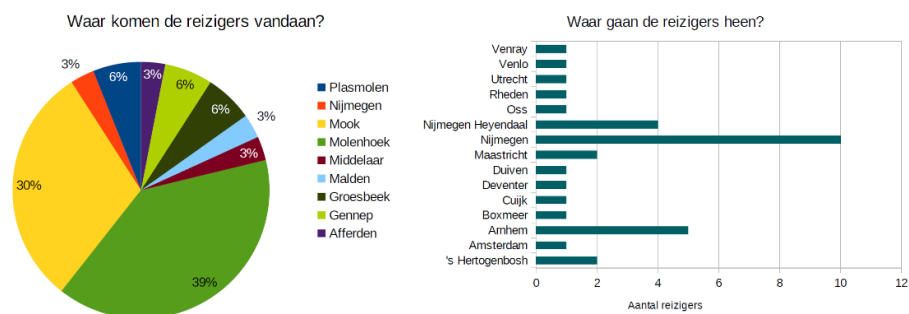
Station Mook-Molenhoek is gelegen aan de oostzijde van Molenhoek. Het station ligt op circa 1 kilometer afstand vanaf de N271.

Station Mook-Molenhoek heeft de volgende eigenschappen<sup>1</sup>:

- 1.200 in- en uitstappers per dag (2019)
- 15% van de reizigers reisden voorheen met de auto
- 75% van de reizigers komt uit of gaat richting Nijmegen
- 272 fietsenstallingen en 150 parkeerplaatsen (gemiddelde bezetting 82%)

Er is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de reisbewegingen op station Mook-Molenhoek. Uit een kleine steekproef blijkt dan ruim een derde van de reizigers op het station afkomstig is uit Molenhoek, circa een derde van de reizigers is afkomstig uit Mook en de overige reizigers zijn afkomstig uit diverse verder liggende plaatsen .

Ook is onderzoek gedaan naar de bestemming van reizigers. Uit de steekproef blijkt dat Nijmegen (Heyendaal) de belangrijkste bestemming is, gevolgd door Arnhem.



Indicatie herkomst en bestemming reizigers station Mook-Molenhoek  
(bron: Onderzoek reisbewegingen station Mook-Molenhoek, Bakker, 2021)

Uit de gegevens valt op te maken dat station Mook-Molenhoek op dit moment met name een lokale hubfunctie heeft voor inwoners uit Molenhoek en Mook, waarbij Nijmegen de belangrijkste bestemming is. Inwoners uit omliggende plaatsen zoals Malden, Heumen en Groesbeek zijn minder vanzelfsprekende gebruikers van het station.

Uit de kleine streekproef zijn ook reizigers uit de kop van Noord-Limburg geteld (Middelaar, Plasmolen, Genneep, Afferden).

<sup>1</sup> Bron: <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/station-mook-molenhoek-reizigersgroei-van-50-procent>

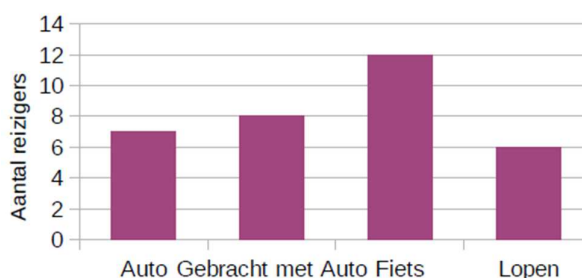
### Verknoping met modaliteiten

Uit de recente steekproef blijkt dat reizigers zowel te voet (circa 20%), met de fiets (circa 35%) als met de auto naar het station komen (halen en brengen met de auto 25%; auto parkeren 20%). Op de dag van de quick scan was het regenachtig weer.

Lopen is alleen een optie voor een beperkt aantal inwoners uit Molenhoek. Met de fiets is voor zowel voor inwoners uit Molenhoek als Mook het station goed bereikbaar. De auto is belangrijk voor zowel het halen en brengen van de reiziger, als het parkeren om vervolgens met de trein verder te reizen.

Het station is ook bereikbaar met een buurtbus vanuit Malden en Middelaar (buurtbus 569) en vanuit Groesbeek (buurtbus 564). Tijdens de kleine steekproef zijn geen overstappers geteld van bus op trein.

### Hoe komen reizigers naar het station?



Indicatie voortransport reizigers station Mook-Molenhoek (bron: Onderzoek reisbewegingen station Mook-Molenhoek, Bakker, 2021)

## 3.2 Hub Kop van Malden

### Doelgroep voor hubfunctie

Met de kop van Malden wordt de locatie ten zuiden van de N844 bedoeld, nabij het kruispunt met de N271. Deze locatie is strategisch gelegen, aangezien zowel de stromen vanaf de A73 als de stromen vanaf de Kop van Noord-Limburg richting Nijmegen hier samenkomen. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor een recreatief overstappunt gezien de ligging van natuurgebieden in de directe omgeving. Zowel dagelijks verkeer vanaf het zuiden (A73 en N271) als recreanten kunnen op deze locatie worden afgevangen, als overstappunt voor een fietstocht of wandeling.

### Verknoping met modaliteiten

De locatie is gelegen aan buslijn 83 (Nijmegen CS – Gennep – Venlo Station). De frequentie van deze lijn is met 2x per uur echter vooralsnog beperkt om een aantrekkelijke overstap voor automobilisten te zijn. Regionaal is in het kader van het HOV-actieplan de ambitie uitgesproken de frequentie op termijn te verhogen. Een aandachtspunt van lijn 83 is de reistijd. De bus maakt op de N844 gebruik van dezelfde rijbaan als het autoverkeer. Het openbaar vervoer is daarmee niet sneller dan de auto in de spits. De locatie is ook geschikt voor deelfietsen. De hoogwaardige fietsroute MaasWaalpad ligt nabij en maakt een directe en aantrekkelijke verbinding naar Campus Heyendaal.

### 3.3 Stadsrandhub Nijmegen Dukenburg

#### *Doelgroep voor hubfunctie*

Een mobiliteitshub aan de stadsrand van Nijmegen Dukenburg biedt automobilisten vanaf de A73 een eventuele overstap op bestaande stadsbussen en eventuele deelfietsen. Deze hub is mogelijk interessant voor werknemers naar Heyendaal (of Goffert en CWZ). Automobilisten komend vanaf de A73 zouden op deze wijze het laatste deel van de reis met de bus of fiets kunnen afleggen.

#### *Verknoping met modaliteiten*

De locatie is gelegen aan lijn 9 (Nijmegen CS – Grave busstation). De frequentie van deze lijn is met 2x per uur echter vooralsnog beperkt om te dienen als aantrekkelijke overstap voor automobilisten.

### 3.4 CentrumHub Malden

#### *Doelgroep voor hubfunctie*

Op deze locatie passeren automobilisten vanaf zowel de A73 als de N271, vergelijkbaar met de Kop van Malden. Daarnaast is de hub aantrekkelijk voor inwoners vanuit Malden vanwege de centrale ligging in de kern, nabij het centrum.

#### *Verknoping met modaliteiten*

De locatie is gelegen op lijn 83 (Nijmegen CS – Gennep – Venlo Station) met een frequentie van 2x per uur. Aanvullend kan de hub worden voorzien met deelauto's en deelfietsen voor inwoners van Malden. Daarmee kan de locatie uitgroeien tot een lokale hub met allerlei voorzieningen voor deelmobiliteit.

### 3.5 Stadsrandhub Nijmegen Kop van Sint Annastraat

#### *Doelgroep voor hubfunctie*

Deze locatie is gelegen nabij het kruispunt van de N884/ Sint Annastraat met de S100. Deze locatie biedt kansen om verkeer met bijvoorbeeld bestemming Heyendaal of binnenstad aan de rand van de stad af te vangen.

#### *Verknoping met modaliteiten*

Zowel lijn 83 (Nijmegen CS – Gennep – Venlo Station, frequentie 2x per uur) als lijn 11 (Beuningen – Dukenburg – Nijmegen CS, frequentie 2x per uur) bieden een OV-verbinding vanaf deze locatie.



### 3.6 Stadsrandhub Nijmeegsebaan

#### *Doelgroep voor hubfunctie*

Voor het afvangen van de stroom vanuit Noord-Limburg naar Nijmegen via Groesbeek bieden de stadsbussen tussen Groesbeek en Nijmegen een eventuele overstapmogelijkheid.

#### *Verknoping met modaliteiten*

Een eventuele mobiliteitshub is te koppelen aan lijn 5 (Groesbeek – Nijmegen CS – Beuningen). Deze buslijn kent een frequentie van 4x per uur.

### 3.7 Station Cuijk

#### *Doelgroep voor hubfunctie*

Voor automobilisten vanuit Limburg en Brabant met een eindbestemming Nijmegen kan het station Cuijk een interessante plek zijn om over te stappen op de trein. Het station van Cuijk heeft een relatief goede verbinding met de A73. Het station kent reeds een P+R voorziening.

#### *Verknoping met modaliteiten*

Op werkdagen is er overdag een kwartierdienst op het traject, waardoor er 4 keer per uur treinen rijden richting Nijmegen. Met de plannen voor het opwaarderen van de Maaslijn ontstaat een meer betrouwbare en snelle verbinding.

# 4. Conclusies en aanbevelingen

---

---

## 4.1 Een integrale aanpak is vereist

Dagelijks kent Nijmegen vanuit de zuidkant grote vervoersstromen naar de diverse economische kerngebieden van de stad. Een deel van dit autoverkeer is mogelijk af te vangen door de inzet en realisatie van mobiliteitshubs in de zuidflank. Echter er is meer nodig dan alleen het aanbieden van een plek om over te stappen.

Het succesvol afvangen van autoverkeer naar de economische kernlocaties vergt een breed pakket aan maatregelen. Het gaat om een geïntegreerde aanpak, met zaken zoals:

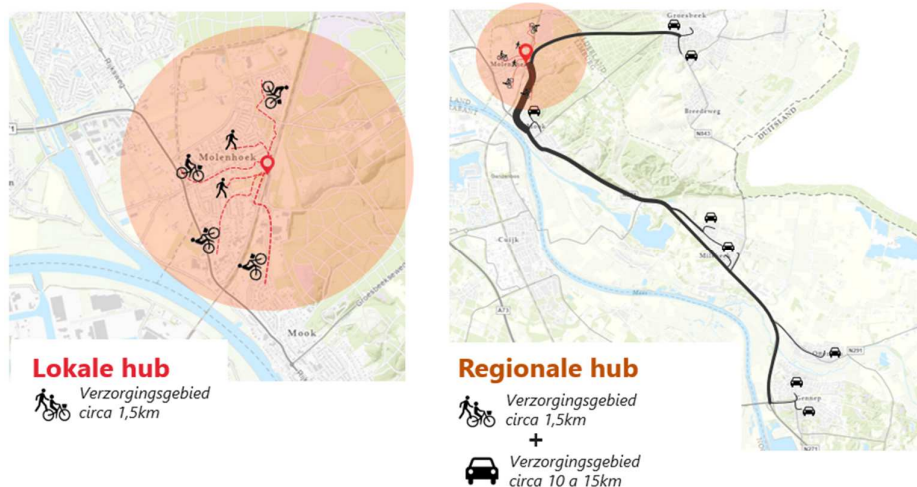
- Het voeren van een integraal parkeerbeleid met schaarse parkeervoorzieningen bij eindbestemmingen in combinatie met sturende parkeertarieven en P+R als volwaardig onderdeel om parkeren op afstand vorm te geven. Stimulerende woonwerkregelingen van de werkgevers van de economische kernlocaties spelen hierin een belangrijke aanvullende rol.
- Het doorvoeren van verkeersmanagementmaatregelen om het autoverkeer naar de stad te doseren en het hoogwaardig OV een concurrerende reistijd te bieden.
- Het bieden van uitstekende kwaliteit van de multimodale netwerken. Denk hierbij aan hoogwaardige fietsroutes naar de gewenste eindbestemmingen van de reizigers en aantrekkelijk en hoogwaardig OV naar de gewenste eindbestemmingen (hoge frequentie, concurrerend in reistijd, betrouwbaar en comfortabel).
- Het realiseren van openbare ruimte met kwaliteit op de hublocatie (schoon en veilig) met voldoende voorzieningen om de 'wachtijd' (overstap) te verzachten.

Dit samenspel aan factoren draagt bij aan het succes van mobiliteitshubs. Dit betekent dan ook dat samenwerkende partijen in de zuidflank van Nijmegen met elkaar en met werkgevers afspraken moeten maken over een integrale aanpak. Stadsrand hubs werken niet zonder een sturend parkeerbeleid in capaciteit en in tariefstelling. Een integraal (parkeer)beleid is een basisvereiste, anders worden de mobiliteitshubs niet gebruikt.

## 4.2 Zet in op een regionale hubfunctie van station Mook-Molenhoek

Het station Mook-Molenhoek is geopend in 2009 en daarmee een relatief jong station. Het vormt in de basis een functie voor de inwoners van de beide kernen Mook en Molenhoek. De reizigers komen naar inschatting (op basis van steekproef reizigersstromen) veelal met de fiets (afstand tot 2 kilometer) of te voet. Echter het belang van de auto is niet te onderschatten, blijkt ook uit de quick scan naar de reizigers op station Mook-Molenhoek (kleine steekproef reizigers station Mook-Molenhoek, oktober 2021).

Met de elektrificatie van de Maaslijn gaat de betrouwbaarheid, frequentie en de snelheid van de Maaslijn omhoog. Dit betekent meer treinritten per uur vanaf station Mook-Molenhoek naar Nijmegen en een betere verbinding naar het zuiden. Dit is een forse kwaliteitsimpuls voor het reizen met de Maaslijn vanaf station Mook-Molenhoek.



Een meer regionale hubfunctie van station Mook-Molenhoek is een interessant perspectief.

- Verkeerskundig biedt station Mook-Molenhoek een interessante overstap voor reizigers vanuit de Kop van Noord Limburg vanaf de N271. Een goede en herkenbare aanrijroute naar de P+R is daarvoor een vereiste.
- Het afvangen van autoverkeer dat vanaf de A73 komt, ligt niet voor de hand. De omrijbeweging voor de reizigers vanaf de A73 is hiervoor te groot.
- Voor inwoners van Groesbeek ligt het station van Mook-Molenhoek op circa 5 kilometer. Voor verplaatsingen naar Nijmegen (een voorzichtige inschatting is dat driekwart van de reizigers in de ochtend naar het noorden wil); is reizen via station Mook-Molenhoek een onlogische schakel vanwege de omrijafstand.
- Voor inwoners van Groesbeek en Malden met een eindbestemming in het zuiden biedt het station wel een interessante overstap. Een goede fietsverbinding tussen Groesbeek en Malden en het station draagt bij aan een betere bereikbaarheid met de fiets voor inwoners uit Groesbeek en Malden. Echter de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto is voor deze relaties veelal ongunstig.

Voor het versterken van de regionale hubfunctie voor Mook-Molenhoek geldt dezelfde integrale aanpak als hierboven uitgewerkt (zie ook paragraaf 4.1). Meer specifiek voor deze locatie is het zinvol bepaalde verbeteringen door te voeren, zoals de verwijzing vanaf de N271, de aantrekkelijkheid en herkenbaarheid van de aanrijroute richting de P+R en het zorgdragen van korte en aantrekkelijk looproute van parkeerplekken naar de perrons. Daarnaast is bij verdere ontwikkeling aanvullend onderzoek voor het beter in beeld brengen van de doelgroepen van het station gewenst. Vanwege de ligging van het station zijn er vooral kansen om de hub aantrekkelijker te maken voor fietsers, automobilisten (Kiss and ride en P+R) en deelmobiliteit.

### **4.3 Versterk P+R Station Cuijk voor afvangen verkeer A73**

Met de kwaliteitsverbetering van de Maaslijn zijn ook andere stations aan de Maaslijn voor het afvangen van autoverkeer interessant, zeker indien een station goed ligt verbonden aan de A73. Dit laatste geldt bijvoorbeeld voor het station van Cuijk. Voor de automobilist vanuit Limburg en Brabant met een eindbestemming in Nijmegen kan het station Cuijk een interessante plek zijn om over te stappen op de trein. Met een meer stringent parkeerbeleid op campus Heyendaal is een hublocatie van station Cuijk een interessant perspectief. Hiervoor is het dan ook nodig dat de werkgevers op de campus in de woonwerkregelingen de trein stimuleren en het autogebruik naar de campus zelf verder ontmoedigen. Het advies is om met de gemeente Cuijk in gesprek te gaan om de mogelijkheden van de bestaande P+R Cuijk verder te vergroten in relatie tot de A73 en de verplaatsingen naar campus Heyendaal.

### **4.4 Onderzoek (recreatieve) hublocatie Kop van Malden**

De Kop van Malden is strategisch gelegen, omdat hier zowel de stromen vanaf de A73 naar Nijmegen als de stromen vanuit de Kop van Noord Limburg (N271) tezamen komen. Tegelijkertijd biedt lijn 83 een busverbinding langs deze plek die zowel de Campus als de Nijmeegse binnenstad aandoet. De frequentie van de busverbinding (2x per uur) is echter vooralsnog beperkt. Een sterkere concurrentiepositie van de huidige buslijn 83 is een basisvereiste voor het succesvol afvangen van woonwerkverkeer.

De Kop van Malden is ook interessant vanuit recreatief perspectief. De locatie ligt op loopafstand van zeer hoge natuurwaarden zoals het Lierdal, de achterliggende Mookerheide en het bosgebied van Groesbeek. Ook het MaasWaalpad ligt in de nabijheid. De Kop van Malden kan daarmee een functie verkrijgen als recreatief overstappunt voor wandelaars, fietsers en mountainbikers. Recreanten parkeren de auto bij de hub en starten vanaf de hub met de wandelroute, fietsroute of mountainbikeroute. Inspirerende voorbeelden zijn de uitwerkingen die de regio Groningen en Assen hebben gemaakt (zie onderstaand kader).



Hubs en fietsen, een goede combinatie! Vanaf de hubs maak je de mooiste fietstochten.

Fietsen en hubs zijn een goede combinatie. Vanaf de hub start je fietstocht door het mooie Groningse landschap. Fiets naar een hub of rij er met je auto naartoe, parkeer je auto op de bijbehorende parkeerplaats en je fietstocht kan beginnen. Om die reden hebben het OV-bureau Groningen Drenthe en Routebureau Groningen fietsroutes samengesteld vanaf verschillende hubs in de provincie Groningen. De fietstochten gaan door prachtige natuurgebieden of bijzondere landschappen. De routes zijn gebaseerd op het fietsknooppuntennetwerk.

Bron: <https://www.reisviahub.nl/fiets-via-bus/>

Een goede ruimtelijke inpassing en een koppeling met horeca maakt de Kop van Malden voor recreanten aantrekkelijker. De aanbeveling is om de haalbaarheid van een recreatieve hub in het kader van de strategische Agenda 2025 uit te werken in de fieldlab Duurzaam toerisme, recreatie en klimaat.

#### 4.5 Versterk concurrentiekracht van lijn 83

Een belangrijk aandachtspunt voor een goed functionerende hub op de Kop van Malden (naast de genoemde integrale aanpak van 4.1) is de concurrentiekracht van het HOV. Voor het vergroten van de kansen voor het HOV over de N844 is de concurrentiekracht van het HOV ten opzichte van de auto een aandachtspunt. Dit vergt een driedelige aanpak:

Ten eerste het beiden van een hoogfrequente verbinding, zodat de buslijn ook daadwerkelijk als HOV is te bestempelen. Dat betekent een minimale frequentie van 6x per uur.

Ten tweede het sneller maken van het HOV ten opzichte van de auto. Een mogelijkheid hiertoe is het doseren van het autoverkeer in samenhang met een toeleidende vrijliggende busstrook met voldoende lengte zodat de HOV de wachtrij van de auto kan passeren. Dit bij voorkeur op 2 a 3 locaties aan de N844. Bijvoorbeeld:

- Kruispunt Rijksweg met de Ludenlaan. Het autoverkeer wordt daarmee aan de rand van Malden gedruppeld toegelaten.
- Rijksweg Malden, ter hoogte van de Broeksingel en de Groesbeekseweg.



Dit vergt echter infrastructurele ingrepen aan de N844, die onlangs grootschalig is aangepakt. Het advies is deze denkrichting nader uit te werken in het kader van het regionale Actieplan HOV.

Ten derde is het aan te raden de drukte op de N844 structureel aan te pakken. Een combinatie van fietsstimulering en stimulering HOV is in dit kader relevant. Een stimulering naar meer fiets en/ of HOV van de relatief korte autoritten vanuit Malden naar Nijmegen.



Deze fietsstimulering is verder uit te breiden naar aanliggende gemeenten als Cuijk, Mook-Middelaar en Groesbeek en eventueel zelfs op te schalen naar de Zuidwestflank van Nijmegen.

Indien aan deze voorwaarden wordt voldoen kan de locatie een functie hebben als een regionale hub voor het woonwerkverkeer.

#### **4.6 Benut CentrumHub Malden als lokale hub**

De locatie CentrumHub Malden is de centrale locatie in Malden met de koppeling aan de N844 en de buslijn 83. Voor het afvangen van regionaal verkeer ligt deze hub minder voor de hand, mede gezien de benodigde parkeerplekken in combinatie met de centrale ligging in de kern. Wel biedt de CentrumHub Malden potentie als lokale hub. Aanvullend op de lokale functie als halte aan lijn 83 kan deze plek doorgroeien als lokale mobiliteitshub met deelvoorzieningen, zoals elektrische deelfiets en elektrische deelauto's.

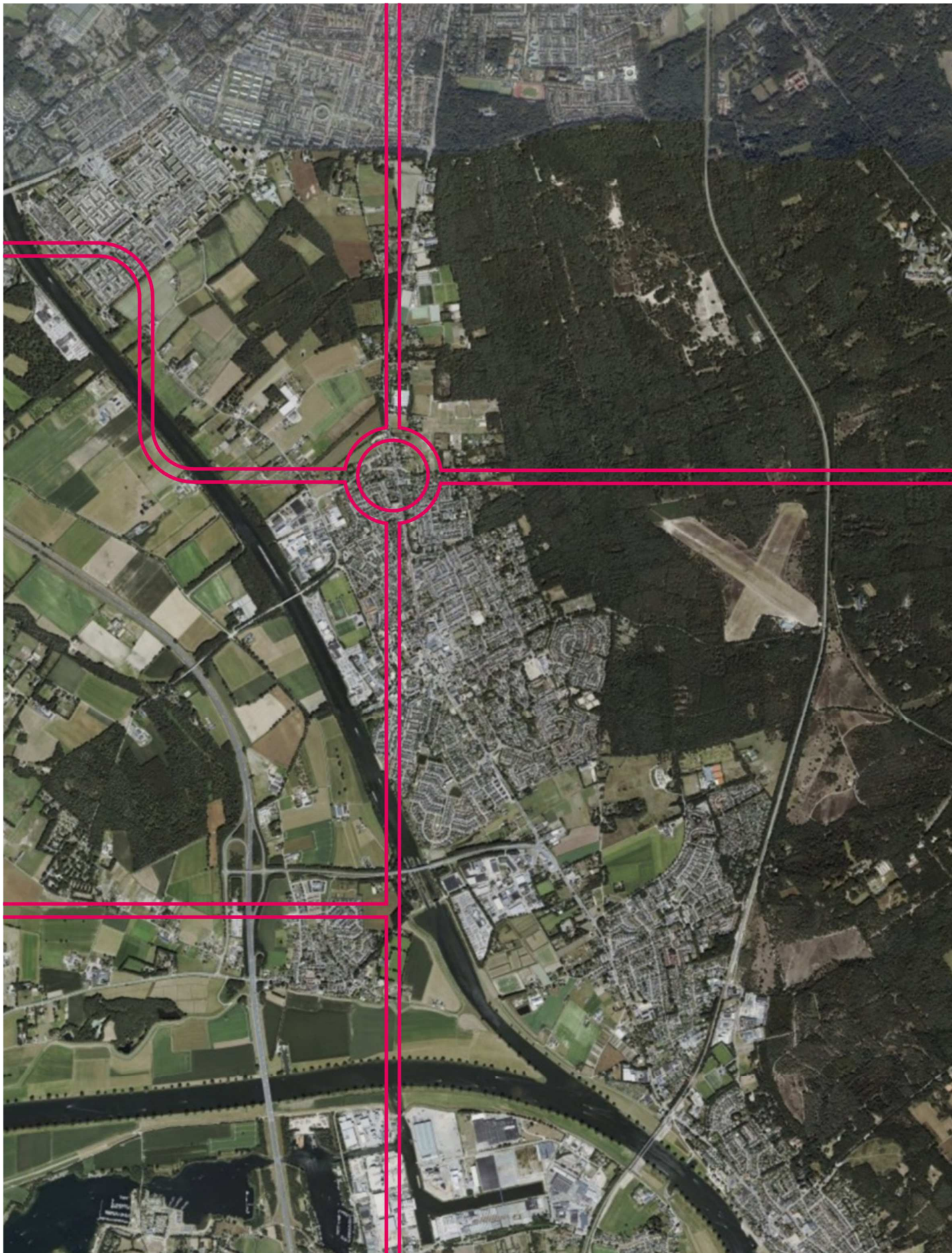
#### **4.7 Een regionale hub bij aansluiting Dukenburg/ A73 is minder kansrijk**

Gericht op reizigers vanaf de A73 vanuit het zuiden is een hub nabij de aansluiting van Dukenburg een potentiële locatie. Op dit moment lijkt deze locatie echter onvoldoende kansrijk voor verdere regionale uitwerking. Automobilisten komend vanaf de A73 hebben namelijk met name een bestemming in nabijheid van de aansluiting, een overstap vlak voor de eindbestemming is niet aantrekkelijk. Daarnaast heeft de huidige buslijn vooralsnog een te lage frequentie. Een voordeel van deze locatie is het ontwikkelperspectief naar een meer recreatieve functie. Met de nabijheid van de Hatertse en Overasseltse Vennen kan een hub bij de aansluiting Dukenburg/ A73 een bredere functie krijgen als een overstappunt voor recreatie.

#### **4.8 Overige stadsrand hublocaties in de zuidflank van Nijmegen vooralsnog niet kansrijk**

De andere stadsrandshubs in de zuidflank van Nijmegen (zoals bij de kop van de Sint Annastraat en bij de Nijmeegsebaan) zijn minder kansrijk dan de andere genoemde locaties. Verkeerskundig zijn dit minder vanzelfsprekende locaties omdat voor beide geldt:

- De aansluiting met de snelweg ligt op grotere afstand/ de belangrijke bestemmingen zijn al nabij.
- De frequentie van het openbaar vervoer is niet passend bij het gewenste kwaliteitsniveau om een concurrerende reistijd te bieden naar de economische kernlocaties.



*Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

+31(0) 570 666 222  
info@goudappel.nl  
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01  
KVK 3801 7479  
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32