

*Nijmegen*

# NIJMEGEN GOED OP WEG

**Ambitiedocument  
mobiliteit 2019-2030**

Bouwsteen voor de  
omgevingsvisie





In de nota Nijmegen Duurzaam Bereikbaar uit 2011 is het mobiliteitsbeleid beschreven voor de periode 2011 tot 2020. In het ambitedocument 'Nijmegen goed op weg' legt Nijmegen haar ambities voor mobiliteit voor de periode 2019 tot 2030 vast, als bouwsteen voor de Omgevingsvisie. Dit is een actualisatie en een aanscherping van het vorige beleid.



Dit document is opgebouwd rond de vier grote opgaven van Nijmegen, zoals die zijn verwoord in het coalitieakkoord:

- aantrekkelijke stad
- duurzame stad
- economisch veerkrachtige stad
- sociale en gezonde stad





Nijmegen  
goed op  
weg



En nu verder



# Nieuwe kansen en uitdagingen

Tussen 2011 en 2018 is fors geïnvesteerd in grote infrastructurele projecten voor alle vervoersmiddelen. Hoewel verdere optimalisatie van deze netwerken nodig is, ligt de focus van onze nieuwe visie minder op de realisatie van nieuwe infrastructuur maar op het beter benutten van het huidige netwerk.

In dit hoofdstuk beschrijven we de ontwikkelingen binnen de mobiliteit, de relatie met de omgevingsvisie en de regionale aanpak van de bereikbaarheid.

De bereikbaarheid van Nijmegen



Waarom een actualisatie van ons mobiliteitsbeleid?



## Nijmegen goed op weg

Vier grote opgaven en relatie met Omgevingsvisie



Regionale aanpak





## De bereikbaarheid van Nijmegen



In Nijmegen Duurzaam Bereikbaar werd ingespeeld op de bouw van de Oversteek, die in 2013 geopend werd. Deze brug bood de mogelijkheid om de S100 te ontwikkelen, een halve ringweg aan de westzijde van Nijmegen, waar de doorstroming van het autoverkeer centraal staat. Binnen het gebied van de S100 kregen de fiets en het openbaar vervoer prioriteit, terwijl doorgaand autoverkeer door het centrum ontmoedigd werd door hen een aantrekkelijke andere route aan te bieden.

Sinds 2011 heeft Nijmegen uitvoering gegeven aan Nijmegen Duurzaam Bereikbaar door samen met publieke en private partners fors te investeren in de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad, waarbij aandacht is geweest voor alle vervoerswijzen. Dat heeft geleid tot de realisatie van een flink aantal **grote infrastructurele projecten** ➔.

Naast deze omvangrijke projecten, is veel geïnvesteerd in de aanleg van fietsstraten en vrijliggende fietspaden langs drukke wegen, het gemakkelijker oversteken van drukke verkeersaders door langzaam verkeer, slimme verkeerslichten, toegankelijke bushaltes en nieuwe duurzame bushokjes, verkeersveiligheid en gedragsverandering via de bewonersaanpak en werkgeversaanpak.

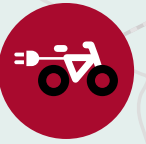
Dat ons beleid heeft gewerkt, blijkt uit **deze afbeelding** ➔. Hieruit blijkt dat de S100 zijn werk doet: het verkeer rond het centrum is afgenomen. Ook zien we een verschuiving richting A50, nadat de capaciteit daar is vergroot.





# De bereikbaarheid van Nijmegen

Nijmegen goed op weg



Infrastructuurprojecten gerealiseerd in de periode 2012 - 2018.

Keizer Karel parkeergarage en wandelpromenade Van Schaek Mathonsingel

JUN 2012



Bussen op groen gas, HOV-lijnen 300 en 331

DEC 2012



Snelle fietsroute Rijnwaalpad

JUL 2015



Snelle fietsroute Batavierenpad

SEP 2017



SEP 2017



Extra ruimte voor de fiets op de Graafseweg

Station Nijmegen Lent

AUG 2013



NOV 2013

De Oversteek en S100



Snelle fietsroute Maaswaalpad

MRT 2018



JUN 2015

Poort Neerbosch



DEC 2014

Station Nijmegen Goffert



DEC 2014

Fietstransferium Doornroosje



DEC 2013

Fietsenstalling Plein 1944





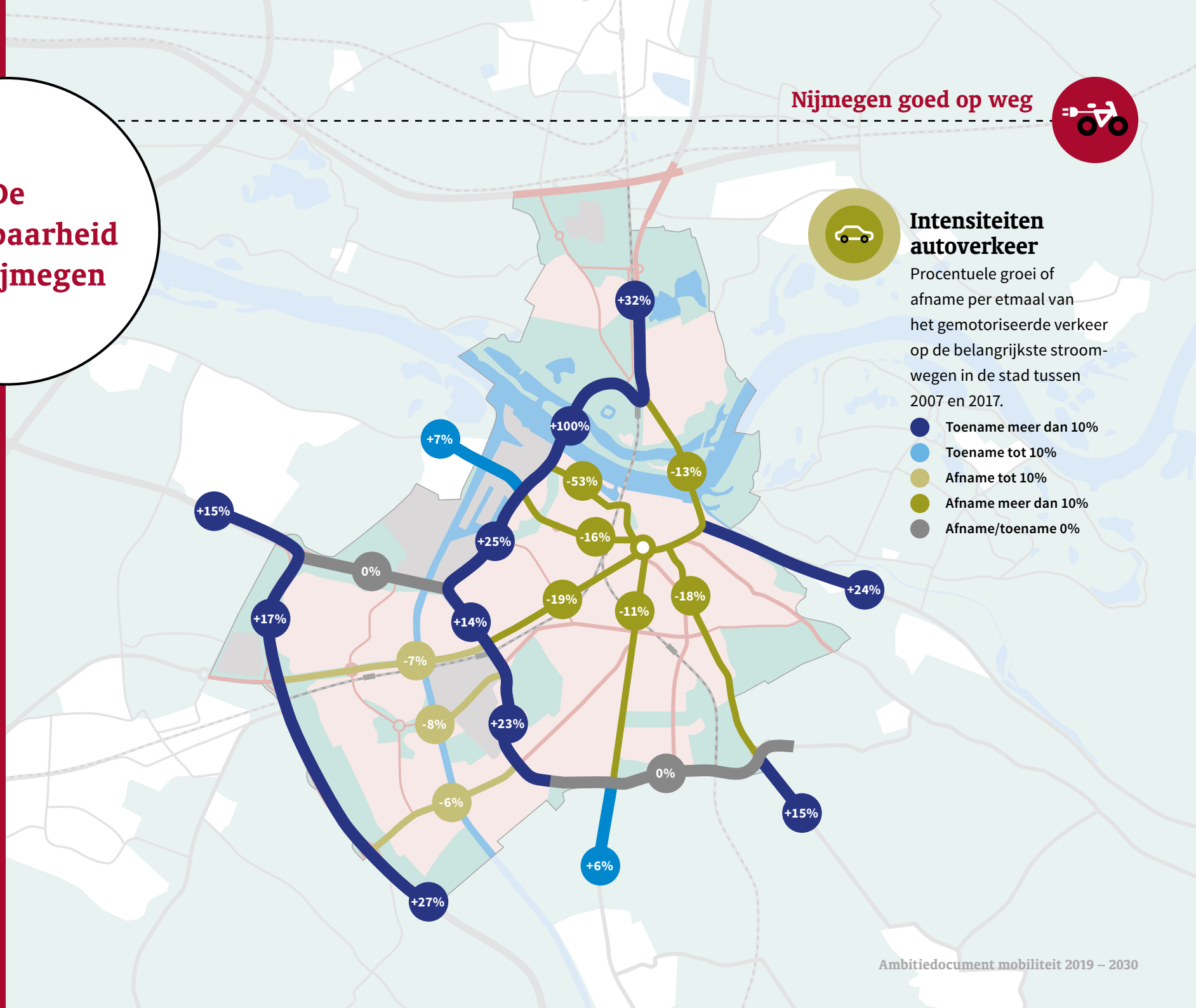
De bereikbaarheid van Nijmegen



Intensiteiten autoverkeer

Procentuele groei of afname per etmaal van het gemotoriseerde verkeer op de belangrijkste stroomwegen in de stad tussen 2007 en 2017.

- Toename meer dan 10%
- Toename tot 10%
- Afname tot 10%
- Afname meer dan 10%
- Afname/toename 0%



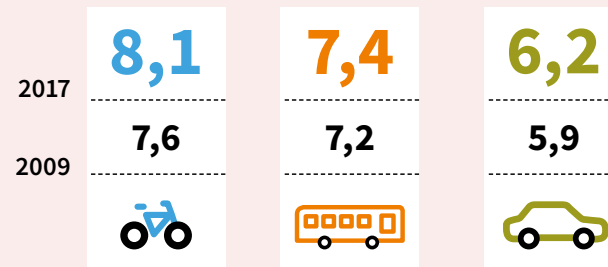


# De bereikbaarheid van Nijmegen

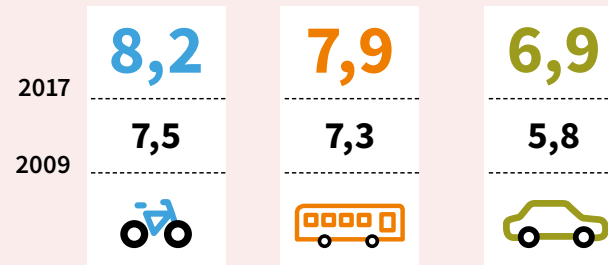
## Waardering van de bereikbaarheid

Ondanks de groei van de stad met 11.000 inwoners tussen 2011 en 2019, is de waardering van de bereikbaarheid van Nijmegen gestegen voor alle vervoerswijzen. Dit geldt zowel voor de inwoners van Nijmegen als voor bezoekers van het stadscentrum.

Waardering bereikbaarheid Nijmegen door inwoners  
Bron: Burgerpeiling O&S



Waardering bereikbaarheid stadscentrum door bezoekers  
Bron: Stadscentrummonitor O&S



## Groeipotentieel voor de fiets

Het aandeel auto, fiets, openbaar vervoer of lopen op verplaatsingen in, van en naar Nijmegen hangt sterk af van de afstand, zie de grafiek op de volgende pagina.

Op de korte afstanden tot 7,5 kilometer wordt veel gefietst (40,1%) en gewandeld (25%). Uit onze stad- en wijkmonitor blijkt dat 65% van de Nijmegenaren de fiets pakt richting stadscentrum en de campus Heyendaal. Toch neemt nog 30% van de mensen voor deze korte afstanden de auto.

Op de langere afstanden neemt het aandeel auto en openbaar vervoer toe en wordt minder gefietst en gewandeld.

Vanwege de groeiende populariteit van de e-bikes en de realisatie van regionale snelle fietsroutes zien we op afstanden tot 15 km een fors groeipotentieel voor de fiets.



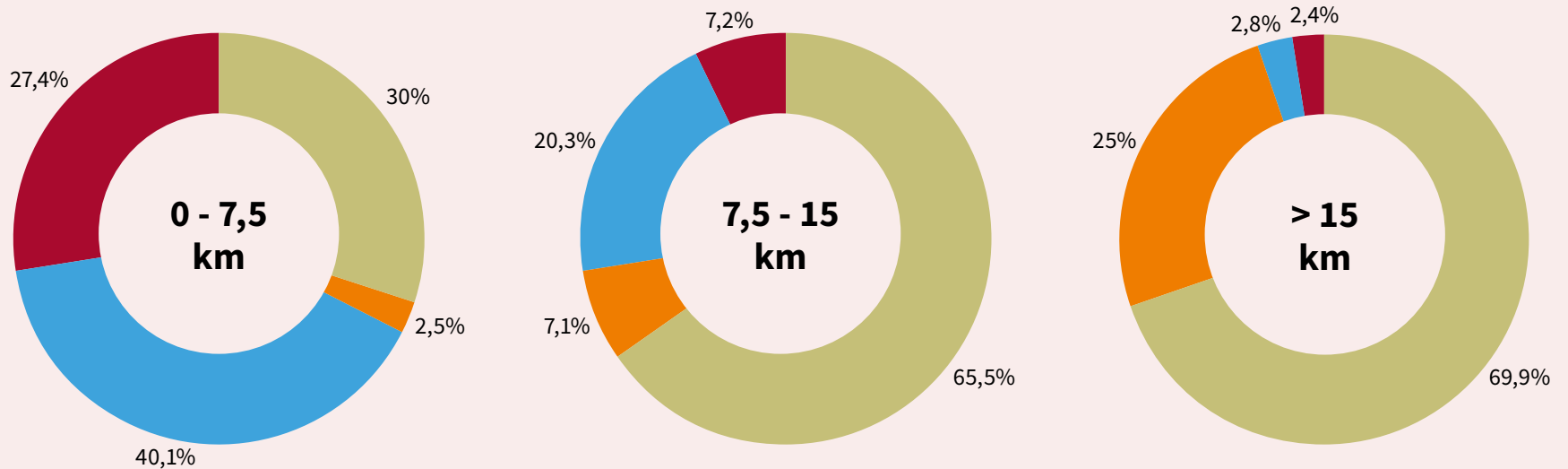




## De bereikbaarheid van Nijmegen

### Aandeel auto, fiets, openbaar vervoer of voetgangers op verplaatsingen in, van en naar Nijmegen

Bron: CBS, op basis van reisgegevens tussen 2014 en 2017.





## Waarom een actualisatie van ons mobiliteitsbeleid?



De verwachting is dat het aantal inwoners fors blijft groeien met 10 – 15% tot 2035. Ook het aantal banen zal meegroeien, naar verwachting met 15.000 extra banen tussen 2017 en 2022.

Extra mensen betekent ook extra verplaatsingen. Nijmegen is een compacte stad met de campus Heyendaal en andere verkeersaantrekkende plekken midden in het stedelijk weefsel. Het ligt niet voor de hand dat deze indeling van de stad ingrijpend zal veranderen. Ruimte voor uitbreiding van de infrastructuur is er niet. Dit betekent dat de groei van het aantal verplaatsingen opgevangen moet worden binnen het huidige netwerk. Nijmegen Duurzaam Bereikbaar heeft in 2011 een sterk kader neergezet waarbinnen een groot aantal maatregelen is uitgevoerd om de bereikbaarheid van Nijmegen te verbeteren. De wereld heeft echter niet stil gestaan en de ontwikkelingen gaan snel. Er bestaan nieuwe kansen die we kunnen grijpen, maar er zijn ook nieuwe uitdagingen. De volgende redenen maken het noodzakelijk om de mobiliteitsvisie te actualiseren.

### De leefbaarheid en bereikbaarheid staan onder druk

Extra verplaatsingen betekent extra druk op de soms toch al volle bestaande wegen, fietspaden, bussen en treinen. Dit betekent niet alleen dat – zonder extra maatregelen – de bereikbaarheid van Nijmegen onder druk komt te staan, maar ook dat we steeds meer de negatieve kanten van de







## Waarom een actualisatie van ons mobiliteitsbeleid?



mobiliteit gaan ervaren, denk aan geluidshinder, slechte luchtkwaliteit of verkeersonveiligheid. Ook neemt (auto) mobiliteit steeds meer schaarse openbare ruimte in beslag. Het wonen en verblijven in Nijmegen wordt daardoor minder aantrekkelijk, terwijl we juist een prettiger stad willen maken.

Met ons verkeersmodel is berekend wat de groei van de stad – zonder extra maatregelen – betekent voor de druk op ons wegennet. Het aantal auto's neemt op alle wegen fors toe, **zie deze afbeelding** ➡. De doorstroming tijdens de spitsuren staat nu al regelmatig onder druk, dus deze groei zou betekenen dat de hele stad vast komt te staan. In dit ambitie-document geven wij aan hoe we de groei van het aantal verplaatsingen binnen het huidige netwerk willen opvangen. Hiervoor is niet één oplossing maar is een totaalpakket nodig. Alle maatregelen dragen daar gezamenlijk aan bij.

### Sociaal-maatschappelijke en technologische ontwikkelingen

#### ○ Delen van mobiliteit

Nijmegen is een echte studentenstad en heeft daardoor een grote groep relatief jonge inwoners. Bij jongeren is een trend zichtbaar van bezit naar gebruik. Het delen van mobiliteit speelt hierop in. Deelmobiliteit biedt in grote steden een kans om de schaarse ruimte beter te benutten doordat er minder voertuigen nodig zijn.

#### ○ Vergijzing

Tegelijkertijd hebben we te maken met vergrijzing van de bevolking. Mensen worden ouder dan vroeger en blijven

langer zelfstandig en actief. Soms lukt het niet meer om auto te rijden of te fietsen, dus heeft deze groep meer behoefte aan een vorm van collectief vervoer, maar zij hebben vaak meer moeite met nieuwe technieken.

#### ○ Groeiend bewustzijn

In de samenleving zien we een groeiend bewustzijn over het belang van een duurzamere stad. Dit vormt een kans voor de overstap naar duurzame vervoersmiddelen. Wel moeten we bekijken hoe we eventuele obstakels zoals extra kosten of gewoontegedrag kunnen verminderen.

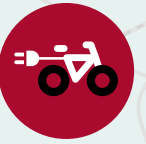
#### ○ Moderne overheid

De moderne overheid bepaalt niet eenzijdig de regels, maar nodigt de samenleving uit om ook zelf een bijdrage te leveren aan een bereikbare, aantrekkelijke en gezonde stad. Zij werkt steeds meer datagestuurd om de soms tegenstrijdige opgaven aan te pakken.

#### ○ Technologische ontwikkelingen

Er zijn veel technologische ontwikkelingen die nieuwe kansen, maar ook risico's opleveren. Er komt steeds meer data en informatie beschikbaar. Interconnectiviteit wordt een belangrijker thema: hoe richten we niet alleen de fysieke, maar ook de virtuele infrastructuur in? Nieuwe technieken bieden kansen voor nieuwe mobiliteitsdiensten, maar kunnen ook invloed hebben op verkeersveiligheid, het fietsgebruik of het traditionele openbaar vervoer.





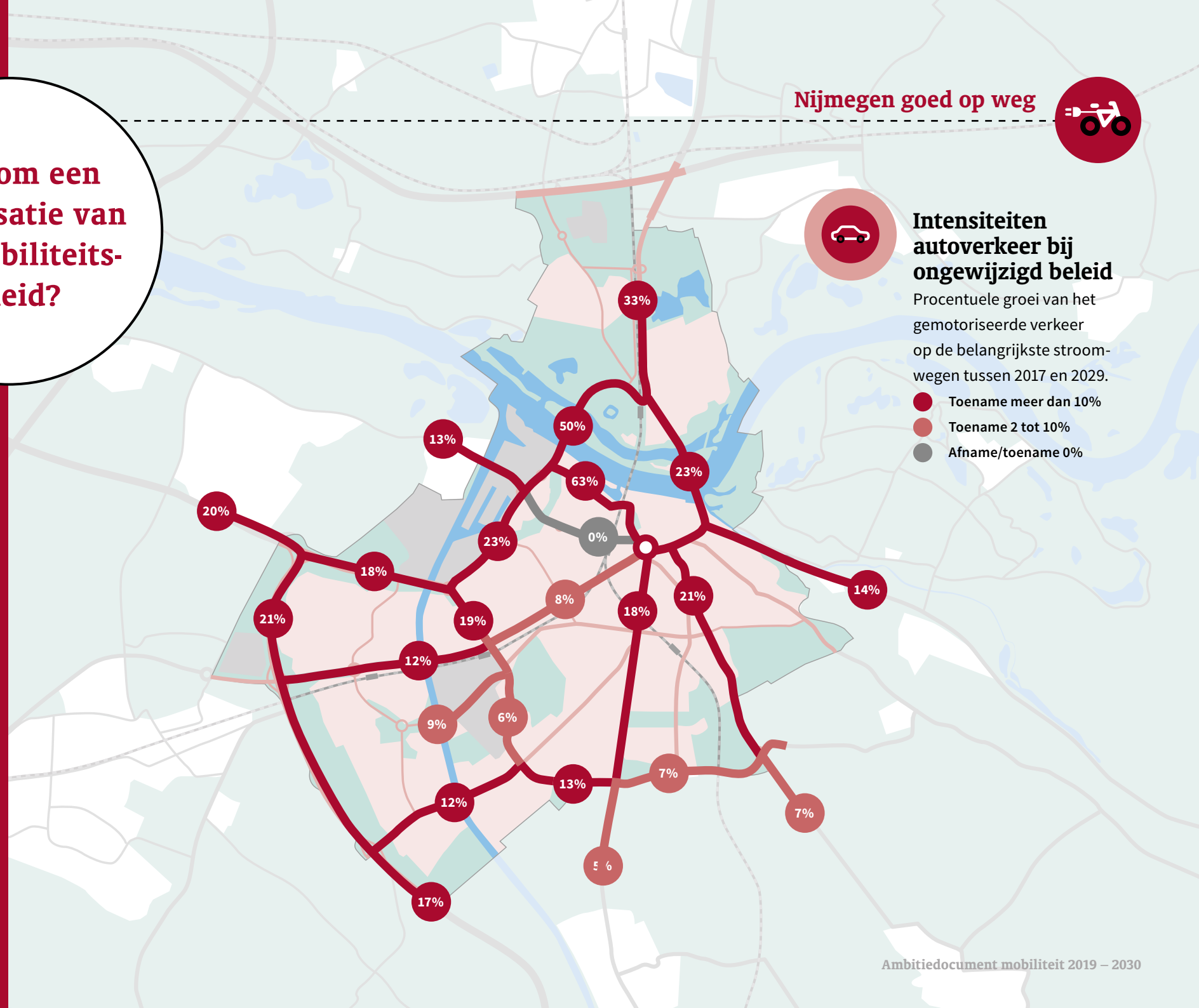
Waarom een actualisatie van ons mobiliteitsbeleid?



### Intensiteiten autoverkeer bij ongewijzigd beleid

Procentuele groei van het gemotoriseerde verkeer op de belangrijkste stroomwegen tussen 2017 en 2029.

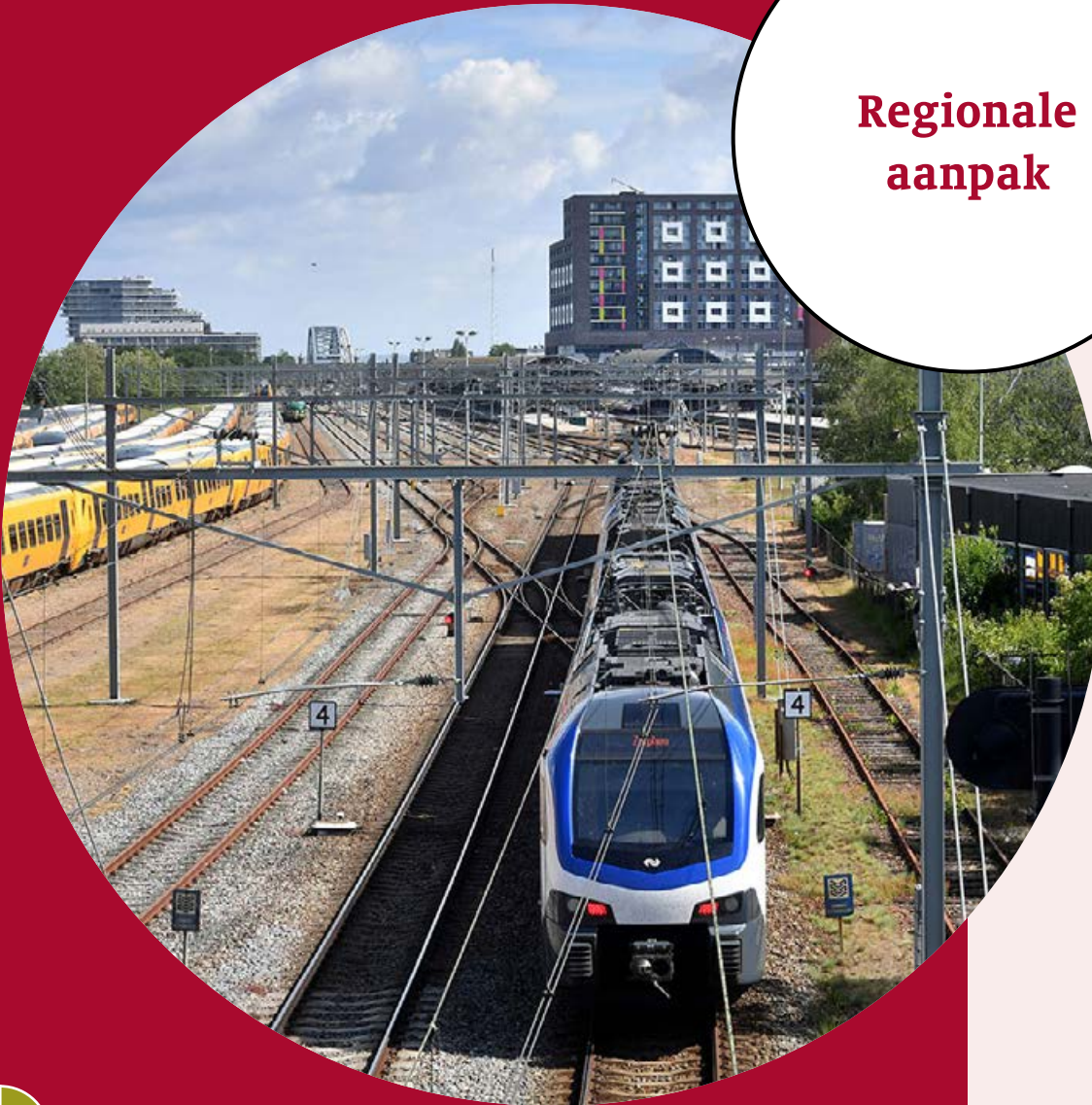
- Toename meer dan 10%
- Toename 2 tot 10%
- Afname/toename 0%







## Regionale aanpak



**Regionale samenwerking is essentieel om de bereikbaarheid van Nijmegen en van de regio Arnhem Nijmegen te verbeteren. Alleen op die manier kunnen we ervoor zorgen dat we regionaal, nationaal en internationaal bereikbaar blijven.**

De stedelijke regio Arnhem Nijmegen werkt samen aan de implementatie van een regionale bereikbaarheidsaanpak. Deze bestaat uit vijf strategische opgaven:

### ○ Hoofdwegen

(Lobby voor) aanpak van de belangrijkste knelpunten op het rijkswegennet.

### ○ Spoor

Aanpak van de regionale knelpunten op het spoornetwerk en op stations en betere internationale treinverbindingen.

### ○ Openbaar vervoer

Verbetering van het regionale openbaar vervoer, vooral busvervoer. Hoogwaardig openbaar vervoer vormt daarin een belangrijk onderdeel.

### ○ Fiets

Verbetering van het regionale fietsnetwerk (infra) en stimulering van het gebruik van de fiets (gedrag).

### ○ Slim & Schoon Onderweg

Regionaal programma om gedragsverandering richting duurzame mobiliteit te stimuleren, zowel via een bewonersaanpak als via een werkgeversaanpak. Het programma richt zich op drie aspecten:

- Gezamenlijke aanpak mobiliteitsgedrag;
- Krachtenbundeling slimme mobiliteit;
- Stimuleren van duurzame mobiliteit.



## Regionale aanpak

Door deze samenwerking pakken we het mobiliteitsprobleem op het juiste schaalniveau aan, en vormen we een volwaardige partner voor provincie en het Rijk, waar naar verwachting ook een deel van de financiering vandaan kan komen. Dit wordt in de onderhandelingen over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) meegenomen.

Vanwege de grotere afstanden, ligt de focus in de bovenregionale en nationale bereikbaarheid op het spoor en het autoverkeer. Knelpunten op de hoofdwegen zorgen ervoor dat de bereikbaarheid van de regio verslechtert, de gemeentelijke wegen zwaarder belast worden en de bereikbaarheid van de stad afneemt. Bij ongevallen op omliggende snelwegen (A50/A15/A73) merken we deze gevolgen al. De groei van het openbaar vervoer wordt geremd door knelpunten op het spoor en op stations.

De volgende grote infrastructurele projecten uit die bereikbaarheidsaanpak hebben het meest betrekking op Nijmegen:

- Kwaliteitsimpuls station en stationsomgeving Nijmegen
- Kwaliteitsimpuls station Nijmegen Heyendaal en elektrificatie Maaslijn
- Spoorverbinding Amsterdam - Arnhem – Duitsland (ICE) sneller, vaker en betrouwbaarder
- Verbreden spoorbrug Ravenstein naar dubbelspoor
- Doortrekken A15

## Nijmegen goed op weg



- Aanpak knooppunt Bankhoef/A50 (i.s.m. terugslag op N322)
- Aanpak bajonet A50/A12 (Waterberg/Grijsoord)
- Capaciteit baanvak spoor Arnhem-Nijmegen verhogen

In **deze kaart** ➔ staat de regionale bereikbaarheidsaanpak weergegeven. Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie, die in de tweede helft van 2019 wordt verwacht.

Aan de samenhang van deze vijf opgaven wordt invulling gegeven in een regionaal uitvoeringsprogramma Duurzame Bereikbaarheid & Mobiliteit Arnhem-Nijmegen. Met dit ambitiedocument sluit Nijmegen hier naadloos op aan: een groot aantal uitvoeringsprojecten zal ook in dit regionale verband worden opgepakt, zoals HOV-routes, snelle fietsroutes, realisatie van transferia, het aanbieden van deelmobiliteit en gedragsmaatregelen.





# Regionale aanpak

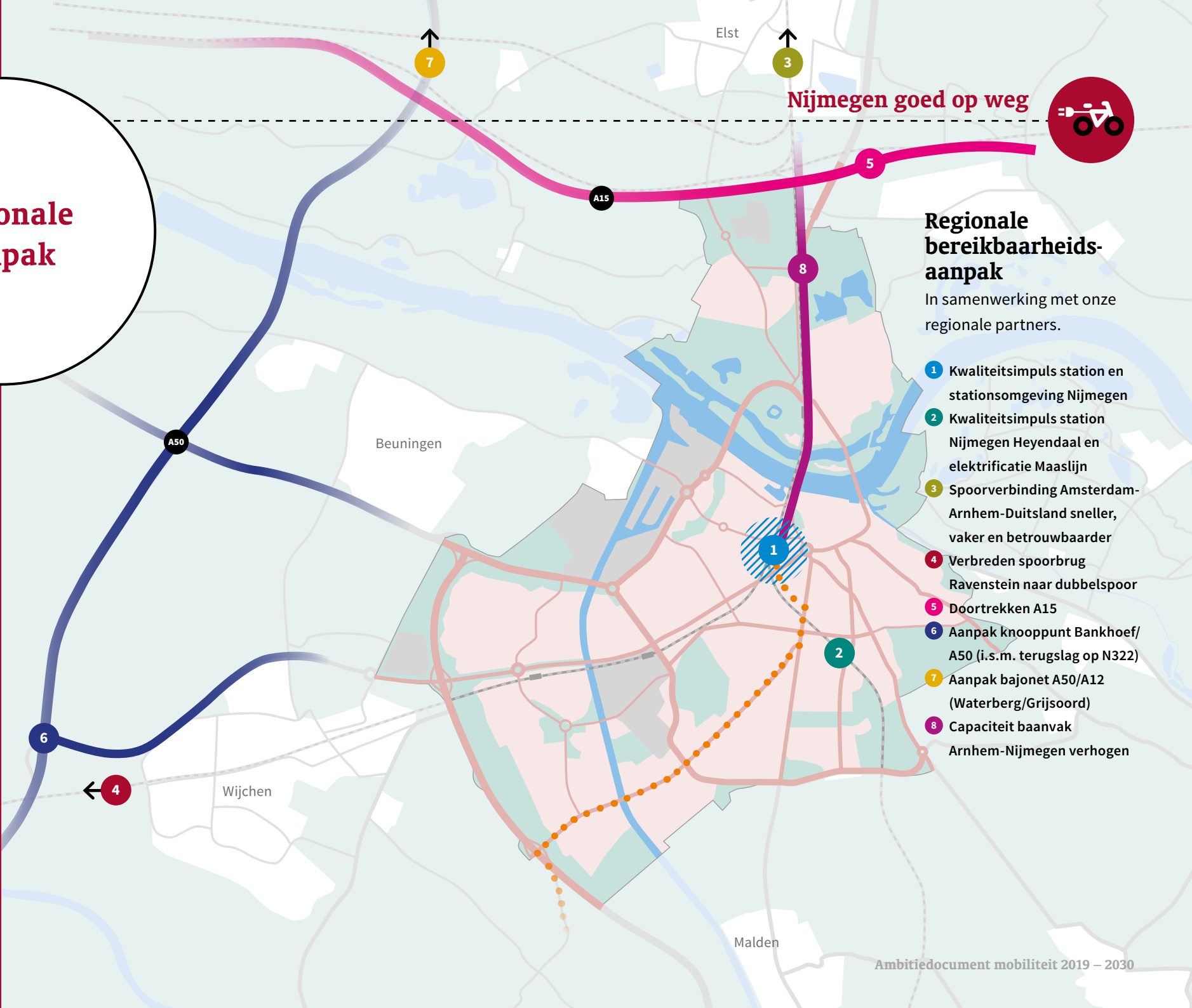
Nijmegen goed op weg



## Regionale bereikbaarheidsaanpak

In samenwerking met onze regionale partners.

- 1 Kwaliteitsimpuls station en stationsomgeving Nijmegen
- 2 Kwaliteitsimpuls station Nijmegen Heyendaal en elektrificatie Maaslijn
- 3 Spoorverbinding Amsterdam-Arnhem-Duitsland sneller, vaker en betrouwbaarder
- 4 Verbreden spoorbrug Ravenstein naar dubbelspoor
- 5 Doortrekken A15
- 6 Aanpak knooppunt Bankhoef/A50 (i.s.m. terugslag op N322)
- 7 Aanpak bajonet A50/A12 (Waterberg/Grijsoord)
- 8 Capaciteit baanvak Arnhem-Nijmegen verhogen





## Vier grote opgaven en relatie met Omgevingsvisie



Dit ambitiesdocument loopt vooruit op de Omgevingsvisie. Er is zoveel mogelijk geanticipeerd op het gedachtegoed van de Omgevingsvisie. In deze zin vormt voorliggend ambitiesdocument een bouwsteen voor de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie kan echter afwijkende uitspraken doen ten opzichte van deze visie omdat in de Omgevingsvisie de ultieme integrale afweging plaatsvindt op het ruimtelijk en procesmatig vlak. De Omgevingsvisie is dan ook leidend in haar ruimtelijke afspraken en procesuitgangspunten.

Nijmegen staat de komende jaren voor vier grote integrale opgaven. Deze opgaven zijn uitgangspunt in het coalitieakkoord 2018 – 2022, maar ook in de Omgevingsvisie in wording. Waar traditionele mobiliteitsvisies per hoofdstuk een vervoerswijze behandelen, kiest Nijmegen ervoor om te werken vanuit een integrale mobiliteitsaanpak die bijdraagt aan elk van deze vier opgaven:



Aantrekkelijke stad



Duurzame stad



Economisch  
veerkrachtige stad



Sociale  
en gezonde stad

*Een beleidskeuze kan een bijdrage leveren aan een of meerdere van deze opgaven. Om dubbelingen te voorkomen, kiezen we ervoor om een maatregel eenmaal te beschrijven, namelijk bij de opgave waar deze het beste bij past.*





# Leefbaarheid en verblijfsklimaat bewoners en bezoekers verbeteren

Een aantrekkelijke stad is een stad waar ruimte is om te leven, elkaar te ontmoeten en te verblijven. Mobiliteit zorgt ervoor dat we ons kunnen verplaatsen maar het legt ook een beslag op de ruimte. Wegen zorgen ervoor dat straten en wijken verbonden zijn maar kunnen tegelijkertijd zorgen voor een barrière. Het is belangrijk om hier een balans in te vinden.

Om te kunnen faciliteren in de groei van de stad wordt ingezet op de meest duurzame en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen: lopen, fiets en OV. Dit betekent niet dat je niet meer met de auto in de stad kunt komen, maar de keuze voor een van de alternatieven wordt vanzelfsprekender.

Intensiveren  
activiteiten rond  
knooppunten



## Aantrekkelijke stad

Inzetten  
op actieve en  
duurzame  
mobiliteit



Autoparkeren



Verkeers-  
veiligheid





## Intensiveren activiteiten rond knooppunten



**Binnen een groeiende stad is er behoefte aan nieuwe woningbouwlocaties. Het bepalen van nieuwe woningbouwlocaties heeft een integrale afweging.**

Vanuit mobiliteit vindt nieuwe woningbouw of herontwikkeling bij voorkeur plaats rondom mobiliteitsknooppunten zoals treinstations of in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer of snelle fietsroutes. Op deze manier kunnen de extra verplaatsingen op een duurzame manier worden opgevangen binnen de bestaande infrastructuur. Een voorbeeld hiervan is de herontwikkeling van het Centraal Station, dit zal gecombineerd worden met woningbouw en het toevoegen van faciliteiten aan het stationsgebied. Door het creëren van een entree aan de westzijde van het station wordt tevens een kans benut om de westflank van Nijmegen beter te verbinden met het centrum. Uiteraard is het afhankelijk van de doelgroep welke locatie geschikt is voor woningbouw en welke randvoorwaarden daarbij gesteld worden.







## Inzetten op actieve en duurzame mobiliteit



**Gemiddeld verplaatsen we ons drie keer per dag (cijfers OViN 2017). De manier waarop we ons verplaatsen bepaalt hoeveel ruimte we in beslag nemen. Zo neemt een verplaatsing te voet vier keer minder ruimte in dan een verplaatsing per fiets en is een reis met het openbaar vervoer duurzamer dan een reis per auto. →**

Om te kunnen faciliteren in de groei van de stad, wordt ingezet op de meest duurzame en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen: lopen, fiets en OV. Lopen en fietsen brengt mensen tevens in beweging, wat goed is voor de gezondheid. Hieronder wordt per modaliteit beschreven wat de visie is richting 2030.

### Lopen

De voetganger is tot nu toe onderbelicht gebleven binnen ons mobiliteitsbeleid. En dit terwijl het verplaatsen te voet duurzaam, gezond en het meest ruimte-efficiënt is. Als gemeente willen we lopen op de korte afstand stimuleren. Op dit moment wandelt een kwart van de mensen op verplaatsingen tussen 0 en 7,5 kilometer. Bij gebiedsontwikkelingen en het inrichten van de openbare ruimte houden we nadrukkelijk rekening met voetgangers. Dit doen we door:

#### ● **Het in kaart brengen en verbeteren van looproutes**

Dit krijgt prioriteit bij gebieden waar de voetganger centraal staat zoals rondom de stations, schoolroutes, binnenstad, verzorgingstehuizen, wijkcentrums en winkelcentra.



# Inzetten op actieve en duurzame mobiliteit

## ○ Knelpunten aan te pakken

Prioritering maken van grootste knelpunten voor de voetganger (focus op oversteekfaciliteiten en onveiligheid).

## ○ Toegankelijkheid van de stad te verbeteren

Om dit te bereiken hanteren we binnen projecten de normen van ons 'Handboek Nijmegen Toegankelijk'.

## Fiets

Nijmegen is een fietsstad bij uitstek. De afgelopen jaren is veel aandacht besteed aan de fiets. Er zijn verschillende **regionale en lokale (snelle)fietsroutes** ➔ aangelegd en het aantal stallingen in de binnenstad is uitgebreid. We zien dat het fietsgebruik binnen de gemeente Nijmegen mede door het ingezette beleid is toegenomen. Deze lijn willen we behouden en uitbreiden. Daarnaast zien we een toename van de typen fietsen: e-bikes, speedpedelecs, krat- en bakfietsen zorgen voor meer diversiteit op het fietspad. Binnen het samenwerkingsverband van ambitieuze fietssteden (F10) hebben we de ambitie uitgesproken om het fietsgebruik met 20% te laten groeien (in de periode 2017-2027).

Om de groei te faciliteren zal er niet alleen aandacht zijn voor de uitbreiding van het fietsnetwerk maar ook voor de kwaliteit en breedte van de huidige fietsroutes. In regionaal verband is een fietsvisie opgesteld. In deze fietsvisie wordt aangegeven welke nieuwe netwerken wenselijk zijn. Zo is

## Aantrekkelijke stad



een nieuwe snelle fietsroute tussen Arnhem en Nijmegen via Elst gewenst. Ook staat beschreven waar kansen liggen voor optimalisatie van huidige routes of aantakking op andere routes of overstappunten. Tot slot faciliteren we extra fietsparkeervoorzieningen, bijvoorbeeld door het creëren van stallingsruimte voor fietsen binnen parkeergarage Kelfkensbos. Naast infrastructurele aanpassingen wordt er vanuit de fietsvisie gewerkt aan een aanvullende gedragsaanpak om fietsgebruik te stimuleren maar ook om de verkeersveiligheid en het fietscomfort te vergroten.

## Elektrische deelmobiliteit

Onder deelmobiliteit vallen deelauto's, -fietsen, -scooters, -bakfietsen etc. In plaats van dat een eigenaar het voertuig bezit, is het voertuig nu eigendom van een aanbieder en wordt het gedeeld door verschillende personen. Dit kost minder openbare ruimte en gebruikers hebben meer keuze van vervoersmiddelen. Dit onderwerp wordt verder uitgewerkt in het thema Duurzame Stad.







Inzetten  
op actieve  
en duurzame  
mobiliteit

Ruimtegebruik vervoersmiddelen



50 km/u

140m<sup>2</sup>



geparkeerd

20m<sup>2</sup>



15 km/u

5m<sup>2</sup>



geparkeerd

2m<sup>2</sup>



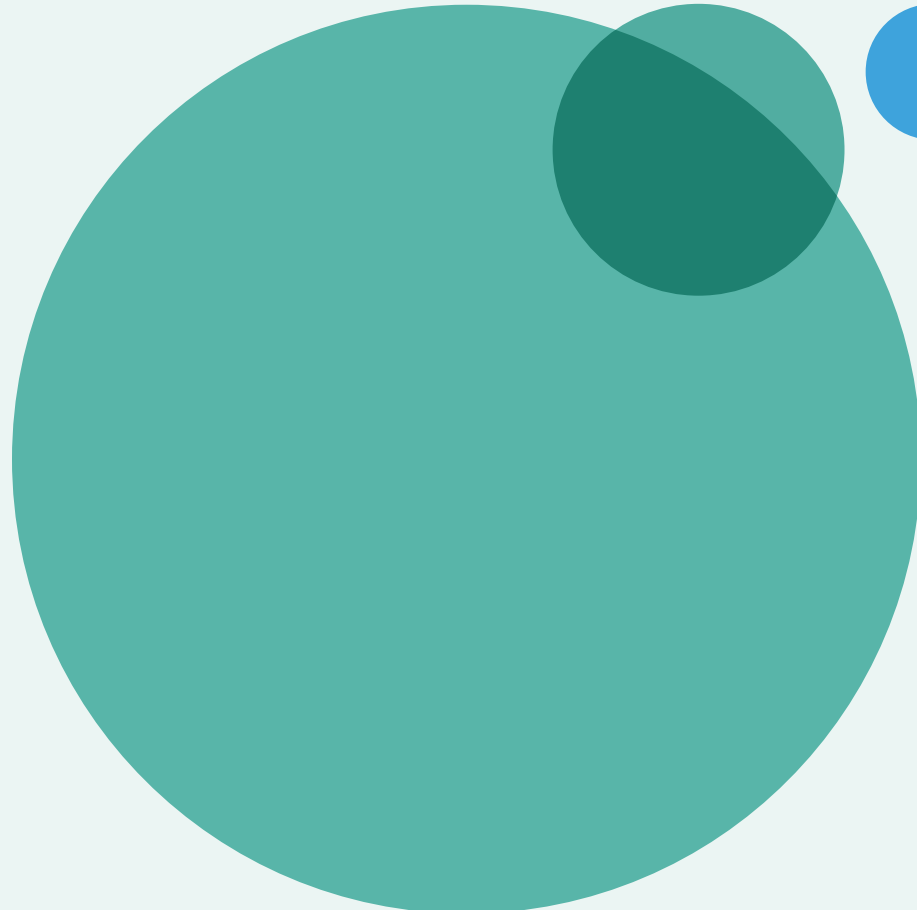
lopend

2m<sup>2</sup>



stilstaand

0,5m<sup>2</sup>



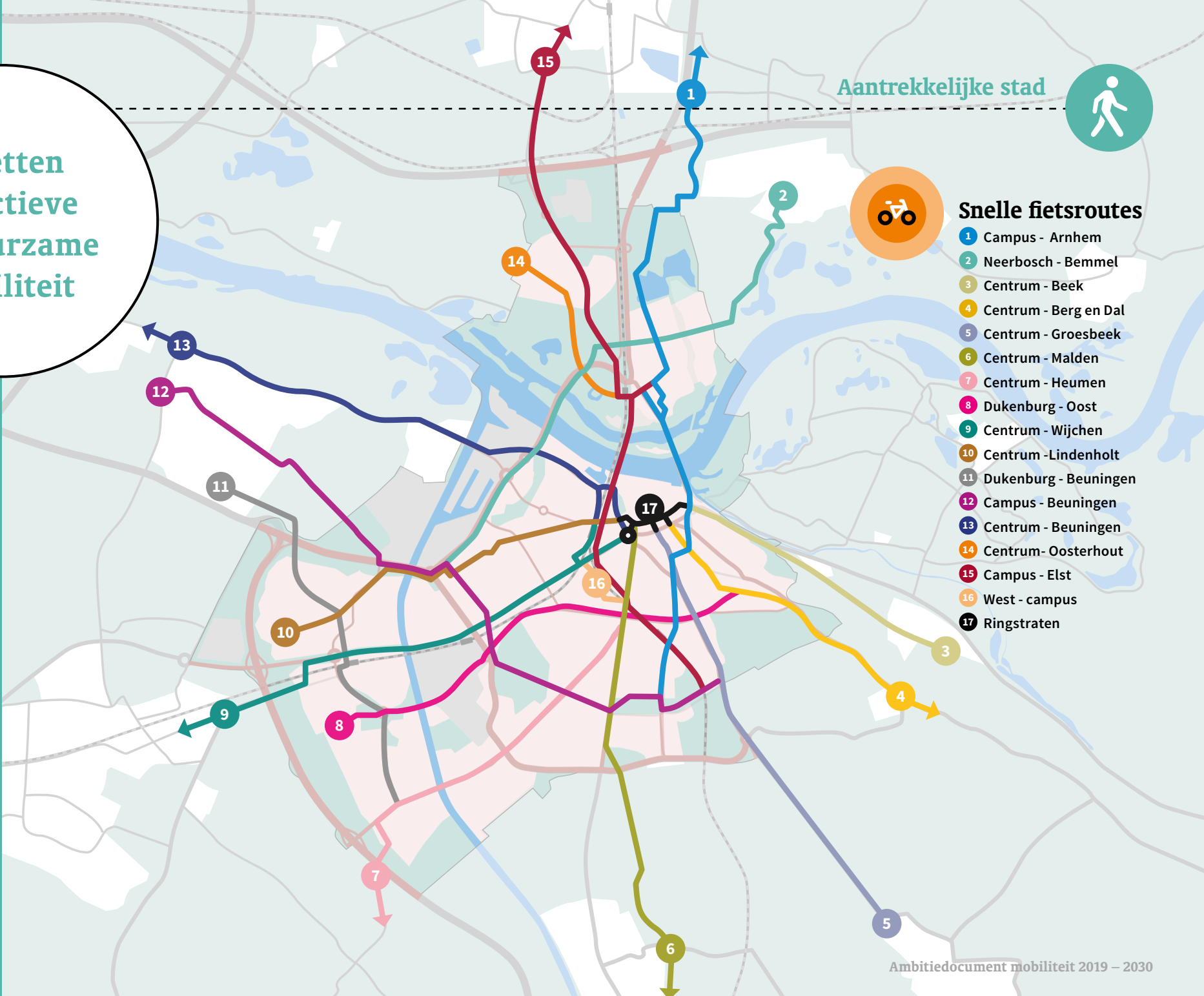
Inzetten  
op actieve  
en duurzame  
mobiliteit

Aantrekkelijke stad



**Snelle fietsroutes**

- 1 Campus - Arnhem
- 2 Neerbosch - Bommel
- 3 Centrum - Beek
- 4 Centrum - Berg en Dal
- 5 Centrum - Groesbeek
- 6 Centrum - Malden
- 7 Centrum - Heumen
- 8 Dukenburg - Oost
- 9 Centrum - Wijchen
- 10 Centrum - Lindenholt
- 11 Dukenburg - Beuningen
- 12 Campus - Beuningen
- 13 Centrum - Beuningen
- 14 Centrum - Oosterhout
- 15 Campus - Elst
- 16 West - campus
- 17 Ringstraten





# Inzetten op actieve en duurzame mobiliteit

## Openbaar vervoer

De provincie Gelderland is opdrachtgever van het openbaar vervoer. De regio Arnhem en Nijmegen is continu met de provincie in overleg om tot een optimaal busnetwerk te komen. Op het gebied van openbaar vervoer heeft de gemeente in 2019 het 'Toekomstbeeld stedelijk openbaar vervoer Arnhem en Nijmegen' vastgesteld. Belangrijke uitgangspunten hierin zijn:

### Hoogwaardig Openbaar Vervoer →

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) corridors tussen het Centraal Station Nijmegen en de omliggende kernen en tussen het Centraal Station Nijmegen en Heyendaal. HOV-lijnen zijn gestrekte routes en zijn meer gericht op verbinden dan op ontsluiten. HOV bussen rijden frequent (minimaal zes keer per uur in de stad in de spits), hebben betrouwbare snelle reistijden en goede haltevoorzieningen. Door Nijmegen zijn acht HOV-lijnen voorzien, die verder worden uitgewerkt door de provincie Gelderland.

### Goede verbinding station en centrum

Elke wijk rechtstreeks met het station en/of centrum verbinden met een frequentie van minimaal twee keer per uur.

### Flexibel OV systeem

Flexibele OV-systemen als aanvulling op en eventueel als vervanging van bussen als het aantal reizigers te laag is voor regulier OV.

De bovenstaande uitgangspunten verbeteren de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het busvervoer in onze stad, met als gevolg meer busreizigers. Dit draagt bij aan onze vier grote

## Aantrekkelijke stad

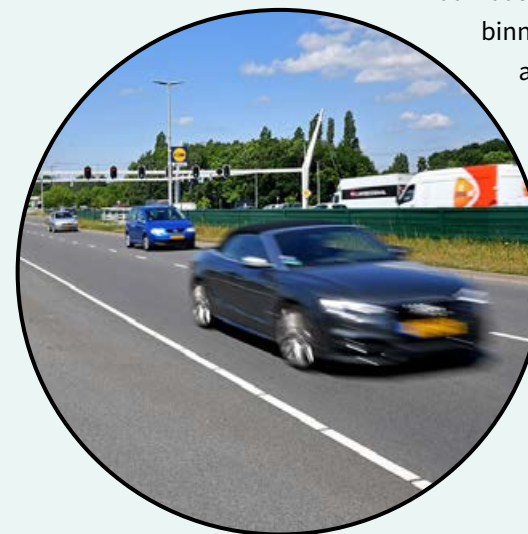


opgaven. Vanuit het thema sociale stad wordt tevens gekeken of flexibel openbaar vervoer, binnen bepaalde wijken of voor bepaalde doelgroepen een aanvulling kan zijn op het bestaande vervoersaanbod.

## Auto

De auto blijft een rol spelen in het Nijmeegse verkeerssysteem. Echter om de stad leefbaar en aantrekkelijk te houden kiezen we ervoor om ruimtelijk geen verdere groei van het autoverkeer te faciliteren. Dit betekent dat we keuzes maken in welke vervoersstroom we waar faciliteren. De S100 is bedoeld voor de doorstroming van het autoverkeer, de wegen binnen de S100 zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer.

Daarnaast stimuleren we binnen de gemeente actieve en duurzame mobiliteit.



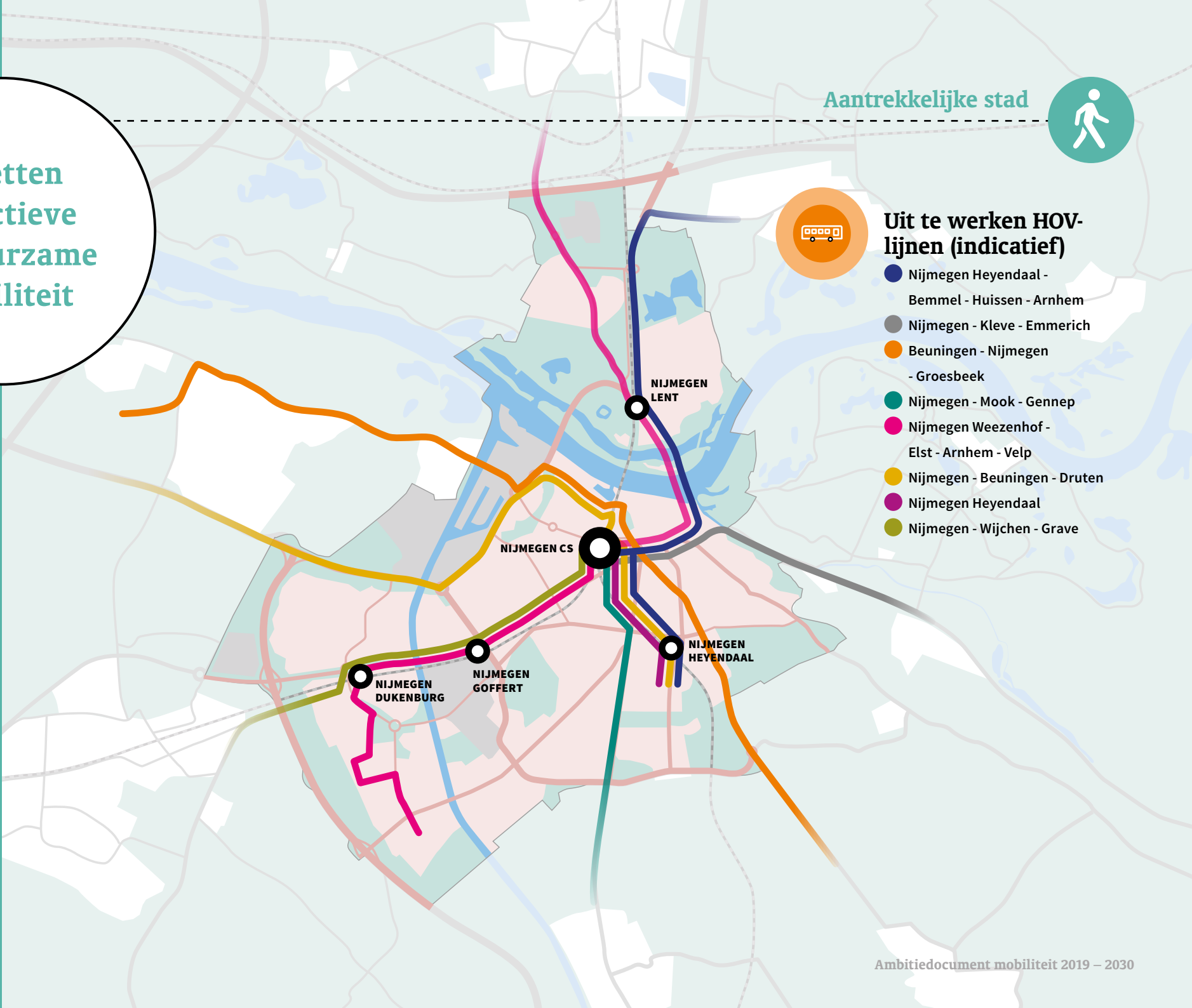
Inzetten op actieve en duurzame mobiliteit

Aantrekkelijke stad



Uit te werken HOV-lijnen (indicatief)

- Nijmegen Heyendaal - Bommel - Huissen - Arnhem
- Nijmegen - Kleve - Emmerich
- Beuningen - Nijmegen - Groesbeek
- Nijmegen - Mook - Gennep
- Nijmegen Weezenhof - Elst - Arnhem - Velp
- Nijmegen - Beuningen - Druten
- Nijmegen Heyendaal
- Nijmegen - Wijchen - Grave







## Autoparkeren



**Parkeren vormt een belangrijk en onlosmakelijk onderdeel van de autobereikbaarheid van de stad. We streven naar een aantrekkelijke stad waar geparkeerde auto's zoveel mogelijk uit het zicht staan, waar parkeeroverlast wordt tegengegaan, duurzaam vervoer gestimuleerd wordt en er meer ruimte komt voor actieve mobiliteit.**

Het parkeerbeleid is ondersteunend aan deze visie. Om te voldoen aan het uitgangspunt 'parkeren uit het zicht', zetten we in op het beperken van het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers in het centrum. Het bezoekersparkeren zal meer gefaciliteerd worden aan de randen middels bestaande parkeergarages (aan de rand van het centrum) en transferia (aan de rand van de stad of in de regio). We onderzoeken of de parkeergarages in het binnenstad, Mariënborg, Eiermarkt en Molenpoort, ingezet kunnen worden voor bewonersparkeren. De vrijkomende ruimte op straat kan dan voor andere doeleinden worden ingezet (wandelen, fietsparkeren, groen en/of terrassen). Om duurzaam vervoer te stimuleren en om (toekomstige) parkeeroverlast in wijken tegen te gaan, streven we naar maatwerk in de parkeernormering bij nieuwe bouwlocaties, op basis van locatie en de mogelijkheden voor alternatief vervoer, zoals goed openbaar vervoer en een goed aanbod van (elektrische) deelvoertuigen. Ook streven we naar een modernisering van het gereguleerd parkeren. Gedacht kan worden aan het differentiëren in de tarieven voor betaald parkeren of het vergroten van de zones voor



## Autoparkeren

het gereguleerd parkeren. In de actualisatie van de parkeernota wordt dit verder uitgewerkt. In de nieuwe parkeernota krijgen normen voor fietsparkeren ook een plek.

### Transferia

Op dit moment kent Nijmegen twee transferia: P&R West bij de Neerbosscheweg en P&R Noord langs de N325 ter hoogte van de Ovatonde. P&R West wordt nu onvoldoende gebruikt, het gebruik van P&R Noord is matig. Automobilisten voelen momenteel te weinig urgentie om gebruik te maken van die transferia. De meerwaarde is nog te klein. Wanneer de druk op het wegennet toeneemt en we moeten bufferen op de toegangswegen om de doorstroming op de S100 te garanderen, vormen transferia een goed alternatief voor het laatste stuk naar de stad, mits de kwaliteit goed is. We gaan onderzoeken hoe we de overstap via transferia kunnen verbeteren. Hierbij onderscheiden we de doelgroepen forens en bezoeker. Van belang is dat de prijs gunstig moet zijn, het aanvullende vervoer van goede kwaliteit is en dat het voor de reiziger iets oplevert zoals een kortere reistijd of reisgemak. Tevens onderzoeken we of de huidige locaties afdoende zijn of dat er behoefte is aan extra transferia in de regio of aan de rand van de stad zoals langs de

Aantrekkelijke stad



invalswegen vanuit het oosten (Duitsland), het zuiden en het westen. Hiervoor gaan we in overleg met de regio (buurgemeentes), gebruikers van de transferia en nemen we een voorbeeld aan steden met goed werkende transferia (Groningen, Utrecht, Maastricht, Den Bosch). Ten slotte onderzoeken we of grote parkeerterreinen van bedrijven, die in het weekend leeg staan, ingezet kunnen worden als overstap-punt voor winkelend publiek. In [deze afbeelding](#) → zijn gemeentelijke zoeklocaties voor toekomstige transferia weergegeven.



# Autoparkeren

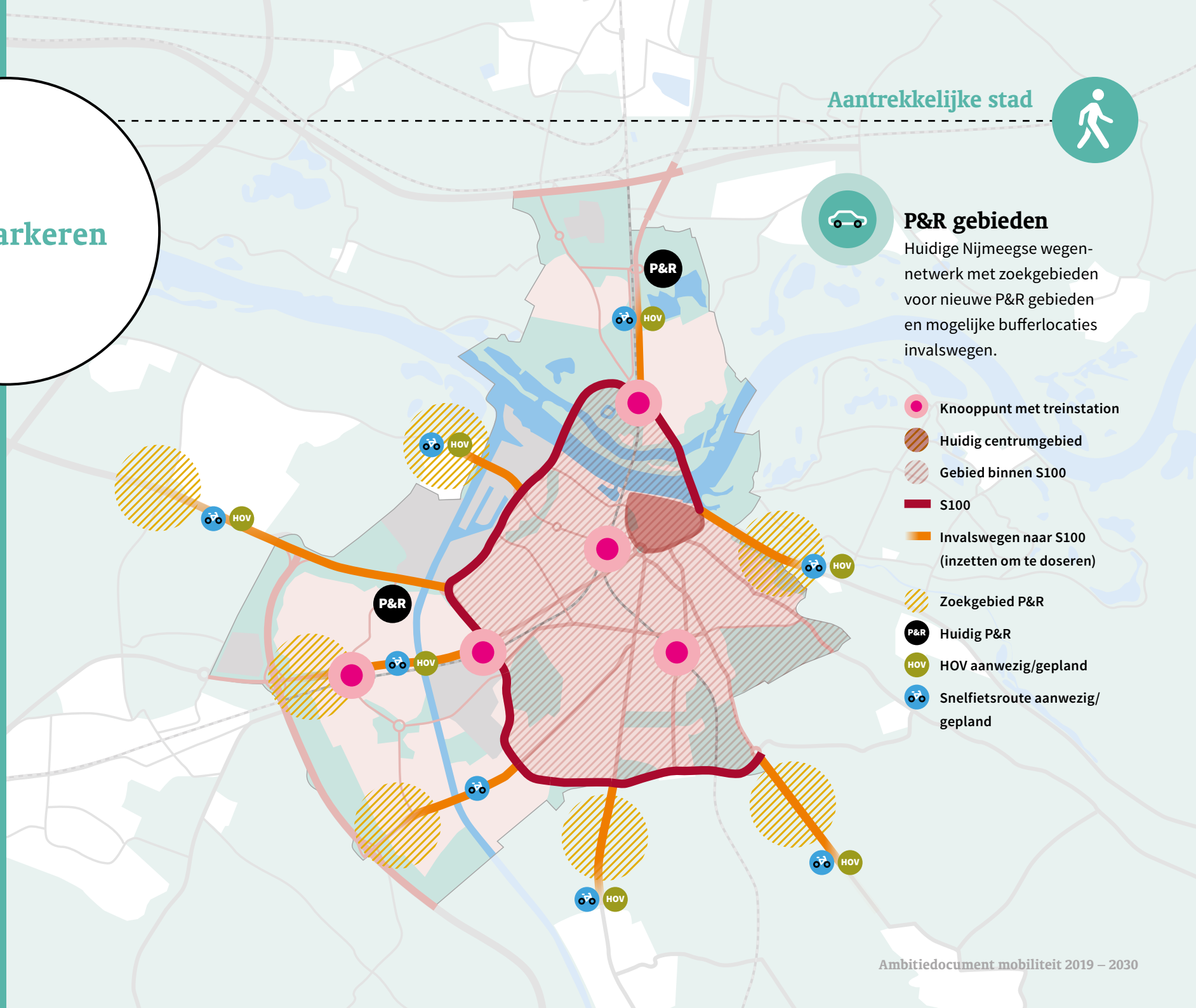
Aantrekkelijke stad



## P&R gebieden

Huidige Nijmeegse wegen-  
netwerk met zoekgebieden  
voor nieuwe P&R gebieden  
en mogelijke bufferlocaties  
invalswegen.

- Knooppunt met treinstation
- Huidig centrumgebied
- Gebied binnen S100
- S100
- Invalswegen naar S100  
(inzetten om te doseren)
- Zoekgebied P&R
- Huidig P&R
- HOV aanwezig/gepland
- Snelfietsroute aanwezig/  
gepland







## Verkeersveiligheid



**Naast verkeersdrukte is verkeersveiligheid door inwoners aangegeven als grootste stadsprobleem. Landelijk is er een stijging in het aantal verkeersslachtoffers.**

In Nijmegen is deze stijging nog niet zichtbaar. Dit neemt niet weg dat we streven naar zo min mogelijk verkeersslachtoffers. We sluiten hierbij aan bij het regionale verkeersveiligheidsbeleid (dit beleid wordt momenteel opgesteld). Basis voor dit beleid is het strategisch plan verkeersveiligheid 2030, dat door het Rijk is opgesteld om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Het regionale beleid richt zich op negen thema's. Deze zullen binnen de gemeente Nijmegen worden vertaald naar lokaal beleid. Onderdelen hiervan zijn onder andere veilige infrastructuur, kwetsbare verkeersdeelnemers en gedrag. Een van de uitgangspunten is dat wegen voldoen aan de landelijke uitgangspunten van Duurzaam Veilig, dus bij voorkeur zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden langs 50 km wegen, ruimere fietspaden en meer opstelruimte bij verkeerslichten. Binnen 30 km per uur wegen gaan we uit van menging van het verkeer, een beperkte breedte van het straatprofiel en de aanwezigheid van snelheidsremmers. Om de verkeersveiligheid te vergroten richten we onze wegen, waar mogelijk en wenselijk, in als 30 km/uur straten, belangrijke voorwaarde hierbij is dat de auto-intensiteit voldoende laag is. Daarnaast blijft er aandacht voor educatie voor de onervaren verkeersdeelnemers en wordt er ingezet op een regionaal programma met gedragscampagnes.



# CO<sup>2</sup> reductie wegverkeer en verbeteren leefomgeving

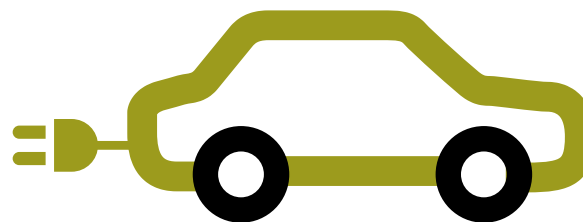
Volgens het CBS zorgt verkeer en vervoer voor ruim 21% van de emissie van kooldioxide (CO<sub>2</sub>) in Nederland. Deze uitstoot willen we terugdringen. Wandelen en fietsen zijn de milieuvriendelijkste vormen van vervoer. Actieve mobiliteit heeft de hoogste prioriteit, maar mensen zullen ook gebruik blijven maken van gemotoriseerd verkeer. We stimuleren elektrisch rijden daarom zo goed mogelijk, waarbij de betaalbaarheid voor individuele bewoners en voor bedrijven een randvoorwaarde is.

De transitie richting emissieloos rijden vergt een aanpak op een aantal fronten, zowel faciliterend als regulerend. Duurzaam vervoer pakken we zoveel mogelijk op binnen de regio Arnhem Nijmegen.

Aanbesteding  
ov en  
doelgroepen-  
vervoer



Nieuwe  
mobiliteits-  
diensten



## Duurzame stad

De weg  
naar zero  
emissie



Logistiek en  
scheepvaart







## Aanbesteding openbaar vervoer en doelgroepenvervoer



**De aanbesteding van het openbaar vervoer wordt uitgevoerd door de provincie Gelderland, die van het doelgroepenvervoer door de gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen, samenwerkend in het DRAN (Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen).**

De huidige OV-concessie voor de regio Arnhem Nijmegen loopt van 2013 tot 2023 en is met de trolleybussen op groene stroom en bussen op groen gas nog altijd de schoonste van Nederland. Het groen gas wordt regionaal geproduceerd. De concessie is daarmee klimaatneutraal, maar nog niet zonder uitstoot. Provincie Gelderland heeft in 2016 een bestuursakkoord getekend, waarin staat dat het regionaal busvervoer in 2030 volledig emissievrij moet zijn. Uiterlijk in 2025 zijn alle nieuw instromende bussen emissievrij. Gemeente Nijmegen heeft de ambitie dat de nieuwe OV-concessie per 2023 geheel emissievrij is en onderzoekt daartoe de mogelijkheden samen met de provincie en de gemeenten uit de regio Arnhem Nijmegen.

Het doelgroepenvervoer betreft het vervoer van leerlingen, WMO-gerechtigden en andere doelgroepen. De gemeenten uit de regio Arnhem Nijmegen zijn hiervoor opdrachtgever. In 2019 wordt een nieuwe aanbesteding van dat vervoer uitgevoerd, waarin we proberen zo schoon mogelijke voertuigen te krijgen. Hierbij moet een goede balans worden gevonden tussen de duurzaamheid van de voertuigen en de kosten van de exploitatie. Een geleidelijke instroom van schone voertuigen lijkt het meest kansrijk.







## Nieuwe mobiliteitsdiensten



We willen niet dat iedere individuele auto met een verbrandingsmotor wordt vervangen door een individuele elektrische auto. Dan staat straks de stad vast in een duurzame file en ontstaat geen ruimte voor een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom willen we de transitie richting elektrisch rijden zoveel mogelijk combineren met de transitie richting deelmobiliteit.

### Deelmobiliteit

Nu stappen mensen vaak uit gewoonte in de eigen auto. Als meerdere bewoners een voertuig delen scheelt dat parkeerplekken en ruimte op de weg. Nijmegen verleent medewerking aan vormen van deelmobiliteit, mits deze inspelen op een concrete vraag uit de stad of de wijk en aan minimale kwaliteitseisen voldoen zoals het ter beschikking stellen van data aan aanbieders van mobiliteitsapps. We zijn geen voorstander van een deelsysteem zonder vaste stallingsplekken (free floating systeem), omdat voertuigen dan al snel hinderlijk of onveilig in de openbare ruimte worden gestald.

In de periode 2019 – 2021 realiseren we **tien eHUBS in Nijmegen** → en drie in Arnhem. eHUBS zijn knooppunten in de wijk waar mensen diverse vormen van elektrisch vervoer kunnen huren. Met dit concept bieden we mensen de mogelijkheid om per rit een bewuste vervoerswijzekeuze te maken. Het eHUBS project is onderdeel van een subsidie vanuit Interreg Noord West Europa, in samenwerking met andere Europese steden. Dit project levert ons informatie en ervaring op, waarmee we deelmobiliteit verder kunnen uitrollen in de stad en in de regio.



# Nieuwe mobiliteitsdiensten

Duurzame stad



## Potentiële locaties voor de eerste tien Nijmeegse eHUBS

Uit nader onderzoek moet blijken of deze echt kansrijk zijn of andere locaties in beeld komen.

De invulling van een eHUB kan per locatie verschillen op basis van de wensen van de bewoners. Het aanbod kan o.a. bestaan uit e-bikes, e-bakfietsen, elektrische auto's of e-scooters.

- 1 De Klif
- 2 Vossenpels
- 3 Het Eikpunt
- 4 Hof van Holland
- 5 Waalfront/TPN West
- 6 Museumkwartier
- 7 Westzijde centraal station
- 8 Metterswane
- 9 Hengstdal
- 10 Dukenburg





## Nieuwe mobiliteitsdiensten

### Mobility as a Service

De potentie van een grote keuze tussen verschillende mobiliteitsdiensten zoals deelauto's, deelfietsen, flexibele of traditionele vormen van openbaar vervoer of eventueel taxi's wordt pas echt benut als de gebruiker via één app een overzicht heeft van de beschikbare diensten, en zijn reis via die app kan plannen, boeken en betalen. Dit concept heet Mobility as a Service (MaaS). Het idee is dat mensen geen vervoersmiddel meer bezitten, maar gebruik maken van het vervoersmiddel dat op dat moment het meest geschikt is. De mobiliteitsvraag van de individuele gebruiker vormt het uitgangspunt.

Wij zien een rol voor MaaS weggelegd in het dagelijkse woon-werkverkeer, maar ook als vangnet wanneer andere vormen van vervoer onvoldoende aanwezig zijn. MaaS kan dus zowel een maatschappelijke als een sociale functie vervullen.

Op de campus Heyendaal is de eerste pilot met MaaS gestart. Op basis van de ervaringen gaan we kijken of en hoe we het kunnen opschalen.

Het aanbieden van MaaS is een verantwoordelijkheid van de markt. Belangrijk is dat aanbieders van mobiliteitsdiensten data ter beschikking stellen in een uniform formaat zodat deze kan worden opgenomen in een MaaS-platform.

### Randvoorwaarden voor nieuwe mobiliteitsdiensten

Voor nieuwe mobiliteitsdiensten zoals deelmobiliteit, MaaS of flexibele vormen van kleinschalig openbaar vervoer, is het noodzakelijk om aan een aantal randvoorwaarden te voldoen om de kans op succes te vergroten:

#### ○ Bepaal de vraag

Begin niet met een technische oplossing, maar ga in overleg met zoveel mogelijk stakeholders om te bepalen waar zij behoefte aan hebben en bepaal dan welke oplossing daarbij past. Op die manier voorkom je dat een app of een vervoersdienst na verloop van tijd moet verdwijnen omdat er geen gebruik van wordt gemaakt.

#### ○ Sluit aan bij gevoelde urgentie

Mensen moeten een noodzaak voelen om iets anders te proberen, anders blijft men hangen in gewoontegedrag. Denk aan gebieden met een hoge parkeerdruk of aan mensen die elke dag in de file staan.

#### ○ Creëer aanbod

Zorg ervoor dat het alternatief (bijvoorbeeld de eHUBS) aantrekkelijk is. Dit alternatief moet van hoge kwaliteit, betrouwbaar en betaalbaar zijn. Daarnaast is voldoende beschikbaarheid van belang.

#### ○ Sluit aan bij bestaande energie

Onderscheid bedrijven of groepen inwoners die graag willen veranderen, die aan de slag willen, maar misschien nog niet weten hoe. Laat daarmee zien dat de innovatie werkt en dat zal anderen stimuleren om mee te doen. Zo kan de innovatie worden opgeschaald.







## Logistiek en scheepvaart



**De groeiende stroom aan logistieke voertuigen zorgt voor drukke straten en voor luchtvervuiling. Om de luchtkwaliteit te verbeteren wordt gestreefd naar verschoning van het goederenvervoer zowel over de weg als over het water.**

### **Zero-emissiezone in het stadscentrum**

Nijmegen is voornemens om in 2020 een besluit te nemen om per 2025 een zero-emissiezone voor stadslogistiek in te stellen in het stadscentrum. Dit is conform de afspraken die zijn vastgelegd in de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek en het nationale Klimaatakkoord. Vervoerders hebben dan vijf jaar de tijd om zich hierop voor te bereiden en elektrische voertuigen aan te schaffen, over te stappen op andere voertuigen voor de last mile (bijvoorbeeld bakfietsen) of om een logistieke hub te ontwikkelen of gebruik te maken van een hub van een andere ondernemer.

Samen met samenwerkingspartners zoals het Rijk, de provincie Gelderland, de regio Arnhem Nijmegen en het Gelders Energie Akkoord, faciliteren wij de transitie richting zero emissie stadslogistiek. Gezamenlijk werken we aan de regionale vertaling van het landelijke klimaatakkoord voor de CO2-reductie van het wegverkeer. Als eerste stap benoemen we concrete maatregelen voor 2019 – 2022. Het bedrijfsleven geeft aan dat het ontwikkelen van businessmodellen voor schone hubs en een duurzame last mile een





## Logistiek en scheepvaart

verantwoordelijkheid is voor de private sector. Investeren in elektrische vrachtvoertuigen en snelle laadvoorzieningen voor die voertuigen is financieel nog niet haalbaar. Via subsidieregelingen vanuit de provincie en via het realiseren van openbare snelladers met groot vermogen proberen we deze zorg van het bedrijfsleven weg te nemen.

### Duurzame scheepvaart

De Waal heeft een belangrijke economische functie, die we verder kunnen versterken. Het is echter ook een grote bron van vervuiling. De binnenvaart en riviercruises maken gebruik van vervuilende dieselmotoren. De afschrijving van de investeringen duurt lang en schonere brandstoffen zijn nog niet voldoende voorradig of financieel onhaalbaar. Nijmegen doet mee met het Europese CLINSH project, waarmee een schonere binnenvaart wordt gestimuleerd. Langs de Waal is apparatuur geplaatst die de luchtvervuiling meet. Voor de cruiseschepen is walstroom aangelegd, zodat zij niet meer afhankelijk zijn van dieselgeneratoren. Op het voormalige terrein van de kolencentrale wordt onder meer een project voor het verduurzamen van de energievoorziening van binnenvaartschepen voorzien (Waal Energie).







## De weg naar zero emissie



**De transitie naar elektrisch vervoer gaat stap voor stap. Zowel voertuigen op batterijen als op waterstof zijn elektrische voertuigen, maar ze hebben andere kenmerken en ieder hun voor- en nadelen.**

Nijmegen heeft op dit moment geen voorkeur voor batterijen of waterstof. Zij kunnen mogelijk naast elkaar bestaan. Op dit moment lijkt de ontwikkeling van batterijtechniek sneller te gaan dan de ontwikkeling van waterstof, maar we proberen beide te faciliteren.

### **Realisatie regionale laadinfrastructuur**

Hoe meer elektrische auto's in gebruik zijn, hoe meer faciliteiten er moeten zijn om ze op te laden. Het is belangrijk dat er een lokaal en regionaal dekkend netwerk komt met een goede mix tussen reguliere laadpalen voor langzaam laden, snelladers en supersnelladers. Ook moeten er voldoende geschikte laders beschikbaar zijn voor de zakelijke markt en grote voertuigen zoals trucks, bestelbusjes, taxi's en bussen.

Nijmegen ontwikkelt in 2019 / 2020 een visie op laadinfrastructuur, zoveel mogelijk samen met de regio. Daarmee sluiten we aan op de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Onze visie zal concrete doelstellingen bevatten en een proces om die doelstellingen te behalen. Ook doen we een voorstel om het plaatsingsproces te versnellen en gaan we in op de opwekking van duurzame energie en de mogelijkheden voor







## De weg naar zero emissie

een smart grid, waarbij het laden van voertuigen goed wordt afgestemd met de elektriciteitsbehoefte van huizen, zodat de pieken en dalen in de vraag naar stroom kunnen worden beheerst. In de uit te werken parkeervisie leggen we vast hoe we beleidsmatig omgaan met parkeer- en laadplekken voor elektrische auto's.

Naast laadinfrastructuur voor auto's, bepalen we ook de behoefte aan laadinfrastructuur voor e-bikes, e-scooters en speed pedelecs.



### Milieuzone

Via een milieuzone kan de gemeente bepalen dat vervuilende voertuigen niet meer welkom zijn in (delen van) de stad. Gemeente Nijmegen doet onderzoek naar de mogelijkheden van zo'n milieuzone: voor welk gebied kan zo'n zone gelden (binnenstad, gebied binnen de S100, hele stad), welke voertuigen wil je weren, welke effecten zijn te verwachten, hoe kan je een milieuzone handhaven en welke kosten zijn eraan verbonden? Uit die verkenning moet een besluit komen of en zo ja: hoe en wanneer we de milieuzone gaan invoeren.

Vervuilende scooters en bromfietsen kunnen niet in een milieuzone worden meegenomen, maar zijn wel een bron van vervuiling met name op het fietspad. We volgen de proef in Amsterdam waar zij op de rijbaan moeten rijden in plaats van op het fietspad en besluiten op een later moment of wij Amsterdam hierin volgen of dat we deze vervuilende voertuigen op een andere manier aanpakken.



# Optimale bereikbaarheid voor verschillende doelgroepen ondanks groei

Een economisch veerkrachtige stad is een stad waar voldoende werkgelegenheid is en een goed ondernemers- en vestigingsklimaat heerst. Onderdeel van dit vestigingsklimaat wordt gevormd door de bereikbaarheid van de bedrijven, voor werknemers, werkgevers en leveranciers. Op dit moment werken veel Nijmegenaren buiten de stad (circa 42.500 personen). Van de banen in Nijmegen wordt 60% ingevuld door mensen van buiten de stad. Dit zorgt voor een dagelijkse stroom van forensen van en naar Nijmegen. Om een groei in het aantal banen en werkgevers te faciliteren moet gekeken worden hoe dit kan worden gerealiseerd binnen de bestaande ruimte.

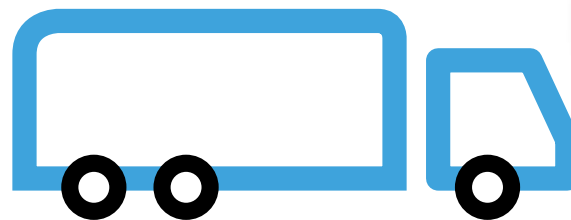
Regionale en lokale bereikbaarheid



Bereikbaarheid grote werkgelegenheidslocaties



Versterken knooppunten



## Economisch veerkrachtige stad

Efficiënte en schone stadslogistiek



Verkeersmanagement





## Regionale en lokale bereikbaarheid



**In de inleiding is beschreven hoe we de (inter)nationale en regionale bereikbaar willen verbeteren. In dit hoofdstuk richten we ons vooral op de lokale bereikbaarheid.**

Voorheen vormde het Keizer Karelplein het hart van de stad voor het Nijmeegse autoverkeer en reed al het doorgaande verkeer door het stadscentrum. Sinds de komst van de stadsbrug de Oversteek is de S100 geïntroduceerd. De S100 fungeert in Nijmegen als rondweg en biedt een alternatief voor de route door de binnenstad. Vanuit de S100 zijn er inpridders die het verkeer geleiden naar de plek van bestemming.

Op dit moment zien we nog geen grote knelpunten in de autobereikbaarheid. Nijmegen scoort op dit moment goed op de bereikbaarheid van banen (banen binnen een acceptabele reisafstand, goede verbindingen, weinig files). We zien wel dat het drukker is geworden en dat het steeds moeilijker wordt om de doorstroming – zeker tijdens de piekuren – te garanderen. Tijdens de spits ontstaan op enkele plekken vertragingen. Verwacht wordt dat bij ongewijzigd beleid de doorstroming verder onder druk komt te staan.

Voor het op peil houden van de doorstroming is het nodig om werkgevers en werknemers te stimuleren om buiten de spits te rijden of over te stappen op een ander vervoersmiddels zoals de fiets of de bus. Naast stimuleren zal de gemeente hiervoor ook faciliteiten bieden, zoals kwalitatief







## Regionale en lokale bereikbaarheid

hoogwaardig vervoer, snelle fietsroutes en goede overstap- en overslagpunten. Ondanks deze maatregelen verwachten wij dat de drukte tijdens piekuren blijft toenemen. In de toekomst kan het dan ook nodig zijn om de capaciteit op de invalswegen te begrenzen om de leefbaarheid in de stad niet verder onder druk te zetten en de doorstroming op de S100 te kunnen garanderen.

De bereikbaarheid van Nijmegen en haar economische kerngebieden betreft niet alleen de bereikbaarheid via de weg en het spoor. Door de situering aan de Waal vormt de haven een belangrijke spil in het (inter)nationale goederenvervoer per water. Het vervoer via het water is een goed alternatief voor het vervoer per weg, we streven dan ook naar een versterking van de inzet van de rivier.





## Bereikbaarheid grote werk- gelegenheids- locaties



**Met een gedragsaanpak wordt binnen regionaal verband ingezet op het verminderen van het aantal verkeersbewegingen tijdens de spits en het stimuleren van duurzame mobiliteit.**

Een van de voorbeelden hieruit is de werkgeversaanpak die is toegepast in samenwerking met onze partners van campus Heyendaal. Door samen actief in te zetten op een duurzame bereikbaarheid van de campus zijn er reeds effectieve maatregelen geïmplementeerd zoals het wijzigen van de college-tijden om de piekdruk in de spits af te vlakken, het aanbieden van deelfietsen en het realiseren van een hub om efficiënter te kunnen bevoorraden. Bereikbaarheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van diverse overheidslagen, ondernemers, bewoners, onderwijsinstellingen, openbaarvervoerbedrijven en aanbieders van mobiliteitsdiensten. Daarom willen we deze aanpak doorzetten en uitbreiden naar andere werkgelegenheidsgebieden (waaronder TPN West, Novio Tech Campus, Bijsterhuizen, Winkelsteeg, Park 15). In het benaderen en samenwerken met de bedrijven speelt de regionale mobiliteitsmakelaar een belangrijke rol.







## Versterken knooppunten



**Vanuit het ondernemend perspectief is het belangrijk dat werknemers op hun werk kunnen komen. Werknemers worden gestimuleerd hun mobiliteitsgedrag aan te passen en niet (tijdens de spits) met hun auto naar het werk te komen. Het is dan wel belangrijk dat er alternatieven zijn.**

Het openbaar vervoer in Nijmegen verbindt een aantal knooppunten, zie [deze afbeelding](#) →. Dit zijn punten waar verschillende verschillende vervoerswijzen samenkomen. Deze knooppunten zijn vaak gekoppeld aan economische kerngebieden, zoals (logistieke) bedrijventerreinen, binnenstad, onderwijs- en zorgclusters. De bereikbaarheid van deze gebieden wordt mede bepaald door de verbinding van en tussen de knooppunten en de first en last mile (voor- en natransport) vanaf of naar een knooppunt. Om duurzaam vervoer te stimuleren wordt ingezet op het versterken van de knooppunten door:

- Inventariseren van mogelijke nieuwe knooppunten
- Inzet van HOV tussen knooppunten
- Optimaliseren overstap tussen verschillende modaliteiten bij een knooppunt
- Aanbieden verschillende vervoersvormen bij een knooppunt (bus, fiets, trein, deelsystemen)
- Aanbieden aanvullende faciliteiten bij knooppunt (pakket-ophaal punt, flexwerkplekken)

Op kleinere schaal speelt bereikbaarheid van winkelcentra in woonwijken ook een rol. Waar mogelijk kijken we of deze ook kunnen meeliften met maatregelen die voor de grote werkgeverslocaties worden ingezet.





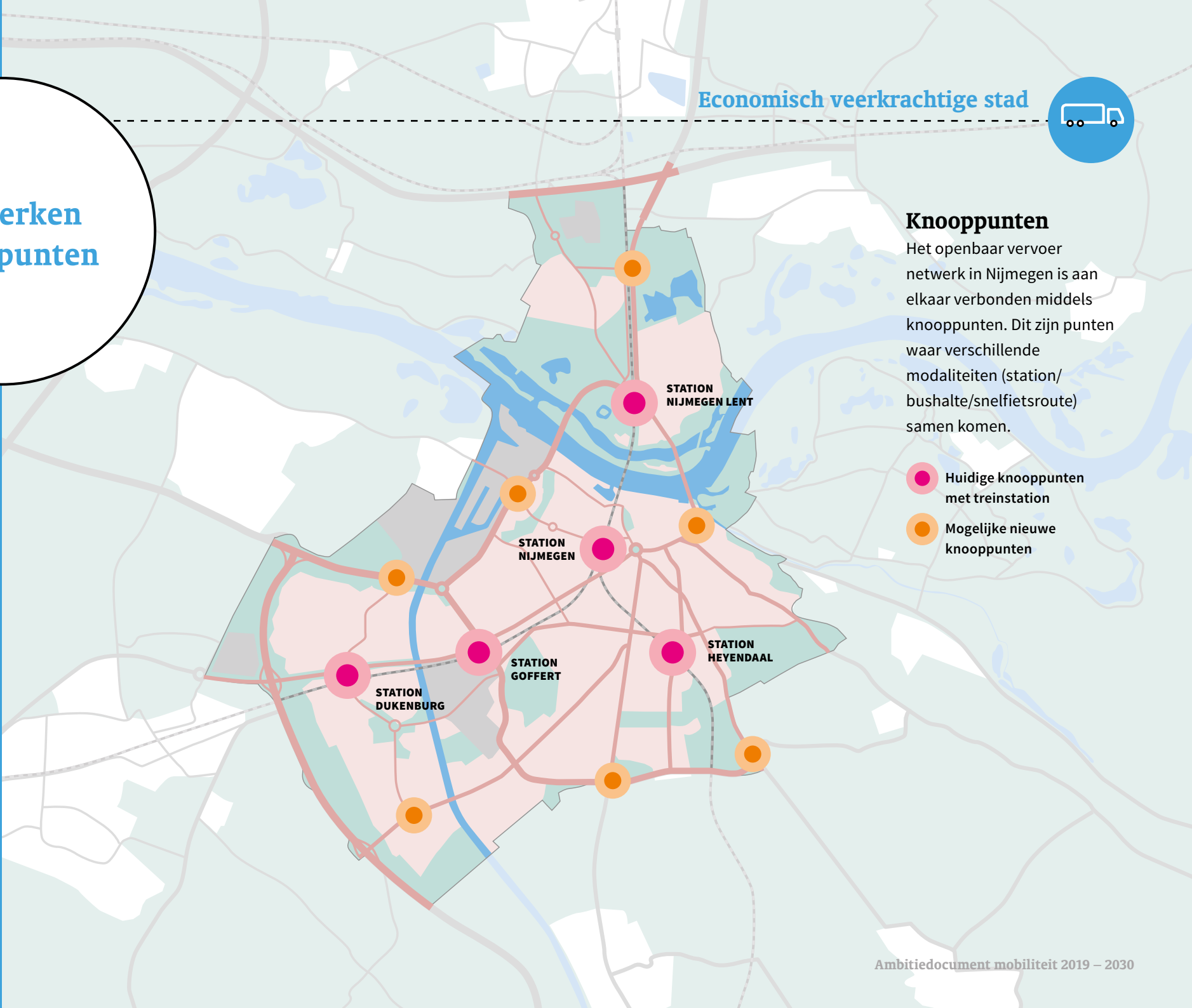


# Versterken knooppunten

## Knooppunten

Het openbaar vervoer netwerk in Nijmegen is aan elkaar verbonden middels knooppunten. Dit zijn punten waar verschillende modaliteiten (station/ bushalte/snelfietsroute) samen komen.

-  Huidige knooppunten met treinstation
-  Mogelijke nieuwe knooppunten





## Efficiënte en schone stadslogistiek



**Logistiek is een belangrijk onderdeel van de mobiliteit en is essentieel voor een goed functionerende stad. Het zorgt echter ook voor de nodige uitdagingen omdat het aantal bezorgvoertuigen groeit, zowel in het stadscentrum als in de wijken.**

We zetten in op twee sporen: efficiënte en schone stadslogistiek. De verschoning van de logistiek is verder uitgewerkt in het hoofdstuk duurzame stad. Om te komen tot efficiënter vervoer stimuleren we logistieke hubs. Leveringen verzamelen zich op deze hubs en worden met volle en schone voertuigen naar de eindbestemming gebracht. De markt is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van deze concepten, het werven van klanten en het rond krijgen van de business case. Gemeente Nijmegen heeft een faciliterende rol, die onder andere bestaat uit het ruimtelijk mogelijk maken van op- of overslagpunten en het (laten) realiseren van openbare oplaadinfrastructuur.

Een bijzondere vorm van logistiek is de bouwlogistiek. Ook in de komende periode wordt een aantal grote langdurige projecten in en om de stad uitgevoerd. We willen dat de verkeershinder van dit soort projecten beperkt is en dat de veiligheid voor overige weggebruikers centraal staat. We stellen daarom randvoorwaarden (zoals het opstellen en uitvoeren van een mobiliteitsplan) bij bouwprojecten met een grotere mobiliteitsimpact.





## Verkeers- management



De laatste invalshoek bij het beter benutten van de bestaande infrastructuur is het inzetten op verkeersmanagement. Dit is enerzijds ervoor zorgen dat reizigers goed geïnformeerd worden over de beschikbare (deel) mobiliteitsdiensten en reistijden. Anderzijds gaat het om het flexibel en slim omgaan met nieuwe technologische ontwikkelingen om de verkeersafwikkeling op de hoofdwegen te optimaliseren.

Met nieuwe technologieën zoals slimme verkeerslichten (i-VRI's) kan prioriteit gegeven worden aan bepaalde verkeersstromen op bepaalde momenten en kunnen verkeerslichten 'praten' met voertuigen. Door meer datagestuurd te werken, kunnen nieuwe oplossingen mogelijk worden die voorheen niet in beeld waren.

We verwachten dat in de toekomst het autoverkeer ondanks aanvullende maatregelen zal toenemen. Om de leefbaarheid in de stad niet verder onder druk te zetten kan het zijn dat we op piekmomenten grenzen moeten stellen aan de capaciteit die een bepaalde weg aan kan. Door middel van dynamisch verkeersmanagement kan dan de capaciteit aan de rand van de stad begrensd worden, zodanig dat het onderliggend wegennet het autoverkeer nog kan verwerken en het verkeer niet stilstaat in de stad. Als uitwerking van dit ambitiedocument werken we een visie op dynamisch verkeersmanagement uit waarin zowel lokale als regionale scenario's zullen worden opgenomen.





# Maatschappelijke en sociale bestemmingen in de stad toegankelijk voor iedereen

Het streven is dat iedereen toegang heeft tot een geschikt vervoersmiddel en dat fysieke of financiële beperkingen geen reden mogen zijn om thuis te blijven of niet naar een bestemming te kunnen komen. Als gemeente willen wij bijdragen aan mobiliteitsgeluk. Per wijk verschilt het welke vervoersmogelijkheden er zijn en op welke manier bewoners zich verplaatsen of willen verplaatsen. Om er voor te zorgen dat het vervoerssysteem aansluit bij de wensen van de bewoners maken we een wijkgerichte aanpak.

Investeer  
in de wijken



Vergrijzing



## Sociale en gezonde stad

Actieve en  
gezonde stad





## Investeer in de wijken

**Samen met inwoners bepalen we wat de mobiliteitsbehoefte is in de wijk en hoe mobiliteit kan bijdragen aan een sociale en gezonde stad.**

Enkele voorbeelden kunnen zijn:

- Het verbeteren en/of aanleggen van fiets- en wandelroutes om sociale cohesie tussen wijken te vergroten en beweging te stimuleren.
- Aanbieden van deelmobiliteit in de wijken
- Toegankelijkheid van de openbare ruimte vergroten
- Nieuwe doelgroepgerichte concepten; zoals een flexibel ov-systeem of buurtbus. We kunnen daarbij verkennen of vrijwilligers daarin een rol kunnen spelen.

We richten ons in eerste instantie op de wijken Dukenburg, Lindenholt, Hatert en Neerbosch-Oost.

Deze wijken liggen verder van het stadscentrum en station Nijmegen af en het MaasWaalkanaal en de S100 zijn een barrière om bij het centrum of de ziekenhuizen te komen. Daarnaast is de kwaliteit van het openbaar vervoer, mede door de 'bloemkool-vorm' van deze wijken niet optimaal en is de fiets vanwege de grotere afstanden niet voor iedereen een geschikt vervoersmiddel.







## Vergrijzing

**Het thema vergrijzing wordt gelinkt aan de sociale en gezonde stad. Met een toenemend aantal ouderen en meer mensen die op latere leeftijd actief blijven heeft dit ook gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte.**

Het wordt steeds belangrijker dat de openbare ruimte toegankelijk is voor iedereen. Bij de weginrichting wordt al rekening gehouden met maatregelen om de kans op eenzijdige ongevallen te verkleinen zoals het zo min mogelijk plaatsen van paaltjes en andere obstakels. Dit beleid wordt gecontinueerd.

Elektrische fietsen kunnen helpen bij het mobiel houden van ouderen, maar levert ook risico's op vanwege de hogere snelheid en een verminderd reactievermogen. Met informatiebijeenkomsten geven we ouderen voorlichting over het verantwoord gebruik van de e-bike.







## Actieve en gezonde stad



**Vanuit de thema's aantrekkelijke stad en duurzame stad wordt ingezet op actieve vormen van vervoer, fietsen en lopen en het verminderen van de uitstoot door wegverkeer.**

Dit draagt bij aan een betere gezondheid voor de inwoners van Nijmegen doordat ze worden gestimuleerd om meer te bewegen en indirect doordat minder autogebruik leidt tot een schonere lucht. Daarnaast kunnen aantrekkelijke recreatieve fiets- en wandelroutes stimuleren tot bewegen. Het programma Groen, Gezond en In Beweging sluit hier mooi op aan.



# Samen werken aan de uitvoering van onze ambities

Dit ambitedocument heeft een planhorizon tot 2030. De wereld van de mobiliteit verandert snel, dus we moeten flexibel zijn in de uitvoering van dit beleid. Dat betekent dat na vaststelling door de raad een uitvoeringsprogramma wordt gemaakt voor de komende vier jaar.

Dat uitvoeringsprogramma actualiseren we jaarlijks, waarbij we inspelen op nieuwe wensen vanuit de samenleving, nieuwe (technologische) mogelijkheden, de begroting en ontwikkelingen in de regio.

We nodigen inwoners en stakeholders uit om mee te denken over de uitwerking en uitvoering van de visie.

Van ambitie-  
document naar  
uitvoering



Onderscheid  
naar gebieden



## En nu verder

Continu en  
flexibel proces



Uitnodiging tot  
samenwerking







## Van ambitie- document naar uitvoering

**Na vaststelling van het ambitiedocument worden de ambities verder uitgewerkt in deel-beleidsstukken. De eerste prioriteit ligt bij de volgende punten, zonder onderlinge rangschikking:**

- Opstellen parkeervisie inclusief onderzoek transferia
- Programma Slim & Schoon Onderweg Arnhem Nijmegen 2019 – 2022 met projecten als eHUBS, stadslogistiek, maatregelen S100, werkgeversaangepak, duurzaam bereikbaar Heyendaal e.d.
- Voorbereiden besluitvorming en implementatie milieuzone en zero-emissiezone
- Regionaal meerjarenprogramma (H)OV
- Regionaal meerjarenprogramma fietsinfrastructuur (snelle fietsroutes, fietsinfrastructuur in de stad, fietsparkeren)
- In gesprek met bewoners en bedrijven over hun vervoerbehoefden en mogelijke oplossingen
- Planvorming stations Nijmegen en Nijmegen Heyendaal
- Visie op laadinfra en deelmobiliteit
- Visie dynamisch verkeersmanagement

De uitwerking van het ambitiedocument leidt tot een uitvoeringsprogramma waarin planning van de maatregelen en de financiën zijn opgenomen.





En nu verder



## Onderscheid naar gebieden

Er is niet één aanpak voor de mobiliteit in Nijmegen.  
We moeten maatwerk leveren en maken daarbij  
onderscheid in gebieden:

- Het stadscentrum
- Ring rond het centrum
- Woonwijken buiten de S100
- Grotere werkgelegenheidsgebieden

Zie **dit kaartje** → voor een toelichting.



## Onderscheid naar gebieden

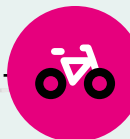
### 1 Het stadscentrum

Hier is de druk op de openbare ruimte het grootst en worden veel functies gecombineerd. Dit gebied is in transitie van een plek om te kopen naar een plek om te ontmoeten. Verblijven, beleven en recreëren worden steeds belangrijker. De nadruk ligt hier op de voetganger en op verblijven. Je kunt overwegen om in het kader van 'Nijmegen omarmt de Waal' ook het Waalfront en het centrumgebied van de Waalsprong bij het stadscentrum te betrekken, maar dat is een discussie die in het kader van de Omgevingsvisie gevoerd moet worden.

### 2 Ring rond het centrum

In dit gebied zijn de afstanden relatief kort, is de verstedelijking relatief hoog en bevinden zich het stadscentrum en campus Heyendaal. We geven hier prioriteit aan de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer. Doorgaand autoverkeer door dit gebied is ongewenst, bestemmingsverkeer komt zoveel mogelijk via de kortst mogelijke inprickers vanaf de S100.

En nu verder



### 3 Woonwijken buiten de S100

We gaan het gesprek met de wijk aan om te achterhalen wat de mobiliteitsbehoefte is die in de wijken leeft. Daarbij is het goed mogelijk dat in de wijken Dukenburg, Lindenholt, Neerbosch-Oost en Hatert heel andere behoeften leven dan in de Waalsprong, omdat deze wijk nog volop in ontwikkeling is.

### 4 Grotere werkgelegenheidsgebieden

Hierbij maken we onderscheid in de campus-gebieden (Heyendaal, Novio Tech Campus, en mogelijk in de toekomst ook het Engie-terrein) en de intensieve bedrijfsterreinen (Westkanaaldijk, TPN West, De Grift, Bijsterhuizen, Brabantse Poort / Kerkenbos). Hier willen we de werkgeversaanpak toepassen zoals dat ook is gebeurd op Heyendaal.





## Uitnodiging tot samenwerking



Het bereikbaar en leefbaar houden van Nijmegen en de omgeving is een complexe opgave en vergt intensieve samenwerking met andere partijen: bewoners, ondernemers, belangenorganisaties, vervoerbedrijven, de gemeenten binnen de regio Arnhem Nijmegen, de provincie Gelderland, het Rijk en Europa.

Dit ambitiesdocument mobiliteit kan gezien worden als uitnodigingsvisie om in gesprek te gaan met iedereen die een bijdrage kan en wil leveren. De gemeente Nijmegen neemt daartoe het initiatief, maar staat ook open voor initiatieven van anderen.







## Continu en flexibel proces



De wereld van de mobiliteit verandert snel. Disruptieve oplossingen komen eraan, maar we weten niet precies wanneer en welke dat zijn. Ook het draagvlak voor nieuwe mobiliteitsdiensten of voor strengere sturingsprincipes kan in korte tijd groeien of afnemen.

Dat betekent dat de uitvoering van deze visie een continu en flexibel proces moet worden, dat snel kan worden aangepast, zonder de doelen van de vier grote opgaven uit het zicht te verliezen. Daarom stellen we de volgende aanpak voor:

○ **Ambitiedocument Mobiliteit**

○ **Jaarlijks budget voor kansrijke initiatieven**

Hiermee willen we kansrijke initiatieven vanuit de samenleving steunen, bij voorkeur vanuit het regionale programma Slim en Schoon Onderweg.

○ **Uitvoeringsprogramma voor de korte termijn**

Dit programma bevat een overzicht van de uit te voeren maatregelen. Het uitvoeringsprogramma bevat de planning en financiën. De invulling van dit programma wordt gekoppeld aan de meerjarenbegroting. De maatregelen volgen uit de uitwerking van dit ambitiedocument.

○ **Programma voor de langere termijn**

Dit regionale programma bevat de projecten op de langere termijn en vormt de basis voor lobby richting de hogere overheden.

○ **Continue monitoring**

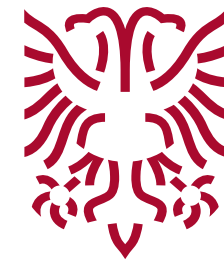
We gebruiken de beschikbare data en ontwikkelen een dashboard zodat we de ontwikkeling van de mobiliteit kunnen volgen en waar nodig kunnen bijsturen.



# Samenvatting van de ambities







# Nijmegen

## Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Nijmegen.

**Tekstredactie** Gemeente Nijmegen

**Ontwerp en infographics** Deel 2 ontwerpers

**Fotografie** Bert Beelen

**Meer info** [www.nijmegengoodopweg.nl](http://www.nijmegengoodopweg.nl)

