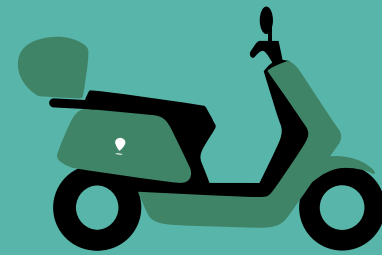
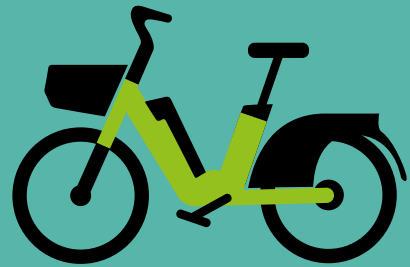




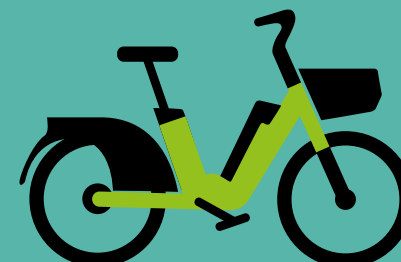
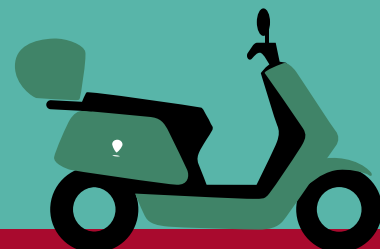
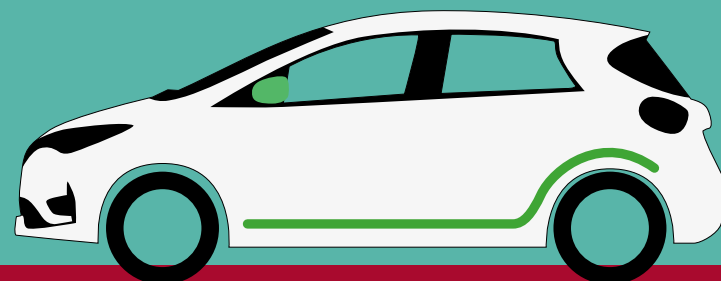
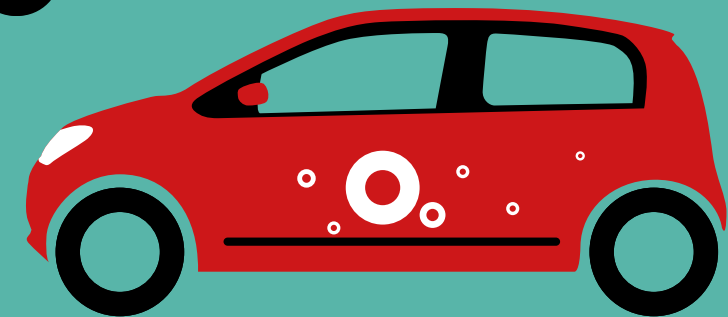
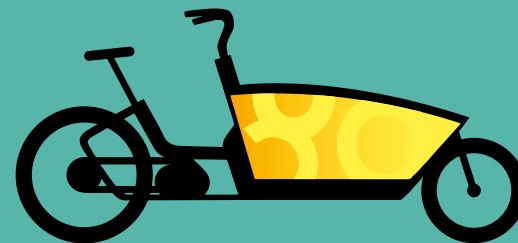
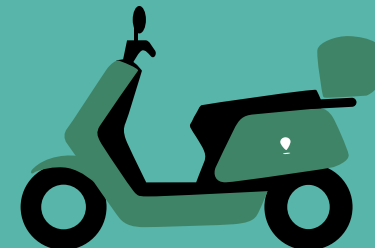
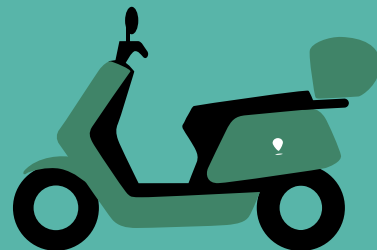
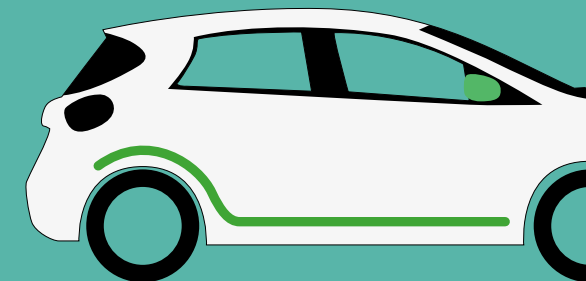
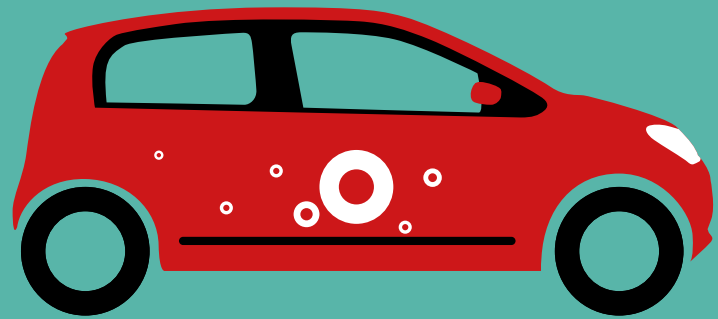
Nijmegen



# Aanpak deelmobiliteit



2024 - 2028



De gemeente Nijmegen heeft nieuwe plannen gemaakt voor deelvervoer. Meerdere personen kunnen hiermee op verschillende momenten hetzelfde voertuig gebruiken. Het delen van vervoermiddelen is een belangrijke aanvulling op openbaar vervoer en de eigen fiets. Hierdoor wordt het bezit van een (tweede) auto in de stad minder noodzakelijk. En zo maken we in Nijmegen meer ruimte voor nieuwe woningen, natuur, spelen en ontmoeting.

### We zetten verkennende stappen naar een bureau Mobiliteitsbeheer.

Dat is bedoeld om voor een goed aanbod van deelvervoer bij (nieuwe) woningen te zorgen.

### We gaan samen met en vóór inwoners aan de slag.

We richten ons daarbij op het delen van vervoermiddelen, het bepalen van de locaties voor het parkeren van deelvervoermiddelen (hubs) en het vervoersaanbod bij de hubs. Ook de betaalbaarheid van deelvervoer en autodelen met bekenden komen aan bod.

### We gaan hubs maken in de hele stad.

Dit worden de vaste stallingsplekken voor deelfietsen en deelscooters.

### We werken aan een regionaal deelvervoer-netwerk.

Samen kijken hoe we een netwerk van deelvervoer voor inwoners, werknemers en bezoekers kunnen realiseren over de gemeentegrenzen.

ONZE UITDAGING

SITUATIE

ERVARINGEN

DOELEN

ACTIES

Navigeer zelf en bepaal je eigen route.



## Over deze uitgave



De Uitvoeringsagenda programma Deelmobiliteit 2021-2025 is toe aan vernieuwing. In de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie is op 7 juni 2023 vastgesteld dat we verschillende stappen gaan zetten om de mobiliteitstransitie te versnellen.

Op het gebied van deelmobiliteit zijn in deze agenda een aantal keuzes gemaakt:

- Meer regie op aanbod in gebiedsontwikkelingen en de bestaande stad;
- Meer ruimte voor deelmobiliteit in de stad;
- Het stimuleren van deelbakfietsen en deelauto's;
- Bewonersinitiatieven beter faciliteren.

De Beleidsaanpak Deelmobiliteit 2024-2028 is een concretere uitwerking van deze keuzes in de Agenda versnelling mobiliteitstransitie, vastgesteld door de raad op 7 juni 2023. In het door het college vastgestelde Uitvoeringsprogramma Beter Op Weg staan de acties waar we de komende jaren mee aan de slag gaan. De aanpak voor deelmobiliteit is een van deze acties.

© gemeente Nijmegen, juni 2024

Projectcoördinatie en tekstredactie • Titia Bijma, gemeente Nijmegen

Samenstelling • Empaction, parkeer- en mobiliteitsprofessionals

Tekst, ontwerp en productie • Edo Nauta, conceptdenker en ontwerper

Fotografie • Bert Beelen

DEELVERVOER  
SCHEPT RUIMTE

DEELVERVOER IS SOCIAAL

DEELVERVOER IS SLIM

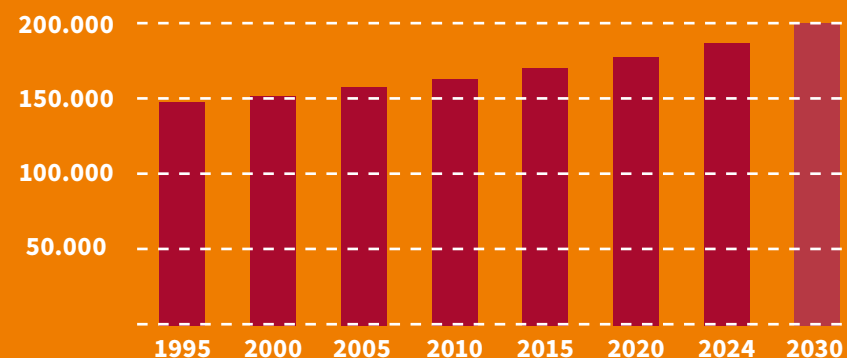
DEELVERVOER IS  
MAATWERK

## Wat is onze uitdaging?

De gemeente Nijmegen maakt een grote groei en ontwikkeling door. In 2000 woonden er nog maar 152.000 mensen in de stad. Op 1 januari 2023 waren dat er al 182.500. In 2030 heeft de stad waarschijnlijk 200.000 inwoners.

Deze groei vraagt om allerlei aanpassingen. Er moet ruimte komen voor meer woningen en voorzieningen. Vóór 2030 worden er ongeveer 12.500 woningen en 2.500 wooneenheden voor studenten gebouwd.

Deze groei zorgt ook voor veel meer drukte op de wegen in en om de stad.



DEELVERVOER IS  
KOSTENBESPAREND

DEELVERVOER IS  
GEZONDER

## DEELVERVOER SCHEPT RUIMTE

We willen dat meer mensen in Nijmegen kunnen wonen, werken en zich verplaatsen. Hiervoor is ruimte nodig. Tegelijk willen we in de stad meer ruimte maken voor groen, bewegen, ontmoeten, spelen en sporten.

Als minder mensen in Nijmegen de auto gebruiken of parkeren, levert dat de meeste ruimte op. Een auto neemt per persoon namelijk veel meer plek in dan een voetganger, fietser of bus en trein, terwijl hij ook nog eens meer dan 95% van de tijd stil staat.

Maar om mensen te vragen om anders te reizen, moeten er wel goede alternatieven zijn. Dat betekent een goed loop- en fietsnetwerk, goede OV-verbindingen en een aanvullend aanbod van deelvervoer voor de ritten die anders niet meer gemaakt kunnen worden.

## DEELVERVOER IS KOSTENBESPAREND

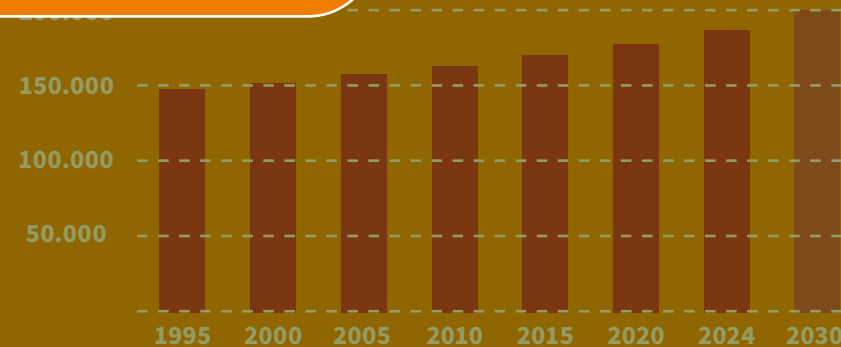
## Wat is de uitdaging?



... maakt een grote groei en 100.000 woonden er nog maar 100.000 in de stad. Op 1 januari 2023 waren er 100.000 woonden en 30 heeft de stad waarschijnlijk

... allerlei aanpassingen. Er moet er 100.000 woningen en voorzieningen. ongeveer 12.500 woningen en voor studenten gebouwd.

... voor veel meer drukte op de



## DEELVERVOER IS SOCIAAL

## DEELVERVOER IS SLIM

## DEELVERVOER IS GEZONDER

DEELVERVOER  
SCHEPT RUIMTE

DEELVERVOER IS SOCIAAL

## Wat is onze

De gemeente Nijmegen ontwikkelt zich door. In 2020 zijn er 152.000 mensen in de stad. In 2030 zal dat er al 182.500. In 2040 zal dat 200.000 inwoners.

Deelvervoer betekent dat meerdere mensen op verschillende momenten één voertuig gebruiken. Fietsen, scooters, bakfietsen en auto's kunnen ingezet worden voor deelvervoer.

Delen kan met een groep buurtgenoten of vrienden, of met onbekenden, zonder te weten wie het voertuig verder gebruikt. Het samen delen versterkt het sociale contact en begrip tussen mensen.

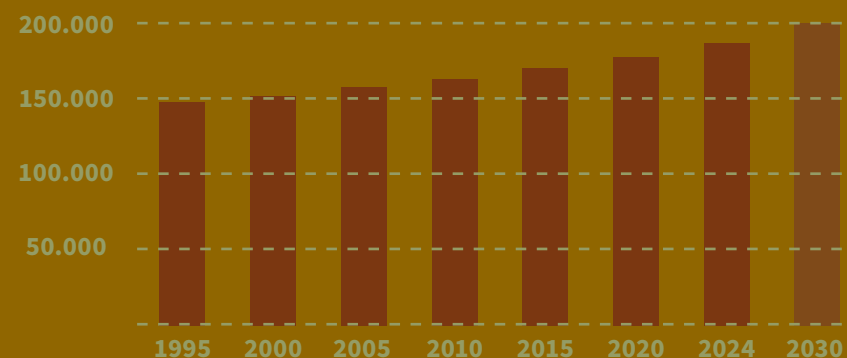


IS SLIM

DEELVERVOER IS  
MAATWERK

Deze groei vraagt om allerlei aanpassingen. Er moet ruimte komen voor meer woningen en voorzieningen. Vóór 2030 worden er ongeveer 12.500 woningen en 2.500 wooneenheden voor studenten gebouwd.

Deze groei zorgt ook voor veel meer drukte op de wegen in en om de stad.



DEELVERVOER IS  
KOSTENBESPAREND

DEELVERVOER IS  
GEZONDER

DEELVERVOER  
SCHEPT RUIMTE

DEELVERVOER IS SOCIAAL

DEELVERVOER IS SLIM

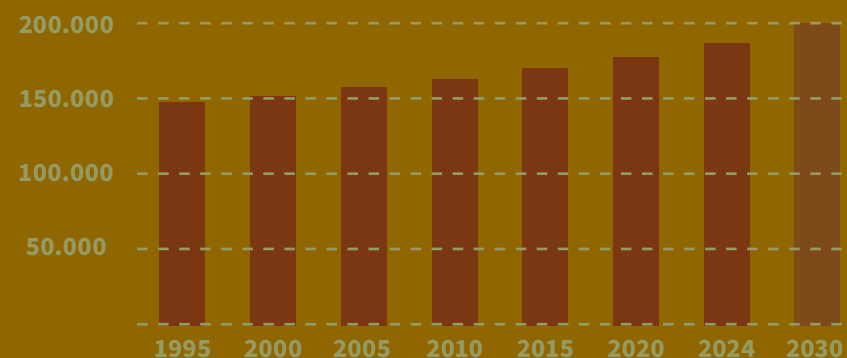
DEELVERVOER IS  
MAATWERK

## Wat is onze uitdaging?

De gemeente Nijmegen maakt een grote groei en ontwikkeling door. In 2000 woonden er nog maar 152.000 mensen in de stad. Op 1 januari 2023 waren dat er al 182.500. In 2030 heeft de stad waarschijnlijk 200.000 inwoners.

Deze groei vraagt om allerlei aanpassingen. Ruimte komen voor meer woningen en...  
Vóór 2030 worden er ongeveer 12.500  
2.500 wooneenheden voor studenten

Deze groei zorgt ook voor veel meer druk op de wegen in en om de stad.



Als inwoners en bezoekers van de stad vaker vervoermiddelen delen, dan zijn er minder eigen auto's nodig. Zo houden we meer ruimte over en blijft Nijmegen goed bereikbaar. Uit onderzoek van Natuur&Milieu blijkt dat een auto in Nederland gemiddeld één uur per dag gebruikt wordt. De auto's staan dus maar liefst 23 uur in onze buitenruimte geparkeerd. Dat kan slimmer.



DEELVERVOER IS  
KOSTENBESPAREND

DEELVERVOER IS  
GEZONDER

DEELVERVOER  
SCHEPT RUIMTE

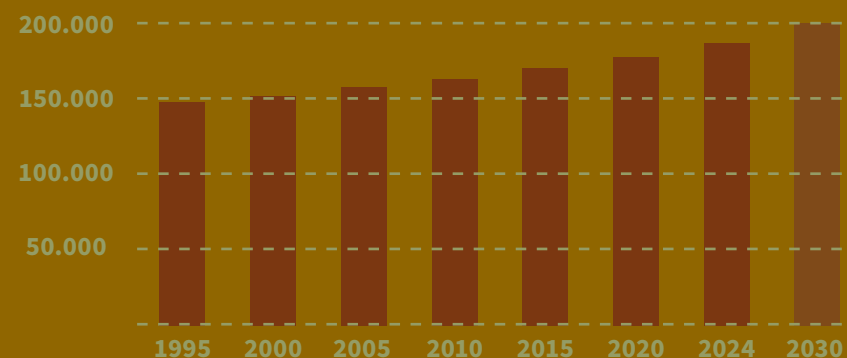
DEELVERVOER IS SOCIAAL

## Wat is onze uitdaging?

De gemeente Nijmegen maakt een grote groei en ontwikkeling door. In 2000 woonden er nog maar 152.000 mensen in de stad. Op 1 januari 2023 waren dat er al 182.500. In 2030 heeft de stad waarschijnlijk 200.000 inwoners.

Deze groei vraagt om allerlei aanpassingen. Er moet ruimte komen voor meer woningen en voorzieningen. Vóór 2030 worden er ongeveer 12.500 woningen en 2.500 wooneenheden voor studenten gebouwd.

Deze groei zorgt ook voor veel meer drukte op de wegen in en om de stad.



DEELVERVOER IS SLIM

DEELVERVOER IS  
MAATWERK

Deelvervoer zorgt ervoor dat mensen voor elke rit een geschikt vervoermiddel kunnen gebruiken. Bijvoorbeeld de bakfiets voor een picknick aan het Waalstrand, een compacte auto voor een afspraak bij je oma en een grotere auto voor een weekend weg met het gezin.



DEELVERVOER IS  
GEZONDER

DEELVERVOER  
SCHEPT RUIMTE

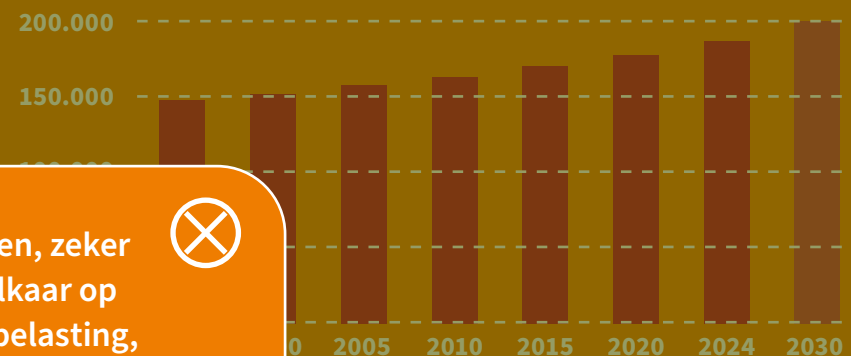
DEELVERVOER IS SOCIAAL

## Wat is onze uitdaging?

De gemeente Nijmegen maakt een grote groei en ontwikkeling door. In 2000 woonden er nog maar 152.000 mensen in de stad. Op 1 januari 2023 waren dat er al 182.500. In 2030 heeft de stad waarschijnlijk 200.000 inwoners.

Deze groei vraagt om allerlei aanpassingen. Er moet ruimte komen voor meer woningen en voorzieningen. Vóór 2030 worden er ongeveer 12.500 woningen en 2.500 wooneenheden voor studenten gebouwd.

Deze groei zorgt ook voor veel meer drukte op de wegen in en om de stad.



DEELVERVOER IS SLIM

DEELVERVOER IS  
MAATWERK

DEELVERVOER IS  
KOSTENBESPAREND

DEELVERVOER IS  
GEZONDER

Vaak is het per rit betalen goedkoper dan zelf een auto hebben, zeker als die niet elke dag wordt gebruikt. Als alle autokosten bij elkaar op worden geteld (denk aan aanschaf/afschrijving, APK, wegenbelasting, verzekering, reparaties en onderhoud, brandstof, parkeerkosten), heb je het maandelijks toch al snel over vele honderden euro's. Veel verborgen kosten die je met deelsvervoer niet meer hebt.



DEELVERVOER  
SCHEPT RUIMTE

DEELVERVOER IS SOCIAAL

DEELVERVOER IS SLIM

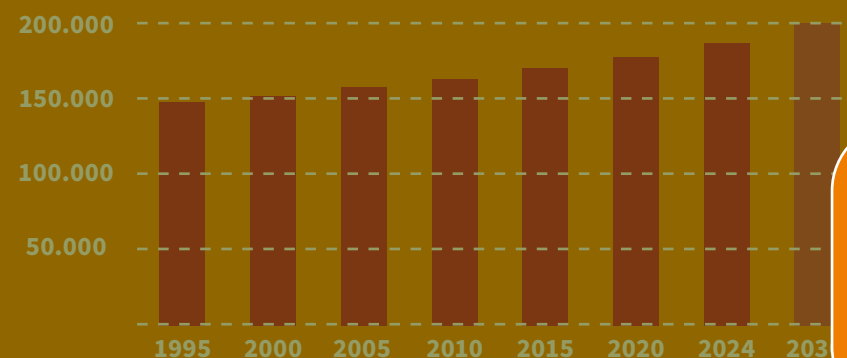
DEELVERVOER IS  
MAATWERK

## Wat is onze uitdaging?

De gemeente Nijmegen maakt een grote groei en ontwikkeling door. In 2000 woonden er nog maar 152.000 mensen in de stad. Op 1 januari 2023 waren dat er al 182.500. In 2030 heeft de stad waarschijnlijk 200.000 inwoners.

Deze groei vraagt om allerlei aanpassingen. Er moet ruimte komen voor meer woningen en voorzieningen. Vóór 2030 worden er ongeveer 12.500 woningen en 2.500 wooneenheden voor studenten gebouwd.

Deze groei zorgt ook voor veel meer drukte op de wegen in en om de stad.



DEELVERVOER IS  
KOSTENBESPAREND

DEELVERVOER IS  
GEZONDER

Gebruikers van deelfervoer bewegen ook meer. Voor de ritten waarbij niet per se een auto nodig is, gebruiken ze de fiets en het openbaar vervoer. Een stuk gezonder en duurzamer dus.



BELEID

VASTE PARKEERPLEKKEN

DEELAUTO

RITAFSTAND  
DEELTWEEWIELERS

DEELBAKFIETS

## Wat is de huidige situatie?

Deelvervoer in Nijmegen groeit. De eerste deelauto's verschenen twintig jaar geleden, al snel gevolgd door de OV-fiets. Sinds het eHUB-project zijn daar in 2020 elektrische fietsen en bakfietsen bij gekomen. En in 2022 deed de deelscooter z'n intrede.

Er is nu in de stad een divers aanbod van deelauto's, elektrische bakfietsen, OV-fietsen en elektrische fietsen en scooters. En door bewoners onderling worden ook al veel auto's gedeeld. In totaal delen we bijna 1.500 voertuigen in Nijmegen.

Hoe ziet het aanbod eruit en waar lopen we tegenaan?

GEBIEDS-  
ONTWIKKELINGEN

DEELSCOOTER

UITDAGING  
VOOR ONTWIKKELAARS

DEELFIETS

## BELEID

De gemeente Nijmegen heeft de 'Agenda versnelling mobiliteitstransitie' vastgesteld, gebaseerd op het 'Ambitie-document Mobiliteit 2019-2030'. Daarin staat de wens om de transitie naar duurzame en actieve mobiliteit die weinig ruimte inneemt te versnellen.

Een stadsbrede aanpak is nodig. Denk aan een combinatie van maatregelen, zoals het verder invoeren van gereguleerd parkeren, meer ruimte voor fietsparkeren en het aanbod van meer deelfervoer waarbij de gemeente de regie voert.

De gemeente Nijmegen heeft verschillende beleidsplannen vastgesteld over deelfervoer die aansluiten op het regionale uitvoeringsprogramma 'Duurzame Bereikbaarheid & Mobiliteit Arnhem-Nijmegen'.

Hierin wordt aangegeven dat de inzet van deelfervoer zorgt voor meer ruimte voor invulling van andere opgaves, zoals het realiseren van méér groen in de stad. Ook zorgt het voor een grotere keus in vervoermiddelen.

Mede door dit beleid is het aanbod en gebruik van deelfervoer in de gemeente gegroeid.



## VASTE PARKEERPLEKKEN

## RITAFSTAND DEELTWEEWIELERS

## GEBIEDS- ONTWIKKELINGEN

## UITDAGING VOOR ONTWIKKELAARS

## uidige situatie?

n groeit. De eerste deelauto's  
geleden, al snel gevolgd door  
HUB-project zijn daar in 2020  
akfietsen bij gekomen.  
scooter z'n intrede.

ivers aanbod van deelauto's,  
OV-fietsen en elektrische  
door bewoners onderling  
's gedeeld. In totaal delen  
en in Nijmegen.

it en waar lopen we tegenaan?

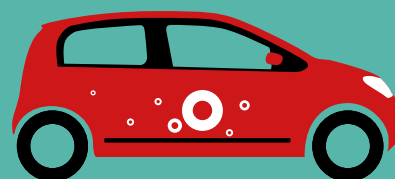
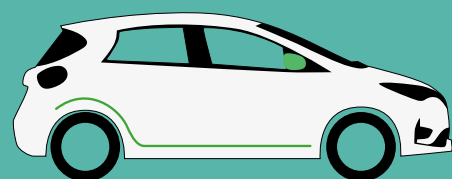
BELEID

VASTE PARKEERPLEKKEN

DEELAUTO

RITAFSTAND  
DEELTWEEWIELERS

In de gemeente Nijmegen zijn twee deelauto-aanbieders actief en worden 150 auto's ook onderling tussen bewoners gedeeld via platformen, zoals Snappcar. Vanuit de aanbieders worden ongeveer 120 deelauto's aangeboden in de gemeente Nijmegen. De helft heeft een vaste parkeerplaats.



## Wat is de huidige situatie?

Vervoer in Nijmegen groeit. De eerste deelauto's verschenen twintig jaar geleden, al snel gevolgd door OV-fiets. Sinds het eHUB-project zijn daar in 2020 elektrische fietsen en bakfietsen bij gekomen. In 2022 deed de deelscooter z'n intrede.

nu in de stad een divers aanbod van deelauto's, elektrische bakfietsen, OV-fietsen en elektrische scooters. En door bewoners onderling delen ook al veel auto's gedeeld. In totaal delen bijna 1.500 voertuigen in Nijmegen.

Wat ziet het aanbod eruit en waar lopen we tegenaan?

GEBIEDS-  
ONTWIKKELINGEN

UITDAGING  
VOOR ONTWIKKELAARS

DEELFIETS



BELEID

VASTE PARKEERPLEKKEN

DEELAUTO

RITAFSTAND  
DEELTWEEWIELERS

DEELBAKFIETS

## Wat is de huidige situatie?

Deelvervoer in Nijmegen groeit. De eerste deelauto's verschenen twintig jaar geleden, al snel gevolgd door de OV-fiets. Sinds het eHUB-project zijn daar in 2020 elektrische fietsen en bakfietsen bij gekomen. En in 2022 deed de deelscooter z'n intrede.

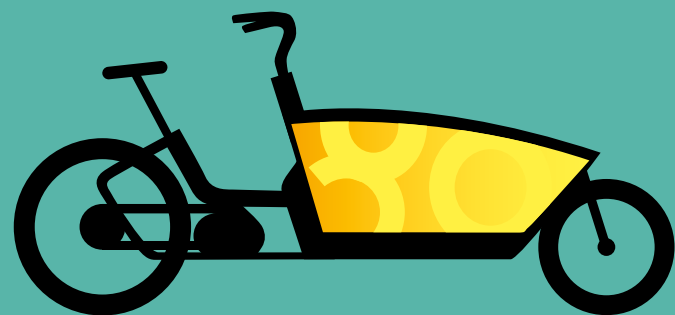
Er is nu in de stad een divers aanbod van deelauto's, elektrische bakfietsen, OV-fietsen en elektrische fietsen en scooters. En door bewoners onderling worden ook al veel auto's gedeeld. In totaal delen we bijna 1.500 voertuigen in Nijmegen.

Hoe ziet het aanbod eruit en waar lopen we tegenaan?

GEBIEDS-  
ONTWIKKELINGEN

UITDAGING  
VOOR ONTWIKKELAARS

In Nijmegen worden in totaal 50 deelbakfietsen aangeboden. Deze deelbakfietsen hebben een vaste standplaats waar ze moeten worden teruggebracht na een rit. Er zijn gemiddeld ongeveer 30 bakfietsen beschikbaar. Dit komt door lege accu's of kapotte onderdelen die gerepareerd moeten worden. De bakfietsen worden gemiddeld één keer per twee dagen gebruikt.



BELEID

VASTE PARKEERPLEKKEN

DEELAUTO

RITAFSTAND  
DEELTWEEWIELERS

DEELBAKFIETS

## Wat is de huidige situatie?

Deelvervoer in Nijmegen groeit. De eerste deelauto's verschenen twintig jaar geleden, al snel gevolgd door de OV-fiets. Sinds het eHUB-project zijn daar in 2020 elektrische fietsen en bakfietsen bij gekomen. En in 2022 deed de deelscooter z'n intrede.

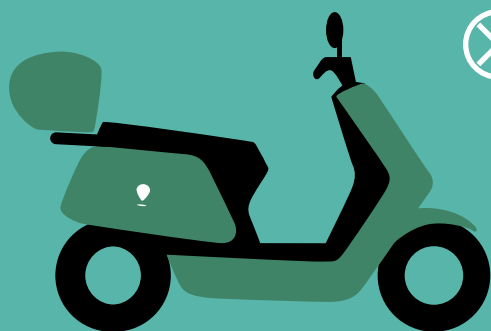
Er is nu in de stad een divers aanbod van deelauto's, elektrische bakfietsen, OV-fietsen en elektrische fietsen en scooters. En door bewoners onderling worden ook al veel auto's gedeeld. In totaal delen we bijna 1.500 voertuigen in Nijmegen.

GEBIEDS-  
ONTWIKKELINGEN

DEELSCOOTER

UITDAGING  
VOOR ONTWIKKELAARS

Het aanbod van deelscooters is veranderd. Eén van de twee aanbieders heeft eind 2023 besloten geen scooters meer aan te bieden in Nijmegen. Er mogen 200 scooters worden aangeboden. In de praktijk zijn er ongeveer 150 deelscooters beschikbaar. Een deelscooter wordt gemiddeld 1,25 maal per dag gebruikt.



we tegenaan?

BELEID

DEELAUTO

DEELBAKFIETS

DEELSCOOTER

DEELFIETS

VASTE PARKEERPLEKKEN

RITAFSTAND  
DEELTWEEWIELERS

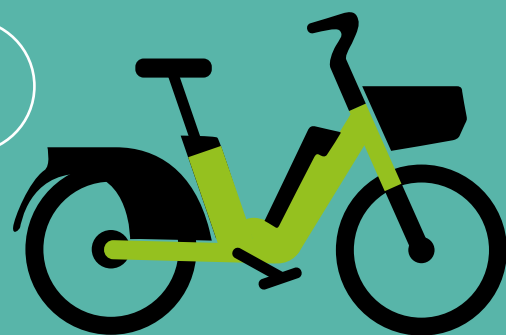
GEBIEDS-  
ONTWIKKELINGEN

UITDAGING  
VOOR ONTWIKKELAARS

## Wat is de huidige situatie?

Deelvervoer in Nijmegen groeit. De eerste deelauto's verschenen twintig jaar geleden, al snel gevolgd door de OV-fiets. Sinds het eHUB-project zijn daar in 2020 elektrische fietsen en bakfietsen bij gekomen. En in 2022 deed de deelscooter z'n intrede.

Er is nu in de stad een divers aanbod van deelauto's, elektrische bakfietsen, OV-fietsen en elektrische fietsen en scooters. En door bewoners onderling worden ook al veel auto's gedeeld. In totaal delen we bijna 1.500 voertuigen in Nijmegen.



In 2022 heeft de gemeente aan twee bedrijven een vergunning verleend om in totaal 400 deelfietsen in Nijmegen te mogen plaatsen. Daarvan is er één nooit actief geworden in Nijmegen. In de gemeente zijn gemiddeld 270 deelfietsen beschikbaar om te gebruiken, de rest wordt bijvoorbeeld opgeladen of gerepareerd. Een deelfiets wordt gemiddeld 1,5 keer per dag gebruikt.



BELEID

DEELAUTO

DEELBAKFIETS

DEELSCOOTER

DEELFIETS

VASTE PARKEERPLEKKEN

Om overlast van hinderlijk geparkeerde deelscooters en deelfietsen te verminderen, is door het college besloten om op een aantal overlastlocaties maatregelen te nemen. Hier zijn specifieke locaties met parkeer- vakken gemaakt waar deze gestald moeten worden.



GEBIEDS-  
ONTWIKKELINGEN

UITDAGING  
VOOR ONTWIKKELAARS

## Wat is de huidige situatie?

Deelvervoer in Nijmegen groeit. De eerste deelauto's verschenen twintig jaar geleden, al snel gevolgd door de OV-fiets. Sinds het eHUB-project zijn daar in 2020 elektrische fietsen en bakfietsen bij gekomen. En in 2022 deed de deelscooter z'n intrede.

Er is nu in de stad een divers aanbod van deelauto's, elektrische bakfietsen, OV-fietsen en elektrische fietsen en scooters. En door bewoners onderling worden ook al veel auto's gedeeld. In totaal delen we bijna 1.500 voertuigen in Nijmegen.

Hoe ziet het aanbod eruit en waar lopen we tegenaan?

BELEID

DEELAUTO

DEELBAKFIETS

DEELSCOOTER

DEELFIETS

VASTE PARKEERPLEKKEN

RITAFSTAND  
DEELTWEEWIELERS

## Wat is de huidige situatie?

Deelvervoer in Nijmegen groeit. De eerste deelauto's verschenen twintig jaar geleden, al snel gevolgd door de OV-fiets. Sinds het eHUB-project zijn daar in 2020 elektrische fietsen en bakfietsen bij gekomen. En in 2022 deed de deelscooter z'n intrede.

Er is nu in de stad een divers aanbod van deelauto's, elektrische bakfietsen, OV-fietsen en elektrische fietsen en scooters. En door bewoners onderling worden ook al veel auto's gedeeld. In totaal delen we bijna 1.500 voertuigen in Nijmegen.

Hoe ziet het aanbod eruit en waar lopen we tegenaan?

De ritten die met deelfietsen en -scooters worden gemaakt zijn vrij kort, gemiddeld maar 2,5 km.



De vraag is dan ook of deelscooters nodig zijn voor langere afstanden, of dat deze ritten ook goed met de elektrische deelfiets gemaakt kunnen worden. Misschien biedt een goede elektrische fiets ook al genoeg comfort.

Aan de andere kant bieden scooters het voordeel dat je er met twee personen op kunt rijden.

BELEID

VASTE PARKEERPLEKKEN

DEELAUTO

RITAFSTAND  
DEELTWEEWIELERS

DEELBAKFIETS

## Wat is de huidige situatie?

Deelvervoer in Nijmegen groeit. De eerste deelauto's verschenen twintig jaar geleden, al snel gevolgd door de OV-fiets. Sinds het eHUB-project zijn daar in 2020 elektrische fietsen en bakfietsen bij gekomen. En in 2022 deed de deelscooter z'n intrede.

Er is nu in de stad een divers aanbod van deelauto's, elektrische bakfietsen, OV-fietsen en elektrische fietsen en scooters. En door bewoners onderling worden ook al veel auto's gedeeld. In totaal delen we bijna 1.500 voertuigen in Nijmegen.

Hoe ziet het aanbod eruit en waar lopen we tegenaan?

GEBIEDS-  
ONTWIKKELINGEN

Er worden nu en de komende jaren veel nieuwe woningen gebouwd in Nijmegen. Als nieuwe bewoners daar naartoe verhuizen, is dat een goed moment om opnieuw naar hun reisgedrag te kijken. Met minder beschikbare parkeerplaatsen en een beter aanbod van andere mobiliteit, zoals deelvervoer maar ook fiets- en OV-verbindingen, is het een logische keuze om geen eigen auto mee te nemen.



DEELFIETS

BELEID

DEELAUTO

DEELBAKFIETS

DEELSCOOTER

DEELFIETS

VASTE PARKEERPLEKKEN

RITAFSTAND  
DEELTWEEWIELERS

GEBIEDS-  
ONTWIKKELINGEN

UITDAGING  
VOOR ONTWIKKELAARS

## Wat is de huidige situatie?

Deelvervoer in Nijmegen groeit. De eerste deelauto's verschenen twintig jaar geleden, al snel gevolgd door de OV-fiets. Sinds het eHUB-project zijn daar in 2020 elektrische fietsen en bakfietsen bij gekomen. En in 2022 deed de deelscooter z'n intrede.

Er is nu in de stad een divers aanbod van deelauto's, elektrische bakfietsen, OV-fietsen en elektrische fietsen en scooters. En door bewoners onderling worden ook al veel auto's gedeeld. In totaal delen we bijna 1.500 voertuigen in Nijmegen.

Hoe ziet het aanbod eruit en waar

Bij het bouwen van de woningen zijn ontwikkelaars verantwoordelijk dat deze alternatieven goed op orde zijn, ook het aanbod van deelvervoer. Hiervoor hoeven ze dan bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen aan te leggen, wat veel geld bespaart. Dit geldt investeren ze in alternatieven, zoals fietsvoorzieningen en deelvervoer. Volgens de huidige beleidsregels moeten ontwikkelaars zorgen dat dit aanbod van deelvervoer in elk geval 10 jaar beschikbaar is, zodat bewoners erop kunnen rekenen.

NADELEN

DEELAUTO

DEELBAKFIETS

DEELSCOOTER

DEELFIETS

### HIER ZITTEN VERSCHILLENDE NADELEN AAN:

- De markt van deelfervoer verandert snel. Daarom willen aanbieders van deelfervoer geen lange contracten aangaan. Zij rekenen liever met ongeveer drie jaar.
- Al het aanbod moet aan het begin meteen geplaatst worden. Er is geen mogelijkheid om kleiner te beginnen en stapsgewijs uit te breiden.
- Als bewoners veel meer gebruik gaan maken van het aanbod aan deelfervoer, is het lastig om het aanbod uit te breiden. Omdat dat geen onderdeel van het huidige contract is moet een aanbieder daar dan zelf initiatief in nemen. Als er flexibelere contracten tussen aanbieder en ontwikkelaar worden gesloten, kunnen we er als gemeente namelijk niet van op aan dat het beloofde aanbod er komt. Dat betekent dat het aanbod volgens het contract niet meeverandert als het gebruik minder of meer is dan verwacht.
- Als de aanbieder na een aantal jaar failliet gaat, is er geen partij meer die zorgt voor nieuw aanbod. De ontwikkelaar is na oplevering van de woningen namelijk niet meer betrokken en handhaving door de gemeente is in de praktijk lastig.
- Bewoners hebben bovendien geen garantie op aanbod. Als alle auto's die er staan in gebruik zijn, hebben ze pech en is er geen optie B geregeld. Dat zorgt voor onzekerheid of er wel altijd een auto beschikbaar is als je die nodig hebt.
- Het aanbod dat door de ontwikkelaar geregeld wordt, sluit niet per se goed aan op het aanbod in de rest van de stad, omdat de gemeente hier niet altijd bij wordt betrokken. Bewoners moeten bijvoorbeeld een abonnement bij een nieuwe aanbieder nemen, waarmee ze geen voertuigen in de rest van Nijmegen kunnen gebruiken.
- Dit werkt ook andersom: de beschikbare auto's kunnen alleen gebruikt worden door bewoners van de bijbehorende nieuwbouw, niet door bewoners van omliggende straten.

In de praktijk zorgt dit ervoor dat ontwikkelaars van woningen veel geld besparen, omdat ze een stuk minder parkeerplaatsen aanleggen. Zeker in een gebouwde parkeergarage gaat het om tienduizenden euro's per parkeerplaats. Maar de eisen waar ze met het aanbod aan deelfervoer aan moeten voldoen, halen ze regelmatig niet. Hier ondervinden bewoners nadeel van, omdat zij niet genoeg mogelijkheden krijgen om te reizen.

VASTE PARKEERPLEKKEN

RITAFSTAND  
DEELTWEEWIELERS

situatie?

De eerste deelauto's  
zijn snel gevolgd door  
andere. In 2020  
zijn er al 1000  
gekomen.  
De komende jaren  
wordt de vloer  
opgehoogd.

De eerste deelauto's,  
elektrische  
scooters en  
scooters worden  
totaal delen

GEBIEDS-  
ONTWIKKELINGEN

UITDAGING  
VOOR ONTWIKKELAARS

Bij het bouwen van de woningen zijn ontwikkelaars verantwoordelijk dat deze alternatieven goed op orde zijn, ook het aanbod van deelfervoer. Hiervoor hoeven ze dan bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen aan te leggen, wat veel geld bespaart. Dit geld investeren ze in alternatieven, zoals fietsvoorzieningen en deelfervoer. Volgens de huidige beleidsregels moeten ontwikkelaars zorgen dat dit aanbod van deelfervoer in elk geval 10 jaar beschikbaar is, zodat bewoners erop kunnen rekenen.





BEKENDHEID

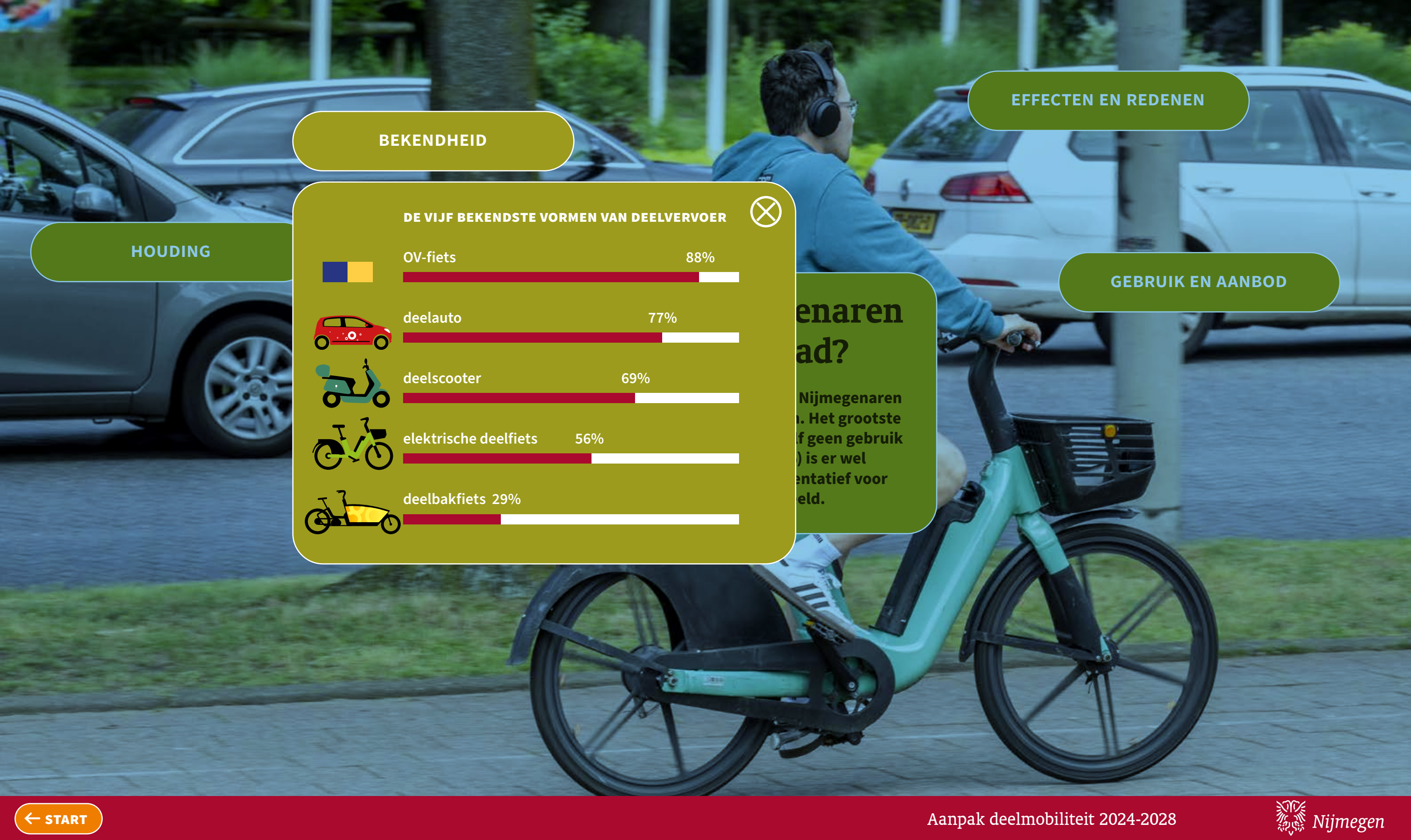
EFFECTEN EN REDENEN

HOUDING

GEBRUIK EN AANBOD

## Hoe ervaren Nijmegenaren deelvervoer in de stad?

Via het Stadspanel hebben meer dan 1.700 Nijmegenaren aangegeven wat zij van deelvervoer vinden. Het grootste gedeelte van deze mensen (58%) maakt zelf geen gebruik van deelvervoer, maar bijna iedereen (92%) is er wel bekend mee. Het Stadspanel is niet representatief voor heel Nijmegen, maar geeft wel een goed beeld.

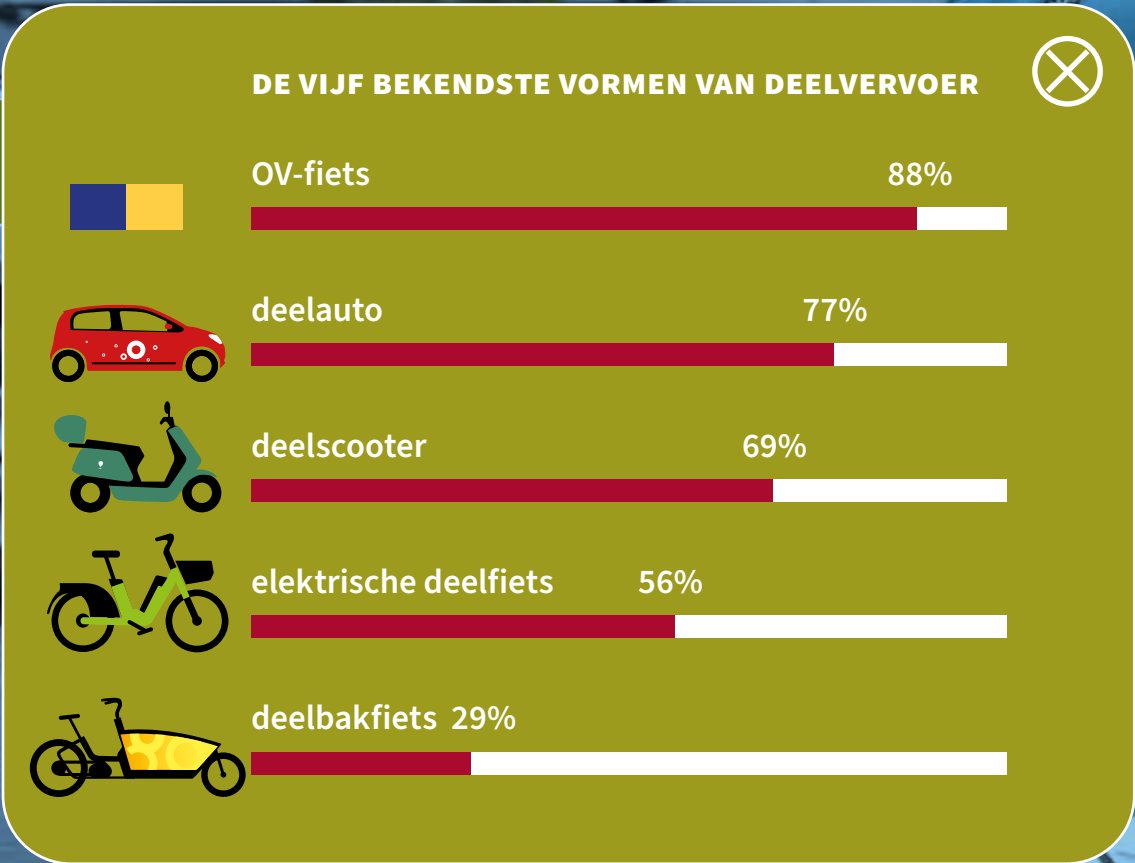


HOUDING

BEKENDHEID

EFFECTEN EN REDENEN

GEBRUIK EN AANBOD



enaren  
ad?

Nijmegenaren  
. Het grootste  
f geen gebruik  
) is er wel  
entatief voor  
eld.

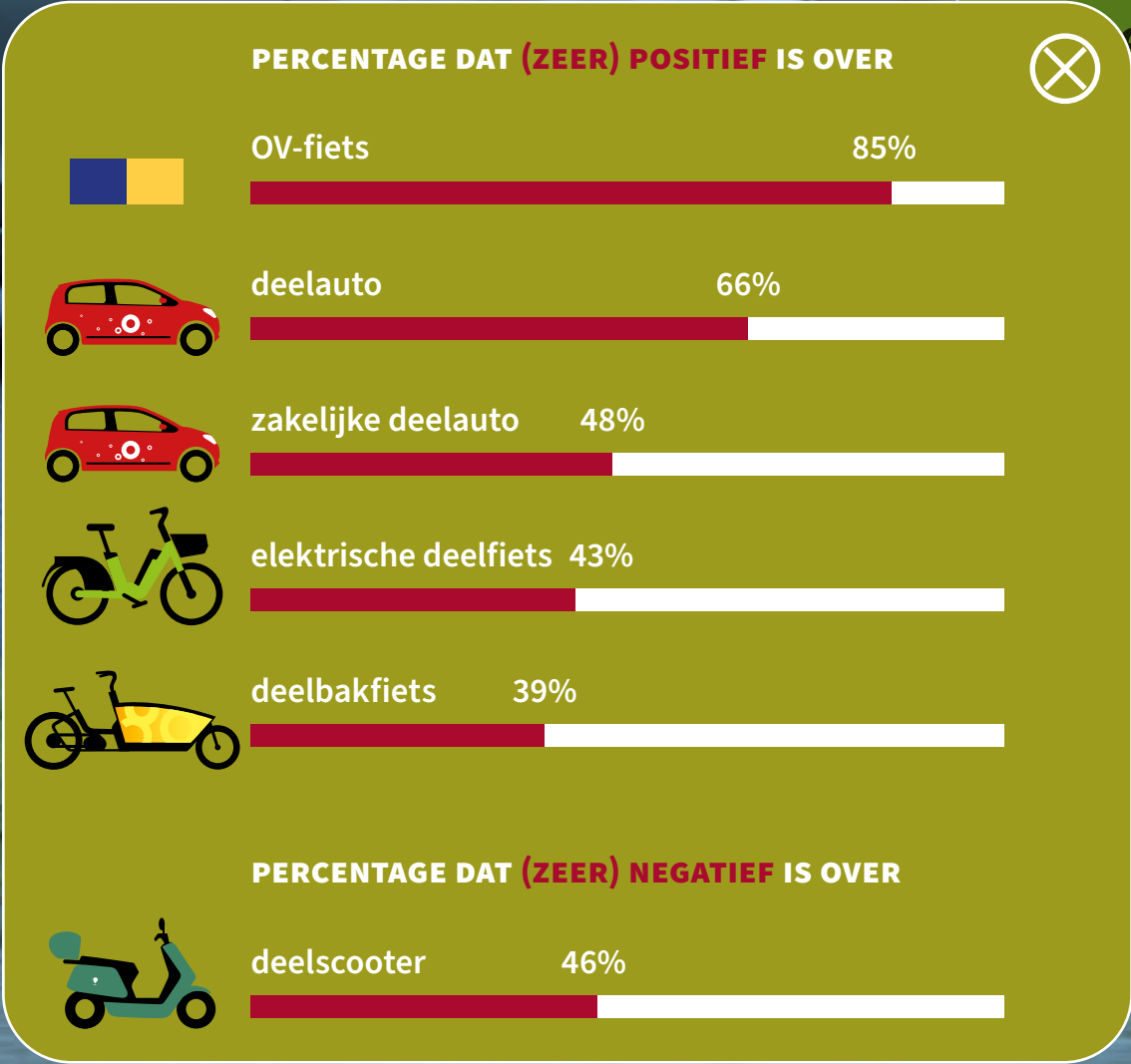


BEKENDHEID

EFFECTEN EN REDENEN

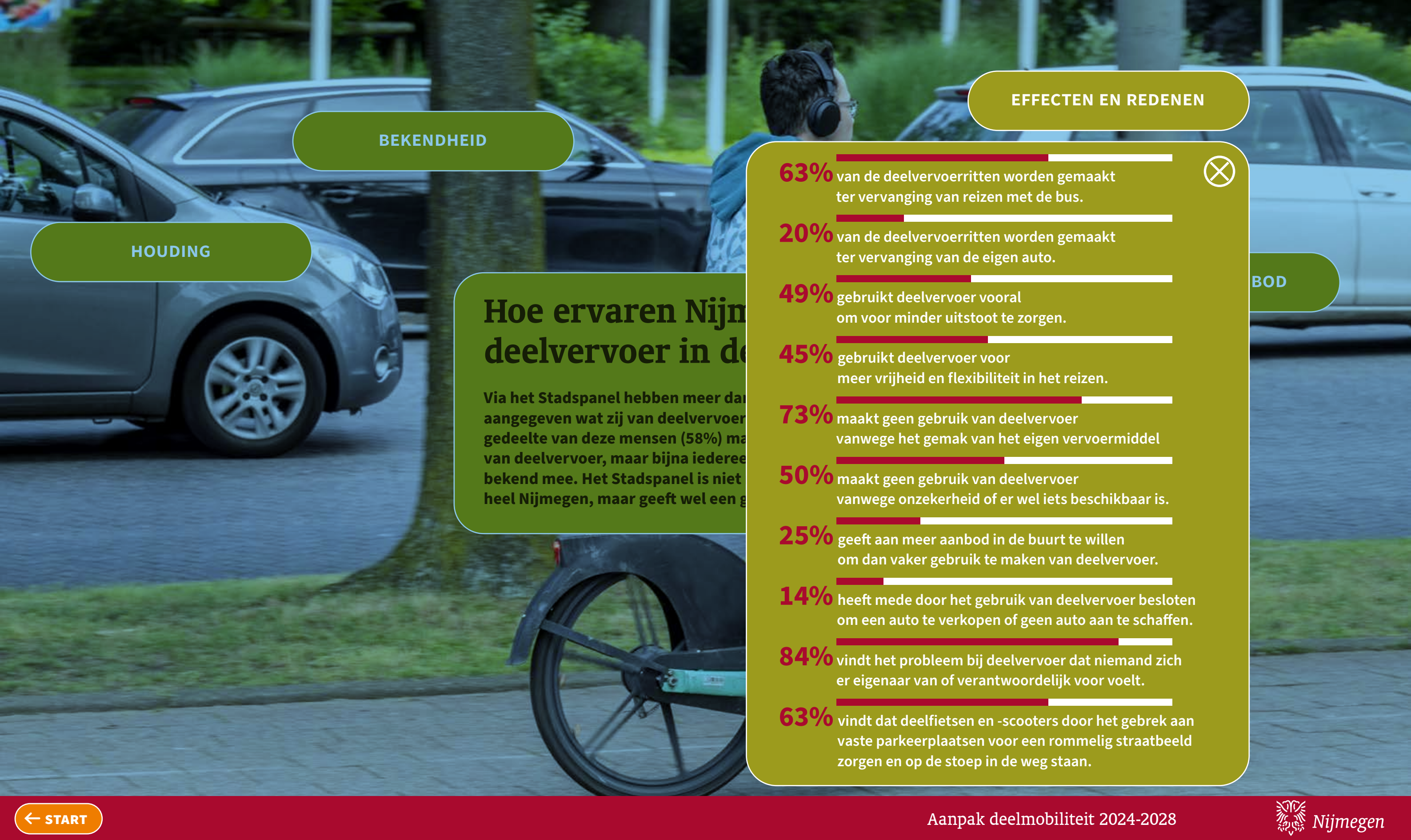
HOUDING

GEBRUIK EN AANBOD



## De ervaren Nijmegenaren deelnemers van de stad?

Stadspanel hebben meer dan 1.700 Nijmegenaren  
geven wat zij van deelvervoer vinden. Het grootste  
te van deze mensen (58%) maakt zelf geen gebruik  
deelnemend verkeer, maar bijna iedereen (92%) is er wel  
mee. Het Stadspanel is niet representatief voor  
Nijmegen, maar geeft wel een goed beeld.



HOUDING

BEKENDHEID

EFFECTEN EN REDENEN

BOD

**Hoe ervaren Nijmegeners deelsamenleving?**

Via het Stadspanel hebben meer dan 1000 Nijmegeners aangegeven wat zij van deelsamenleving vinden. Het grootste gedeelte van deze mensen (58%) maakt gebruik van deelsamenleving, maar bijna iedereen is bekend met deelsamenleving. Het Stadspanel is niet alleen voor heel Nijmegen, maar geeft wel een goed beeld van de Nijmegeners.





BEKENDHEID

HOUDING

EFFECTEN EN REDENEN

GEBRUIK EN AANBOD

## Hoe ervaren Nijmegenaren deelvervoer in de stad?

Via het Stadspanel hebben meer dan 1.700 Nijmegenaren aangegeven wat zij van deelvervoer vinden. Het grootste gedeelte van deze mensen (58%) maakt zelf geen gebruik van deelvervoer, maar bijna iedereen (92%) is er wel bekend mee. Het Stadspanel is niet representatief voor heel Nijmegen, maar geeft wel een goed beeld.

**27%** geeft aan de OV-fiets te gebruiken. Dit is het meest gebruikte deelvervoermiddel.

**69%** tot **83%** van de gebruikers maakt een paar keer per jaar gebruik van deelvervoer.

**58%** maakt (nog) geen gebruik van deelvervoer

Van de mensen die gebruik maken van een deelauto heeft **44%** zelf geen auto en **47%** één auto.

**69%** zou (heel) graag of misschien een deelauto met een vaste parkeerplaats in de directe omgeving willen.

**62%** zou een deelauto willen die alleen met de buurt gedeeld wordt .

**58%** vindt een parkeerplek voor deelvervoer bij voorzieningen of op een autoparkeerplek **(32%)** een goed idee.

**VERMINDEREN  
VAN OVERLAST**

**MEER REGIE  
BIJ NIEUWE WONINGEN**

**EEN UITKOMST  
VOOR WIE HET PAST**

**P+R**

**EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER**

**DEELVERVOER  
IN DE BINNENSTAD**

**TOEVOEGING OP  
FIETS- EN OV-GEBRUIK**

**FOCUS**

**INCLUSIVITEIT**

## Wat zijn onze doelen?

We willen dat autobezit de komende jaren minder vanzelfsprekend wordt. We willen groeien in het aantal inwoners, maar niet in het aantal auto's, waarmee er meer ruimte komt voor natuur, nieuwe woningen, ontmoeten en spelen. Deelmobiliteit draagt bij aan de eerdere doelen die in de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie zijn vastgesteld voor een duurzame, bereikbare en leefbare stad.

### HIERVOOR HEBBEN WE VIER DOELEN BENOEMD VOOR 2034

1. Deelvervoer zorgt samen met inzet op OV en fiets voor 20% minder autobezit van bewoners in nieuwbouw in de gemeente Nijmegen ten opzichte van 2023.
2. Deelvervoer zorgt voor een 20% lager autobezit bij huidige inwoners van Nijmegen ten opzichte van 2023.
3. 50% van de inwoners gebruikt (af en toe) deelvervoer.
4. Voor alle inwoners is binnen acceptabele loopafstand deelvervoer (auto én fiets of bakfiets) beschikbaar.

Deze doelen zijn uitgewerkt in verschillende ambities.

## VERMINDEREN VAN OVERLAST

Overlast wordt veroorzaakt door te veel voertuigen die nu op de vreemdste of onhandigste plekken worden achtergelaten. Dit zorgt voor ergernis en leidt tot onveilige situaties in de openbare ruimte.

We gaan ervoor zorgen dat deelfietsen en deelscooters niet meer vrij op de stoep mogen parkeren, maar alleen in hubs. Hubs zijn herkenbare plekken met parkeervakken waar deelfervoer te vinden is, vooral tweewielers.

Als deelfietsen en -scooters alleen op hubs mogen staan, zorgen ze voor minder overlast en zijn ze makkelijker te vinden voor gebruikers. Hier maken we met de aanbieders afspraken over. Zij zorgen er dan namelijk voor dat buiten de hubs een rit van een voertuig niet kan worden afgesloten en de gebruiker door blijft betalen tot het voertuig wel op een hub staat.



## Wat zijn onze doelen?

We willen dat autobezit de komende jaren minder vanzelfsprekend wordt. We willen groeien in het aantal inwoners, maar niet in het aantal auto's, waarmee er meer ruimte komt voor natuur, nieuwe woningen, ontmoeten en spelen. Deelfmobiliteit draagt bij aan de eerdere doelen die in de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie zijn vastgesteld voor een duurzame, bereikbare en leefbare stad.

### DEELVERVOER HEBBEN WE VIER DOELEN BENOEMD VOOR 2034

Deelfervoer zorgt samen met inzet op OV en fiets voor 20% minder autobezit van bewoners in nieuwbouw in de gemeente Nijmegen ten opzichte van 2023.

Deelfervoer zorgt voor een 20% lager autobezit bij huidige inwoners van Nijmegen ten opzichte van 2023. 50% van de inwoners gebruikt (af en toe) deelfervoer. Voor alle inwoners is binnen acceptabele loopafstand deelfervoer (auto én fiets of bakfiets) beschikbaar.

Deze doelen zijn uitgewerkt in verschillende ambities.

EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

DEELVERVOER  
IN DE BINNENSTAD

TOEVOEGING OP  
FIETS- EN OV-GEBRUIK

FOCUS

INCLUSIVITEIT

VERMINDEREN  
VAN OVERLAST

MEER REGIE  
BIJ NIEUWE WONINGEN

We willen als gemeente een grotere rol innemen bij het bepalen en regelen van het aanbod aan deelsvervoer bij nieuwe woningen.

We willen graag dat aanbod goed aansluit bij de vraag van bewoners, dat we zelf afspraken maken en hebben met aanbieders en dat we in de loop van de tijd kunnen bijstellen waar nodig.

Ook moet het vanzelfsprekend zijn dat bewoners de eerste maanden op een laagdrempelige manier kennis kunnen maken met het aanbod.

## Wat zijn onze doelen?

We willen dat autobezit de komende jaren minder vanzelfsprekend wordt. We willen groeien in het aantal inwoners, maar niet in het aantal auto's, waarmee er meer ruimte komt voor natuur, nieuwe woningen, ontmoeten en spelen. Deelmobiliteit draagt bij aan de eerdere doelen die in de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie zijn vastgesteld voor een duurzame, bereikbare en leefbare stad.

### WIJ HEBBEN WE VIER DOELEN BENOEMD VOOR 2034

Wij zorgen samen met inzet op OV en fiets voor een lager autobezit van bewoners in nieuwbouw in Nijmegen ten opzichte van 2023.

Wij zorgen voor een 20% lager autobezit bij bewoners van Nijmegen ten opzichte van 2023. Bewoners gebruikt (af en toe) deelsvervoer. Bewoners is binnen acceptabele loopafstand een auto én fiets of bakfiets) beschikbaar.

Wij werken uitgewerkt in verschillende ambities.

EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

DEELVERVOER  
IN DE BINNENSTAD

TOEVOEGING OP  
FIETS- EN OV-GEBRUIK

FOCUS

INCLUSIVITEIT

VERMINDEREN  
VAN OVERLAST

MEER REGIE  
BIJ NIEUWE WONINGEN

EEN UITKOMST  
VOOR WIE HET PAST

Voor een deel van de Nijmegenaren is een ander vervoermiddel dan de eigen auto geen optie. Denk aan mensen met een rolstoelbus, een schilderbedrijf of een groot gezin. Maar door mensen die wel een keus in vervoer hebben een goed aanbod van deelvervoer te geven, komt er op de weg meer ruimte voor mensen bij wie de eigen auto de enige optie is.



## Wat zijn onze doelen?

We willen dat autobezit de komende jaren minder vanzelfsprekend wordt. We willen groeien in het aantal inwoners, maar niet in het aantal auto's, waarmee er meer ruimte komt voor natuur, nieuwe woningen, ontmoeten en spelen. Deelmobiliteit draagt bij aan de eerdere doelen die in de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie zijn vastgesteld voor een duurzame, bereikbare en leefbare stad.

### HIERVOOR HEBBEN WE VIER DOELEN BENOEMD VOOR 2034

1. Deelvervoer zorgt samen met inzet op OV en fiets voor 20% minder autobezit van bewoners in nieuwbouw in de gemeente Nijmegen ten opzichte van 2023.
2. Deelvervoer zorgt voor een 20% lager autobezit bij huidige inwoners van Nijmegen ten opzichte van 2023.
3. 50% van de inwoners gebruikt (af en toe) deelvervoer. Inwoners is binnen acceptabele loopafstand (tot én fiets of bakfiets) beschikbaar. Dit werkt in verschillende ambities.

EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

DEELVERVOER  
IN DE BINNENSTAD

TOEVOEGING OP  
FIETS- EN OV-GEBRUIK

FOCUS

INCLUSIVITEIT

VERMINDEREN  
VAN OVERLAST

MEER REGIE  
BIJ NIEUWE WONINGEN

EEN UITKOMST  
VOOR WIE HET PAST

P+R

EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

DEELVERVOER  
IN DE BINNENSTAD

## Wat zijn onze doelen?

We willen dat autobezit de komende jaren minder vanzelfsprekend wordt. We willen groeien in het aantal inwoners, maar niet in het aantal auto's, waarmee er meer ruimte komt voor natuur, nieuwe woningen, ontmoeten en sport. Deelmobiliteit draagt bij aan de eerdere doelen die in de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie zijn vastgesteld voor een duurzame, bereikbare en leefbare stad.

### HIERVOOR HEBBEN WE VIER DOELEN BENOEMD VOOR 2028

1. Deelvervoer zorgt samen met inzet op OV en fiets voor 20% minder autobezit van bewoners in nieuwbouw de gemeente Nijmegen ten opzichte van 2023.
2. Deelvervoer zorgt voor een 20% lager autobezit bij huidige inwoners van Nijmegen ten opzichte van 2023.
3. 50% van de inwoners gebruikt (af en toe) deelvervoer.
4. Voor alle inwoners is binnen acceptabele loopafstand deelvervoer (auto én fiets of bakfiets) beschikbaar.

Deze doelen zijn uitgewerkt in verschillende ambities.

We gaan de privéauto's in de binnenstad gefaseerd van straat halen, omdat we de ruimte liever gebruiken voor meer groen, evenementen, bankjes, lopen en fietsen.

Er zijn goede alternatieven voor de auto om in de binnenstad te komen, bijvoorbeeld via de P+R (stadsrandhub).

Meer gebruik van deelvervoer door bewoners en bezoekers kan hierbij helpen. Als het aanbod van deelvervoer in de binnenstad kwalitatief goed, dichtbij en betaalbaar is, maken mensen er eerder gebruik van.

Zo hebben minder bewoners een eigen auto nodig en blijft er ook meer ruimte over voor bezoekers die afhankelijk zijn van hun auto.

VERMINDEREN  
VAN OVERLAST

MEER REGIE  
BIJ NIEUWE WONINGEN

EEN UITKOMST  
VOOR WIE HET PAST

P+R

## Wat zijn onze doelen?

We willen dat autobezit de komende jaren afnemend wordt. We willen groei in de regio, maar niet in het aantal auto's, want dat komt voor natuur, nieuwe woningen en andere zaken in de weg. Deelmobiliteit draagt bij aan de Agenda Versnelling Mobiliteit voor een duurzame, bereikbare regio.

### HIERVOOR HEBBEN WE VIER DOELEN

1. Deelvervoer zorgt samen met andere maatregelen voor 20% minder autobezit van de gemeente Nijmegen ten opzichte van 2023.
2. Deelvervoer zorgt voor een 20% toename van de huidige inwoners van Nijmegen ten opzichte van 2023.
3. 50% van de inwoners gebruikt (af en toe) deelvervoer.
4. Voor alle inwoners is binnen acceptabele loopafstand deelvervoer (auto én fiets of bakfiets) beschikbaar.

Deze doelen zijn uitgewerkt in verschillende ambities.

EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

Er is veel verkeer tussen Nijmegen en regiogemeenten, bijvoorbeeld door forenzen en bezoekers. Soms zal alleen het laatste stukje van de reis naar Nijmegen minder met de auto gaan, bijvoorbeeld via een overstap op de P+R. Maar ook op andere manieren zijn goede alternatieven in de regio nodig, bijvoorbeeld voor een goede woon-werkverbinding, een toeristisch fietsrondje naar buurgemeenten of om voor een betere aansluiting op het openbaar vervoer te zorgen.

Aanbod dat geschikt is voor langere afstanden is hiervoor belangrijk, denk aan elektrische fietsen en eventueel scooters. Gebruikers van deelvervoer moeten geen last hebben van gemeentegrenzen. Hiervoor is samenwerking nodig met gemeenten in de regio over het aanbod.

DEELVERVOER  
BINNENSTAD

TOEGANG OP  
NIEUW OV-GEBRUIK

INCLUSIVITEIT

VERMINDEREN  
VAN OVERLAST

MEER REGIE  
BIJ NIEUWE WONINGEN

Bezoekers die van buiten Nijmegen toch met de auto naar onze stad komen, vragen we om op een P+R te parkeren en met het OV of deeltweewieler verder te reizen. Een aanbod van fietsen en scooters op deze plekken zorgt ervoor dat bezoekers flexibel zijn waar ze in Nijmegen precies naartoe willen. Ook voor forenzen is een elektrische fiets een handige overstap om zonder file op het werk te komen.

P+R

## Wat zijn onze doelen?

We willen dat autobezit de komende jaren minder vanzelfsprekend wordt. We willen groeien in het aantal inwoners, maar niet in het aantal auto's, waarmee er meer ruimte komt voor natuur, nieuwe woningen, ontmoeten en spelen. Deelmobiliteit draagt bij aan de eerdere doelen die in de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie zijn vastgesteld voor een duurzame, bereikbare en leefbare stad.



### WE HEBBEN WE VIER DOELEN BENOEMD VOOR 2034

Deelmobiliteit zorgt samen met inzet op OV en fiets voor een lager autobezit van bewoners in nieuwbouw in de binnenstad van Nijmegen ten opzichte van 2023.

Deelmobiliteit zorgt voor een 20% lager autobezit bij nieuwe inwoners van Nijmegen ten opzichte van 2023. De inwoners gebruikt (af en toe) deelmobiliteit. De inwoners is binnen acceptabele loopafstand van deelmobiliteit (auto én fiets of bakfiets) beschikbaar.

De doelen zijn uitgewerkt in verschillende ambities.

EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

DEELVERVOER  
IN DE BINNENSTAD

TOEVOEGING OP  
FIETS- EN OV-GEBRUIK

FOCUS

INCLUSIVITEIT

VERMINDEREN  
VAN OVERLAST

MEER REGIE  
BIJ NIEUWE WONINGEN

EEN UITKOMST  
VOOR WIE HET PAST

P+R

EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

DEELVERVOER  
IN DE BINNENSTAD

TOEVOEGING OP  
FIETS- EN OV-GEBRUIK

## Wat zijn onze doelen?

We willen dat autobezit de komende jaren minder vanzelfsprekend wordt. We willen groeien in het aantal inwoners, maar niet in het aantal auto's, waarmee er meer ruimte komt voor natuur, nieuwe woningen, ontmoeten en spelen. Deelmobiliteit draagt bij aan de eerdere doelen die in de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie zijn vastgesteld voor een duurzame, bereikbare en leefbare stad.

### HIERVOOR HEBBEN WE VIER DOELEN BENOEMD

1. Deelvervoer zorgt samen met inzet op OV en P+R voor een 20% minder autobezit van bewoners in niet-woonwijken van de gemeente Nijmegen ten opzichte van 2019.
2. Deelvervoer zorgt voor een 20% lager autobezit voor huidige inwoners van Nijmegen ten opzichte van 2019.
3. 50% van de inwoners gebruikt (af en toe) deelmobiliteit.
4. Voor alle inwoners is binnen acceptabele looppafstanden een alternatief deelsysteem (auto én fiets of bakfiets) beschikbaar.

Deze doelen zijn uitgewerkt in verschillende actieplannen.

Met name de overstap van trein of bus naar een deelfiets is een belangrijke aanvulling op het OV. Het succes van de OV-fiets laat zien dat er veel behoefte is aan zo'n aansluiting voor het laatste stuk van de reis naar de bestemming.

Ook binnen Nijmegen is het soms een uitdaging om alleen met OV en een eigen fiets te verplaatsen. Door hoogteverschillen en de lange afstanden van bijvoorbeeld Dukenburg of Lindenholt naar het centrum is de auto nu vaak de meest gebruikte optie. Met een elektrische fiets of scooter zijn deze afstanden makkelijker te overbruggen. Of het zorgt voor een betere overstap naar (H)OV, bijvoorbeeld naar buslijnen die snel en vaak rijden maar waarvoor je wel iets langer moet lopen/fietsen om bij de halte te komen.

VERMINDEREN  
VAN OVERLAST

MEER REGIE  
BIJ NIEUWE WONINGEN

EEN UITKOMST  
VOOR WIE HET PAST

P+R

## Wat zijn onze doelen?

We willen dat autobezit de komende jaren minder vanzelfsprekend wordt. We willen groeien in het aantal inwoners, maar niet in het aantal auto's, waarmee er meer ruimte komt voor natuur, nieuwe woningen, ontmoeten en spelen. Deelmobiliteit draagt bij aan de eerdere doelen die in de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie zijn vastgesteld voor een duurzame, bereikbare en leefbare stad.

### HIERVOOR HEBBEN WE VIER DOELEN BENOEMD VOOR 2034

1. Deelvervoer zorgt samen met inzet op OV en fiets voor 20% minder autobezit van bewoners in nieuwbouw in de gemeente Nijmegen ten opzichte van 2023.
2. Deelvervoer zorgt voor een 20% lager autobezit bij huidige inwoners van Nijmegen ten opzichte van 2023.
3. 50% van de inwoners gebruikt (af en toe) deelmobiliteit.
4. Voor alle inwoners is binnen acceptabele reistijd een alternatief voor de eigen auto beschikbaar.

Deze doelen zijn uitgewerkt in verschillende

EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

DEELVERVOER  
IN DE BINNENSTAD

TOEVOEGING OP  
FIETS- EN OV-GEBRUIK

FOCUS

We richten ons voor een goede vervanging van de eigen auto met name op deelauto's en deelbakfietsen. Meerdere studies<sup>2</sup>, nationaal en internationaal, tonen aan dat een goede inzet van deelauto's veel effect heeft. En de elektrische deelbakfiets is een goed vervoermiddel als je reist met kinderen of spullen in de stad. Deelfietsen en -scooters zien we minder als middel om autoritten en autobezit goed en op grote schaal te kunnen vervangen.

<sup>2</sup> Bronnen: o.a. CROW april 2021, Greenwheels/Goudappel juli 2023, SHARE-North<sup>2</sup> project Bremen 2018

VERMINDEREN  
VAN OVERLAST

MEER REGIE  
BIJ NIEUWE WONINGEN

EEN UITKOMST  
VOOR WIE HET PAST

P+R

## Wat zijn onze doelen?

We willen dat autobezit de komende jaren minder vanzelfsprekend wordt. We willen groeien in het aantal inwoners, maar niet in het aantal auto's, waarmee er meer ruimte komt voor natuur, nieuwe woningen, ontmoeten en spelen. Deelmobiliteit draagt bij aan de eerdere doelen die in de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie zijn vastgesteld voor een duurzame, bereikbare en leefbare stad.

### HIERVOOR HEBBEN WE VIER DOELEN BENOEMD VOOR 2034

1. Deelvervoer zorgt samen met inzet op OV en fiets voor 20% minder autobezit van bewoners in nieuwbouw in de gemeente Nijmegen ten opzichte van 2023.
2. Deelvervoer zorgt voor een 20% lager autobezit bij huidige inwoners van Nijmegen ten opzichte van 2023.
3. 50% van de inwoners gebruikt (af en toe) deelvervoer.
4. Voor alle inwoners is binnen acceptabele loopafstand deelvervoer (auto én fiets of bakfiets) beschikbaar.

Deze doelen zijn uitgewerkt in verschillende ambities.

EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

DEELVERVOER  
IN DE BINNENSTAD

TOEVOEGING OP  
FIETS- EN OV-GEBRUIK

FOCUS

INCLUSIVITEIT

Het is belangrijk dat deelvervoer de ongelijkheid niet vergroot, maar juist verkleint. Daarom geven we aandacht aan de (digitale) toegankelijkheid, moet er in de hele stad goed aanbod van deelvervoer zijn en helpen we mensen met een laag inkomen met de betaalbaarheid. We gaan pilots doen om drempels hierin te verlagen, bijvoorbeeld door tegoeden aan te bieden aan gebruikers.



# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

VERKENNENDE STAPPEN NAAR  
BUREAU MOBILITEITSBEHEER

MET EN VÓÓR INWONERS  
AAN DE SLAG

HUBS MAKEN  
IN DE HELE STAD

WERKEN AAN EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER



# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

## VERKENNENDE STAPPEN NAAR BUREAU MOBILITEITSBEHEER

⊗  
We onderzoeken hoe we een gemeentelijk Bureau Mobiliteitsbeheer op kunnen zetten om meer regie in de organisatie van deelvervoer te krijgen. De stap naar meer regie is vastgesteld in de Agenda Versnelling Mobiliteits transitie. We willen dat het bureau de uitrol en organisatie van goed en betaalbaar deelvervoer voor iedereen in Nijmegen verzorgt, als eerste in de gebiedsontwikkelingen. Het gaat om bewoners zonder auto en autobezitters die soms een tweede auto nodig hebben of een bakfiets willen gebruiken in plaats van hun auto. Deze activiteiten worden op dezelfde manier georganiseerd als het Bureau Parkeerbeheer van gemeente.

## MET EN VÓÓR INWONERS AAN DE SLAG

VERKENNEN NIEUWE ROLLEN IN GEBIEDSONTWIKKELINGEN

FINANCIËLE STROMEN EN BUSINESS CASE UITWERKEN

WERKEN AAN DEELVERVOER VOOR IEDEREEN

FINANCIËLE AFSPRAKEN MET AANBIEDERS MAKEN

## HUBS MAKEN IN DE HELE STAD

## WERKEN AAN EEN REGIONAAL NETWERK DEELVERVOER

# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

## VERKENNENDE STAPPEN NAAR BUREAU MOBILITEITSBEHEER

⊗ We onderzoeken hoe we een gemeentelijk Bureau Mobiliteitsbeheer op kunnen zetten om meer regie in de organisatie van deelvervoer te krijgen. De stap naar meer regie is vastgesteld in de Agenda Versnelling Mobiliteits transitie. We willen dat het bureau de uitrol en organisatie van goed en betaalbaar deelvervoer voor iedereen in Nijmegen verzorgt, als eerste in de gebiedsontwikkelingen. Het gaat om bewoners zonder auto en autobezitters die soms een tweede auto nodig hebben of een bakfiets willen gebruiken in plaats van hun auto. Deze activiteiten worden op dezelfde manier georganiseerd als het Bureau Parkeerbeheer van gemeente.

## MET EN VÓÓR INWONERS AAN DE SLAG

### VERKENNEN NIEUWE ROLLEN IN GEBIEDSONTWIKKELINGEN

### FINANCIËLE STROMEN EN BUSINESS CASE UITWERKEN

### WERKEN AAN DEELVERVOER VOOR IEDEREEN

### FINANCIËLE AFSPRAKEN MET AANBIEDERS MAKEN

## HUBS MAKEN IN DE HELE STAD

## WERKEN AAN EEN REGIONAAL NETWERK DEELVERVOER

### DE VERKENNING NAAR NIEUWE ROLLEN RICHT ZICH OP: ⊗

- Het optreden als tussenpersoon van ontwikkelaars en aanbieders van deelvervoer.
- Het gebruiken van geld van ontwikkelaars voor aanbod van deelvervoer via een gemeentelijk fonds.
- Het sluiten van contracten met aanbieders en het bieden van tegoden voor bewoners bij gebiedsontwikkelingen. Dit gebeurt in samenwerking met de projectontwikkelaars en bewoners en hoeft met minder harde eisen vooraf, omdat we zelf de handen aan de knoppen houden.

# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

## VERKENNENDE STAPPEN NAAR BUREAU MOBILITEITSBEHEER

✕ We onderzoeken hoe we een gemeentelijk Bureau Mobiliteitsbeheer op kunnen zetten om meer regie in de organisatie van deelvervoer te krijgen. De stap naar meer regie is vastgesteld in de Agenda Versnelling Mobiliteits transitie. We willen dat het bureau de uitrol en organisatie van goed en betaalbaar deelvervoer voor iedereen in Nijmegen verzorgt, als eerste in de gebiedsontwikkelingen. Het gaat om bewoners zonder auto en autobezitters die soms een tweede auto nodig hebben of een bakfiets willen gebruiken in plaats van hun auto. Deze activiteiten worden op dezelfde manier georganiseerd als het Bureau Parkeerbeheer van gemeente.

## MET EN VÓÓR INWONERS AAN DE SLAG

### VERKENNEN NIEUWE ROLLEN IN GEBIEDSONTWIKKELINGEN

### FINANCIËLE STROMEN EN BUSINESS CASE UITWERKEN

### WERKEN AAN DEELVERVOER VOOR IEDEREEN

### FINANCIËLE AFSPRAKEN MET AANBIEDERS MAKEN

## HUBS MAKEN IN DE HELE STAD

## WERKEN AAN EEN REGIONAAL NETWERK DEELVERVOER

### WE GAAN DE FINANCIËLE STROMEN EN BUSINESS CASE VERDER UITWERKEN: ✕

- Uitgangspunt is dat het aanbod van deelvervoer en tegoeden voor bewoners nog steeds met geld van ontwikkelaars betaald wordt, maar dan met de gemeente als tussenpersoon. Er moet nog verder uitgewerkt worden wat we precies van ontwikkelaars gaan vragen om af te dragen.
- De gemeente maakt meer capaciteit vrij voor het organiseren van het Bureau Mobiliteitsbeheer en sorteert voor op een groter financieel risico. Als het bureau actief is en het aanbod van deelvervoer groeit, kan de omzet van het Bureau Mobiliteitsbeheer na een aantal jaren richting de miljoenen gaan. Hierbij willen we geen winst maken.
- We gaan onderzoeken op welke manier we een fonds in kunnen richten voor de geldstromen van deelvervoer. Invulling van afdrachten vanuit gebiedsontwikkelingen wordt via toekomstige besluitvorming vastgelegd.

# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

## VERKENNENDE STAPPEN NAAR BUREAU MOBILITEITSBEHEER

⊗ We onderzoeken hoe we een gemeentelijk Bureau Mobiliteitsbeheer op kunnen zetten om meer regie in de organisatie van deelvervoer te krijgen. De stap naar meer regie is vastgesteld in de Agenda Versnelling Mobiliteits transitie. We willen dat het bureau de uitrol en organisatie van goed en betaalbaar deelvervoer voor iedereen in Nijmegen verzorgt, als eerste in de gebiedsontwikkelingen. Het gaat om bewoners zonder auto en autobezitters die soms een tweede auto nodig hebben of een bakfiets willen gebruiken in plaats van hun auto. Deze activiteiten worden op dezelfde manier georganiseerd als het Bureau Parkeerbeheer van gemeente.

## MET EN VÓÓR INWONERS AAN DE SLAG

VERKENNEN NIEUWE ROLLEN IN GEBIEDSONTWIKKELINGEN

FINANCIËLE STROMEN EN BUSINESS CASE UITWERKEN

WERKEN AAN DEELVERVOER VOOR IEDEREEN

FINANCIËLE AFSPRAKEN MET AANBIEDERS MAKEN

## HUBS MAKEN IN DE HELE STAD

## WE WERKEN AAN DEELVERVOER VOOR IEDEREEN

⊗ Het Bureau Mobiliteitsbeheer doet de verkenning in samenwerking met de ontwikkelgebieden Winkelsteeg en het Stationsdistrict. Na besluitvorming over de uitwerking willen we in deze gebieden de eerste stappen zetten. De ervaringen vormen uitgangspunten voor de rest van de stad.

Op termijn zal het standaard worden dat de gemeente bij nieuwe bouwprojecten en stedelijke ontwikkelingen regie neemt en dat in samenwerking met projectontwikkelaars, vastgoedeigenaren en bewoners deelvervoer wordt georganiseerd.

De gemeente gaat ook in overleg met bewoners en aanbieders van deelvervoer om aanbod beter aan te sluiten bij reisbehoeften. Ook ondersteunen we bewonersinitiatieven. In een appartementencomplex kan het bijvoorbeeld een goede optie zijn om gezamenlijk deelvervoer te organiseren. En we onderzoeken de mogelijkheid van inzet van extra deelvervoer bij piekgebruik, zodat deelvervoer voor bewoners altijd beschikbaar is. Dat geeft de zekerheid dat er vervoer is als je het nodig hebt.

# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

## VERKENNENDE STAPPEN NAAR BUREAU MOBILITEITSBEHEER

✕ We onderzoeken hoe we een gemeentelijk Bureau Mobiliteitsbeheer op kunnen zetten om meer regie in de organisatie van deelvervoer te krijgen. De stap naar meer regie is vastgesteld in de Agenda Versnelling Mobiliteits transitie. We willen dat het bureau de uitrol en organisatie van goed en betaalbaar deelvervoer voor iedereen in Nijmegen verzorgt, als eerste in de gebiedsontwikkelingen. Het gaat om bewoners zonder auto en autobezitters die soms een tweede auto nodig hebben of een bakfiets willen gebruiken in plaats van hun auto. Deze activiteiten worden op dezelfde manier georganiseerd als het Bureau Parkeerbeheer van gemeente.

## MET EN VÓÓR INWONERS AAN DE SLAG

### VERKENNEN NIEUWE ROLLEN IN GEBIEDSONTWIKKELINGEN

### FINANCIËLE STROMEN EN BUSINESS CASE UITWERKEN

### WERKEN AAN DEELVERVOER VOOR IEDEREEN

### FINANCIËLE AFSPRAKEN MET AANBIEDERS MAKEN

## HUBS MAKEN IN DE HELE STAD

## WERKEN AAN EEN REGIONAAL NETWERK DEELVERVOER

### WE MAKEN FINANCIËLE AFSPRAKEN MET AANBIEDERS VAN DEELMOBILITEIT.

✕

We zoeken uit of een financiële tegemoetkoming voor aanbieders van deelvervoer wenselijk is, hoe dit kan worden ingezet en wat het effect is op de kwaliteit van het aanbod in de gemeente. Denk hierbij aan lagere tarieven voor gebruikers of het bieden van deelvervoer in wijken waar het voor de aanbieder financieel minder interessant is. De invulling wordt verder uitgewerkt in de nieuwe beleidsregels bij de uitgifte van vergunningen voor het bieden van deelvervoer in Nijmegen.

# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

## VERKENNENDE STAPPEN NAAR BUREAU MOBILITEITSBEHEER

We gaan met en vóór inwoners aan de slag. In Nijmegen willen we deelvervoer zo effectief mogelijk inzetten. De opvattingen en ideeën van inwoners zijn hierbij van groot belang. Zij zijn de belangrijkste doelgroep.



## MET EN VÓÓR INWONERS AAN DE SLAG

### CAMPAGNE UITROLLEN

### MET INWONERS AAN DE SLAG

### STIMULEREN VAN AUTODELEN MET BEKENDEN

### PROBEERAANBOD

### DEELVERVOER VOOR IEDEREEN

## HUBS MAKEN IN DE HELE STAD

## WERKEN AAN EEN REGIONAAL NETWERK DEELVERVOER

# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

## VERKENNENDE STAPPEN NAAR BUREAU MOBILITEITSBEHEER

We gaan met en vóór inwoners aan de slag. In Nijmegen willen we deelvervoer zo effectief mogelijk inzetten. De opvattingen en ideeën van inwoners zijn hierbij van groot belang. Zij zijn de belangrijkste doelgroep.



## MET EN VÓÓR INWONERS AAN DE SLAG

### CAMPAGNE UITROLLEN

### MET INWONERS AAN DE SLAG

### STIMULEREN VAN AUTODELEN MET BEKENDEN

### PROBEERAANBOD

### DEELVERVOER VOOR IEDEREEN

## HUBS MAKEN IN DE HELE STAD

## WERKEN AAN EEN REGIONAAL NETWERK DEELVERVOER

### WE GAAN EEN PROMOTIECAMPAGNE UITROLLEN



De Groene Metropoolregio gaat van start met de campagne 'Deelgenoten'. Het doel is om inwoners kennis te laten maken met het delen van vervoermiddelen.

In voorbereiding van deze campagne blijkt dat veel mensen al delen, met name met bekenden. Een goed voorbeeld is het delen van streamingsdiensten.

Het delen van een voertuig met een onbekende is van hieruit een grote stap. Het is niet vanzelfsprekend. Stap voor stap zullen mensen met de campagne groeien naar meer bewustwording en ervaring hierin. Het delen van een vervoermiddel met bekenden of onbekenden zal normaler worden.

# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

## VERKENNENDE STAPPEN NAAR BUREAU MOBILITEITSBEHEER

We gaan met en vóór inwoners aan de slag. In Nijmegen willen we deelvervoer zo effectief mogelijk inzetten. De opvattingen en ideeën van inwoners zijn hierbij van groot belang. Zij zijn de belangrijkste doelgroep.



## MET EN VÓÓR INWONERS AAN DE SLAG

CAMPAGNE UITROLLEN

MET INWONERS AAN DE SLAG

STIMULEREN VAN AUTODELEN MET BEKENDEN

PROBEERAANBOD

DEELVERVOER VOOR IEDEREEN

## HUBS MAKEN IN DE HELE STAD

## WERKEN AAN EEN REGIONAAL NETWERK DEELVERVOER

## WE BETREKKEN INWONERS VAN NIJMEGEN



Samen met bewoners goede oplossingen voor de wijk vinden is belangrijk. Het beter faciliteren van bewonersinitiatieven is daarom opgenomen in de vastgestelde Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie. Dit kan met participatieavonden en bijvoorbeeld met enquêtes of met het faciliteren van een online gesprek.

Hierdoor komen we samen met bewoners tot een passend aanbod van deelvervoer. Het gaat dan zowel om de keuze van de soort en aantallen vervoermiddelen als om de plekken voor de hubs. Maar bijvoorbeeld ook de eigen vervoermiddelen die met buurtgenoten gedeeld worden. Met deze aanpak geven wijkbewoners de oplossing zelf vorm en voelen ze zich er verantwoordelijk voor. Dit kan ook de sociale cohesie in de wijk versterken.

# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

## VERKENNENDE STAPPEN NAAR BUREAU MOBILITEITSBEHEER

We gaan met en vóór inwoners aan de slag. In Nijmegen willen we deelvervoer zo effectief mogelijk inzetten. De opvattingen en ideeën van inwoners zijn hierbij van groot belang. Zij zijn de belangrijkste doelgroep.



## MET EN VÓÓR INWONERS AAN DE SLAG

### CAMPAGNE UITROLLEN

### MET INWONERS AAN DE SLAG

### STIMULEREN VAN AUTODELEN MET BEKENDEN

### PROBEERAANBOD

### DEELVERVOER VOOR IEDEREEN

## HUBS MAKEN IN DE HELE STAD

## WERKEN AAN EEN REGIONAAL NETWERK DEELVERVOER

## WE STIMULEREN HET AUTODELEN MET BEKENDEN



Mensen vinden het delen met bekenden makkelijker en vertrouwder dan met onbekenden. Ook in het Stadspanel vindt een grote groep een deelauto voor alleen buurtgenoten interessant. Het project 'Autodelen met bekenden' richt zich op het delen van auto's binnen een groep van bekenden, een community. Dat kan bijvoorbeeld een groep buurtbewoners of een vriendengroep zijn.

Als buurtgenoten auto's gaan delen, hebben ze samen minder auto's nodig. Dat levert in de straat meer ruimte op voor groen, ontmoeting en spelen en andere vormen van (deel)vervoer. Maar niet iedereen weet hoe het delen van een auto werkt en of het voor hen geschikt is.

Daarom wil de gemeente Nijmegen met wijkbewoners in gesprek gaan tijdens bijeenkomsten en geïnteresseerde mensen helpen om met delen te starten. De gemeente gaat in 2024 minimaal vijf bijeenkomsten organiseren en streeft naar twintig groepen buurtbewoners die een verkenningsfase ingaan. Dat leidt hopelijk tot minstens vijf groepen die daadwerkelijk gaan autodelen.

# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

## VERKENNENDE STAPPEN NAAR BUREAU MOBILITEITSBEHEER

We gaan met en vóór inwoners aan de slag. In Nijmegen willen we deelvervoer zo effectief mogelijk inzetten. De opvattingen en ideeën van inwoners zijn hierbij van groot belang. Zij zijn de belangrijkste doelgroep.



## MET EN VÓÓR INWONERS AAN DE SLAG

CAMPAGNE UITROLLEN

MET INWONERS AAN DE SLAG

STIMULEREN VAN AUTODELEN MET BEKENDEN

PROBEERAANBOD

DEELVERVOER VOOR IEDEREEN

## HUBS MAKEN IN DE HELE STAD

## WE BIEDEN EEN PROBEERAANBOD



Iets nieuws proberen is een grote stap. Deze maken we makkelijker door mensen tegoden te geven om de verschillende vormen van deelmobiliteit uit te proberen. Ook is het goed om ervaringen te delen van Nijmegenaren die al deelvervoer gebruiken. In gesprekken met bewoners halen we op wat wel en niet werkt en wat we nog kunnen verbeteren.

# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

## VERKENNENDE STAPPEN NAAR BUREAU MOBILITEITSBEHEER

We gaan met en vóór inwoners aan de slag. In Nijmegen willen we deelvervoer zo effectief mogelijk inzetten. De opvattingen en ideeën van inwoners zijn hierbij van groot belang. Zij zijn de belangrijkste doelgroep.



## MET EN VÓÓR INWONERS AAN DE SLAG

CAMPAGNE UITROLLEN

MET INWONERS AAN DE SLAG

STIMULEREN VAN AUTODELEN MET BEKENDEN

PROBEERAANBOD

DEELVERVOER VOOR IEDEREEN

## HUBS MAKEN IN DE HELE STAD

## WERKEN AAN EEN REGIONAAL NETWERK DEELVERVOER

## WE ZORGEN VOOR DEELVERVOER VOOR IEDEREEN



Niet iedereen is even goed in staat om zich te kunnen verplaatsen naar werk, voorzieningen, vrienden of de sportclub. Dat heet mobiliteitsongelijkheid en gaat bijvoorbeeld over budget, fietsvaardigheden, fysieke beperkingen, digitale vaardigheden of de begrijpelijkheid van informatie.

De gemeente wil deelvervoer aanbieden dat zoveel mogelijk bereikbaar is voor iedereen. Minder toegang tot vervoer mag geen beperking zijn om volwaardig deel te kunnen nemen aan onze maatschappij. Naast dat er een goede beschikbaarheid van deelvervoer nodig is, is het belangrijk dat het betaalbaar, begrijpelijk en eenvoudig in gebruik is.

We gaan een pilot doen om Nijmegenaren met een laag inkomen een maandelijks budget te bieden, een tegoed voor deelvervoer. De pilot duurt in ieder geval een halfjaar en geeft een mobiliteitstegoed per maand. Daarnaast wordt op dit moment een breder onderzoek gedaan wat mensen lastig vinden en hoe we deze mensen kunnen ondersteunen. Hier komen nog maatregelen uit waar we ook mee aan de slag gaan.

# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

VERKENNENDE STAPPEN NAAR  
BUREAU MOBILITEITSBEHEER

MET EN VÓÓR INWONERS  
AAN DE SLAG

HUBS MAKEN  
IN DE HELE STAD

WERKEN AAN EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER



## WE GAAN HUBS MAKEN IN DE HELE STAD

Om de overlast te beperken worden vaste parkeerplekken voor deelfietsen en deelscooters ingericht, zogenaamde hubs. In de versnelling van de mobiliteits-transitie is de keuze voor vermindering van de overlast vastgesteld in het uitvoeringsprogramma 'Beter op Weg'.

## WE VERPLICHTEN HET GEBRUIK VAN HUBS

Op een aantal plekken, zoals bij het NS-station en campus Heijendaal zijn al een aantal hubs in gebruik genomen. Vanaf eind 2024 wordt de verplichting om gebruik te maken van hubs meegenomen in nieuwe beleidsregels voor de vergunningen. Er zullen dus ook hubs in de wijken komen. De gemeente zal samen met bewoners hiervoor een plan opstellen. Als eerste zullen hubs worden ingericht aan de randen van de stad om deelvervoer van daaruit beter te faciliteren.

## WE ZORGEN VOOR VOLDOENDE AANBOD

Hubs zullen binnen 250 meter van elkaar komen te liggen om te zorgen voor voldoende aanbod en beperkte loopafstand naar een hub. Samen met inwoners en ondernemers zal gekeken worden naar de meest geschikte plekken. We zetten hierbij vooral in op deelfietsen en deelbakfietsen. Deelscooters komen alleen op plekken waar ze van toegevoegde waarde zijn, bijvoorbeeld voor langere ritten.

# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

VERKENNENDE STAPPEN NAAR  
BUREAU MOBILITEITSBEHEER

MET EN VÓÓR INWONERS  
AAN DE SLAG

HUBS MAKEN  
IN DE HELE STAD

WERKEN AAN EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

SAMENWERKEN MET REGIO  
EN BUURGEMEENTEN

OVERSTAP BIJ P+R'S  
EN OV-KNOOPPUNTEN

IN GESPREK  
MET WERKGEVERS

Dagelijks reizen veel mensen voor hun werk of voor een bezoek aan de stad vanuit de regio naar Nijmegen. Daarom is het belangrijk om goed te kijken naar deelvervoer bij de toegangswegen tot de stad en in omliggende gemeenten en werken we aan een regionaal netwerk voor deelvervoer.



# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

VERKENNENDE STAPPEN NAAR  
BUREAU MOBILITEITSBEHEER

MET EN VÓÓR INWONERS  
AAN DE SLAG

HUBS MAKEN  
IN DE HELE STAD

WERKEN AAN EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

## WE WERKEN SAMEN MET BUURGEMEENTEN EN DE REGIO



Dit gebeurt waar mogelijk op het gebied van beleid, vergunningen en daarbij horende communicatie en campagnes. Een netwerk van deelvervoer dat in de regio goed op elkaar aansluit maakt het reizen een stuk makkelijker.

Er is dan niet alleen een beter alternatief voor autoverplaatsingen binnen Nijmegen maar ook van en naar buurgemeenten en omliggende plaatsen.

SAMENWERKEN MET REGIO  
EN BUURGEMEENTEN

OVERSTAP BIJ P+R'S  
EN OV-KNOOPPUNTEN

IN GESPREK  
MET WERKGEVERS

Dagelijks reizen veel mensen voor hun werk of voor een bezoek aan de stad vanuit de regio naar Nijmegen. Daarom is het belangrijk om goed te kijken naar deelvervoer bij de toegangswegen tot de stad en in omliggende gemeenten en werken we aan een regionaal netwerk voor deelvervoer.



# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

VERKENNENDE STAPPEN NAAR  
BUREAU MOBILITEITSBEHEER

MET EN VÓÓR INWONERS  
AAN DE SLAG

HUBS MAKEN  
IN DE HELE STAD

WERKEN AAN EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

## WE ZORGEN VOOR EEN OVERSTAP BIJ P+R'S EN OV-KNOOPPUNTEN



We maken de overstap van P+R of OV naar deelvervoer makkelijker. Bezoekers en forenzen worden in de toekomst steeds vaker gevraagd om via P+R's en OV-knooppunten naar Nijmegen te reizen.

Naast de trein en de bus kan een deelvervoermiddel gebruikt worden om de laatste kilometers de stad in te af te leggen. Zeker als de provincie besluit om meer in te zetten op HOV-lijnen, die wel vaker en sneller rijden, maar waarvoor je verder moet lopen naar de bestemming of de halte.

Het voordeel van deelvervoer is dat de uiteindelijke plaats van bestemming beter bereikt kan worden dan met het openbaar vervoer.

SAMENWERKEN MET REGIO  
EN BUURGEMEENTEN

OVERSTAP BIJ P+R'S  
EN OV-KNOOPPUNTEN

IN GESPREK  
MET WERKGEVERS

Dagelijks reizen veel mensen voor hun werk of voor een bezoek aan de stad vanuit de regio naar Nijmegen. Daarom is het belangrijk om goed te kijken naar deelvervoer bij de toegangswegen tot de stad en in omliggende gemeenten en werken we aan een regionaal netwerk voor deelvervoer.



# Welke acties gaan we de komende tijd uitvoeren?

VERKENNENDE STAPPEN NAAR  
BUREAU MOBILITEITSBEHEER

MET EN VÓÓR INWONERS  
AAN DE SLAG

HUBS MAKEN  
IN DE HELE STAD

WERKEN AAN EEN REGIONAAL  
NETWERK DEELVERVOER

## WE GAAN IN GESPREK MET WERKGEVERS



Ook werkgevers spelen een rol in het verduurzamen van vervoer van hun werknemers. Carpoolen, het samen reizen van en naar het werk, is daarvoor een oplossing.

Maar woon-werkverkeer kan ook met deelvervoer. Aan de rand van de stad kan de auto dan geparkeerd worden bij een P+R. Van daaruit kan de reis naar het werk vervolgd worden met een deelvervoermiddel.

Ook zakelijke ritten kunnen met deelvervoer gemaakt worden, bijvoorbeeld met een bedrijfsauto die in het weekend door omwonenden gebruikt kan worden.

De aanpak en vergoedingen van werkgevers spelen hier een belangrijke rol in.

De gemeente gaat in overleg met werkgevers om dit te stimuleren en te realiseren. Hierin werkt de gemeente samen met de werkgeversaanpak van de Groene Metropoolregio binnen Slim & Schoon Onderweg.

SAMENWERKEN MET REGIO  
EN BUURGEMEENTEN

OVERSTAP BIJ P+R'S  
EN OV-KNOOPPUNTEN

IN GESPREK  
MET WERKGEVERS

Dagelijks reizen veel mensen voor hun werk of voor een bezoek aan de stad vanuit de regio naar Nijmegen. Daarom is het belangrijk om goed te kijken naar deelvervoer bij de toegangswegen tot de stad en in omliggende gemeenten en werken we aan een regionaal netwerk voor deelvervoer.

