Besluitenlijst Besluitronde (raadsvergadering)

Datum	09-10-2024
Tijd	19:30 - 23:35
Locatie	Stadhuis - Raadzaal
Voorzitter	H. Bruls
Griffier	S. Ruta
Aanwezigen	Jasmijn de Vries Kraaijeveld, Maarten Bakker, Cees de Beer, Eric Bender , Diede Beumer, Sanne Buursink - de Graaf, Gerry van Campen, Paul Eigenhuijsen, Jeanette Exel, Adam Galijasevic, Jeannette Geers, Sander van der Goes, Frank de Gram, Wendy Grutters, Michiel van Hoof, Abdulahi Hussen, Léonie Janssen, Mika Kraft, Niek Kraut, Eline Lauret, Quirijn Lokker, Delano van Luik, Maartje Maas, Biljana Markovic, Marjolijn Mijling, Sophie den Ouden, Bart Salemans, Ruud Sewpersad, Marieke Smit, Marijke Synhaeve, Ayse Terzi, Rosalie Thomassen, Louisa Tumiwa, Michelle van Doorn, Toon van Gent, Erik Verschuren en Yurre Wieken Grete Visser, Tobias van Elferen, John Brom, Cilia Daemen, Noël Vergunst
Afwezig	Charlotte Brand, April Ranshuijsen en wethouder Jean-Paul Broeren
	Omnummer 15

1 Opening en mededelingen

Mevrouw Brand, mevrouw Ranshuijsen en wethouder Broeren zijn afwezig

2 Agendavaststelling inclusief de orde van de vergadering

· Aan de agenda is toegevoegd:
- het Raadsvoorstel Benoeming fractievolger Stadspartij Nijmegen als agendapunt 5.1.
· Door de fractie van de PvdA zijn actuele vragen aangekondigd over de voorgenomen sluiting van De Driemaster.
· Aan agendapunt 8.3, Initiatiefvoorstel Niet meer kiezen, is een gewijzigd initiatiefvoorstel toegevoegd.

· Mevrouw Buursink-de Graaf doet een ordevoorstel om agendapunt 4.4, Raadsvoorstel Wijziging legesverordening 2024-A, in verband met nul-emissiezone stadslogistiek, vanavond te behandelen als stemstuk. Dit voorstel wordt aanvaard.
· Er wordt vandaag gewerkt met spreektijd vanaf het eerste debatstuk.

De volgende punten zijn niet in de raadskamers behandeld en voorgesteld wordt om deze als hamerstuk te behandelen:
4.1 t/m 4.3, 4.5 en 4.6

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Voorstellen aanvaard

3 Besluitvorming behandeladviezen van de gespreksrondes 18 september 2024 en 25 september 2024

Raadsvoorstel Vaststelling onderdelen van het Actieprogramma Samenwerken met de Stad (82/2024)	**HAMERSTUK 9 OKTOBER**
Raadsvoorstel Verordening bekostiging leerlingenvervoer 2024 (85/2024)	**DEBATSTUK 9 OKTOBER**
Raadsvoorstel Zienswijzen Regionaal programma werklocaties (RPW) (89/2024)	**DEBATSTUK 9 OKTOBER**
Raadsvoorstel Gebiedsvisie Stationsdistrict (83/2024)	**DEBATSTUK 9 OKTOBER**
Brief Herinrichting Griftdijk en brief 24-uursknip Griftdijk	**DEBATSTUK 9 OKTOBER**
Subsidieverlening Firan voor realisatie infrastructuur warmtenet Dukenburg en Voortgangsbrief warmtenet Dukenburg	**DEBATSTUK 9 OKTOBER**
Wensen en bedenkingen Aanbesteding bancaire dienstverlening	**STEMSTUK 9 OKTOBER**
Wensen en bedenkingen GREX Waalfront 2024	**STEMSTUK 9 OKTOBER**
Initiatiefvoorstel Niet meer kiezen (79/2024)	**STEMSTUK 9 OKTOBER**
Raadsvoorstel Mandaatbesluit milieueffectrapportage-beoordeling (81/2024)	**STEMSTUK 9 OKTOBER**
Raadsvoorstel Informatieprotocol ODRN 2024 (84/2024)	**STEMSTUK 9 OKTOBER**

Raadsbesluit 9 oktober 2024:
Voorstellen aanvaard

4 HAMERSTUKKEN

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Voor de punten 4.1 t/m 4.3 en 4.5 t/m 4.7 is geen spreektijd gevraagd en daarmee is ingestemd met de voorstellen.

4.1 Vaststelling notulen van de vergadering van 11 september 2024

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

4.2 Vaststelling besluitenlijst van de vergadering van 11 september 2024

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

4.3 Vaststellen behandeladvies van de Ingekomen Stukken (zie brieven onder agendapunt 10)

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

4.5 (AANGEPAST) Raadsvoorstel Vaststelling Bestemmingsplan Nijmegen Dukenburg 2021 - 1 (Winkelcentrum - Weezenhof Herstelbesluit) (74/2024)

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:

1. Het raadsvoorstel bestemmingsplan Nijmegen Dukenburg 2021-1 (Winkelcentrum Weezenhof Herstelbesluit) in te trekken (24 juni 2024, collegebesluit).

2. Herstelbesluit van het bestemmingsplan Nijmegen Dukenburg 2021-1 (Winkelcentrum-Weezenhof) vast te stellen overeenkomstig de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het bestand NL.IMRO.0268.BP4018-VG02 met bijbehorende bestanden, waarmee planologische kaders worden vastgelegd voor de herontwikkeling van het winkelcentrum Weezenhof;

3. Geen exploitatieplan vast te stellen als bedoeld in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening.

4.5.1 (VOORSTEL TOT INTREKKEN) Raadsvoorstel Vaststelling Bestemmingsplan Nijmegen Dukenburg 2021 -1 (Winkelcentrum - Weezenhof Herstelbesluit) (74/2024)

4.6 Raadsvoorstel Bezwaarschrift over 'Besluit straatnaamgeving Mária Telkeshof' (96/2024)

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:

1. *Het bezwaar van R.C. Essers, gericht tegen het Besluit straatnaamgeving Mária Telkeshof van 24 april 2024 niet-ontvankelijk te verklaren wegens ontbreken van belang bij het maken van bezwaar tegen het besluit.*

4.7 Raadsvoorstel Vaststelling onderdelen van het Actieprogramma Samenwerken met de Stad (82/2024)

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:

1. De beschreven actie A1: *We schrijven het verhaal van de lokale democratie die we willen zijn*, vast te stellen.
2. De beschreven actie A11: *We leggen de regels vast voor het gebruik van de nieuwe instrumenten*, vast te stellen.
3. De beschreven actie A12: *We maken een nieuwe participatieverordening die de huidige inspraakverordening vervangt*, vast te stellen.
4. De beschreven actie A13: *We ontwikkelen een algemeen participatiebeleid*, vast te stellen.

5 BENOEMINGEN

5.1 Raadsvoorstel Benoeming fractievolger Stadspartij Nijmegen (101/2024)

Raadsbesluit d.d. 9 oktober:

Te benoemen tot fractievolger op voorwaarde dat de commissie voor geloofsbrieven een positief advies heeft gegeven:

Op voordracht van de fractie van Stadspartij Nijmegen:
1. M.C. (Marco) van den Berg

6 Vragen van raadsleden aan het college

Onderwerp: Voorgenomen sluiting De Driemaster
Indiener: Maartje Maas (PvdA)

Op donderdag 12 september 2024 is er een brief naar de raad gekomen met informatie over het voornemen tot sluiting van basisschool de Driemaster in Bottendaal per schooljaar 2024-2025. Diezelfde avond is aan ouders medegedeeld dat de school het volgend schooljaar zal gaan sluiten en de leerlingen op andere scholen zullen worden ondergebracht. Naar aanleiding daarvan hebben wij berichten van bezorgde en boze ouders ontvangen. Uit de gesprekken die wij hebben gevoerd met betrokkenen klinkt er boosheid, angst en twijfel onder leerlingen en ouders. Deze berichten werden vrijdag 13 september en zaterdag 14 september onderstreept door artikelen in de Gelderlander. Betrokkenen voelen zich overvallen en hebben sterk het gevoel dat juist de verbindende rol die de school speelt in de wijk en de kans op ontmoeting verloren gaat. Daarnaast geven betrokkenen aan dat de dalende lijn in leerlingaantallen al langere tijd het geval was, maar dat er niet zichtbaar iets aan gebeurde, terwijl zij graag hadden willen meedenken.

Na de mondelinge vragen vanuit de raad van 18 september, zijn een aantal documenten en cijfers boven water gekomen die niet overeenkomen met wat de ouders van Stichting St. Josephscholen en het bestuur van de Driemaster hebben gehoord. Ook is er op 6 oktober 2024 in de Gelderlander nogmaals benadrukt dat de onderbouwing van de schoolsluiting niet klopt met de gegevens die ouders hebben verzameld.

Deze gang van zaken baart de fractie van PvdA zorgen. Daarom hebben wij de volgende vragen aan het college:

1.

a. Is het college het met ons eens dat er door verschillen in informatie en gebruikte bronnen er onduidelijkheid is ontstaan bij de inwoners en ouders van Bottendaal en de Driemaster over de onderbouwing van de schoolsluiting? Waarom wel/niet?

b. Wat kan het college doen om de ouders op dit moment te ondersteunen in het verkrijgen van duidelijkheid in gebruikte gegevens?

2.

a. Is het college het met ons eens dat het proces van een schoolsluiting zorgvuldig en transparant moet verlopen voor alle betrokkenen en dat wanneer dit niet lijkt te lukken er een pauze kan worden ingelast om met elkaar te opnieuw om de tafel te gaan met gelijke gegevens en onderzoeken? Zo niet, waarom niet?

b. Zo ja, ziet het college voor zichzelf een rol in dit proces om constructief mee te denken in hoe het proces een vervolg gaat krijgen?

Motie: Laat Driemaster niet botvieren
Indieners: Maartje Maas (PvdA) en Jeannette Geers (SP)

De gemeenteraad van Nijmegen, in openbare vergadering bijeen op 9 oktober 2024

Constaterende dat:
• Ouders van kinderen op de Driemaster en wijkbewoners in Bottendaal zijn overvallen door het bericht dat hun wijkschool gaat sluiten in schooljaar 2024-2025.
• Er in de evaluatie doorcentralisatie van februari 2023 wordt gesproken over krimpende leerlingaantallen en onder of tegen de opheffingsnorm vallende scholen in de stadsdelen Lindenholt, Dukenburg en Hatert, maar niet in Bottendaal op de Driemaster.
• In het onderzoeksrapport van BMC wel gesproken wordt over minder leerlingen dan de instandhoudingsnorm sinds 2016 op de Driemaster.

Overwegende dat:
• Uit prognoses van DUO en de PO-raad blijkt dat de leerlingpopulatie van De Driemaster over een paar jaar juist stijgt in plaats van daalt als aangegeven in het rapport BMC
• In de evaluatie doorcentralisatie vier maal aangegeven staat dat het streven is dat kinderen in hun eigen buurt naar school moeten kunnen gaan
• De Schoolwijzer aangeeft dat voor ouders en leerlingen met een adres in Bottendaal buurtscholen worden weergegeven te weten: Het Kleurrijk, Wieken, Petrus Canisius en het Montessori
• De genoemde buurtscholenscholen niet in Nijmegen Oost liggen, waar volgens het rapport plek is voor de leerlingen van de Driemaster. Daarom Nijmegen Oost als keuze om leerlingen te herplaatsen niet past bij het bij punt één genoemde streven om kinderen in hun eigen buurt naar school te laten gaan
• Het sluiten van de Driemaster niet alleen de leerlingen van de school raakt, maar ook de door de inzet van de wijk bereikte sociale cohesie in de wijk zal laten wegvallen
• Er op dit moment geen zicht is op een andere manier om deze sociale cohesie op eenzelfde manier te bewerkstelligen, voor alle leeftijden in de wijk
• Geen inwoner en leerling in Bottendaal gebaat is bij een overhaaste beslissing die een zeer grote impact heeft op het leef- en woongenot in Bottendaal

Roept het college op:
1. Met het schoolbestuur van de Driemaster en de Stichting St. Josephscholen zo snel als mogelijk in gesprek te gaan om erop aan te dringen de sluiting uit te stellen voor tenminste 1 jaar zodat op basis van voorliggende cijfers, uitkomsten en gesprekken er een transparanter besluit kan worden genomen.
2. Ouders, bewoners van Bottendaal en stichting St. Josephscholen te ondersteunen bij het voeren van constructieve gesprekken na het gesprek als beschreven bij dictum 1.
3. De uitkomsten van de bij bovenstaande dictum 1 en 2 genoemde gesprekken terug te koppelen aan de raad eind Q4 2024.

Motie unaniem aanvaard

7 DEBATSTUKKEN

7.1 Raadsvoorstel Verordening bekostiging leerlingenvervoer 2024 (85/2024)

Amendement Het verplicht u tot niets
Indiener: Paul Eigenhuijsen (GewoonNijmegen.Nu)

De gemeenteraad van Nijmegen, in openbare vergadering bijeen op 9 oktober 2024

Constaterende dat:
-Er na jaren een nieuwe verordening leerlingenvervoer voor ligt
-Er veel zaken zijn geregeld in deze nieuwe verordening
-Er ook veel nieuwe zaken zijn toegevoegd
-De vervoerstraining er daar 1 van is

Overwegende dat:
-Vervoerstraining een fantastische aanvulling is op het leerlingenvervoer
-Dit kan bijdragen aan de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van leerlingenvervoer
-Dit moet worden ingezet als het kan en als de leerling en zijn/haat ouders daarvoor openstaan.
-Dit nooit verplicht door de gemeente moet kunnen worden opgelegd.

Voorts constaterende:
Er nu onduidelijkheid is wanneer de vervoerstraining verplicht kan worden ingezet en wat de consequenties daarvan is

Besluit

Aan beslispunt 1 van het raadsvoorstel “Verordening bekostiging leerlingenvervoer 2024” toe te voegen, “met dien verstande dat aan de verordening het volgende artikel wordt toegevoegd:

Art 18.3
De training leidt niet tot een verplichting, er blijft voor de ouders altijd keuzevrijheid voor de in te zetten vervoersvoorziening.

Amendement unaniem aanvaard

Besluit:
Voorstel unaniem aanvaard

Geamendeerd raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
1. De Verordening bekostiging leerlingenvervoer gemeente Nijmegen 2024 vast te stellen onder gelijktijdige intrekking van de Verordening leerlingenvervoer gemeente Nijmegen 2014 met dien verstande dat aan de verordening het volgende artikel wordt toegevoegd:

Artikel 18.3
De training leidt niet tot een verplichting, er blijft voor de ouders altijd keuzevrijheid voor de in te zetten vervoersvoorziening.

7.2 Raadsvoorstel Zienswijzen Regionaal programma werklocaties (RPW) (89/2024)

Amendement Regionale participatie hoort niet tussen wal en schip
Indiener: Sanne Buursink- de Graaf (VVD)

Amendement behorend bij agendapunt 7.2 Raadsvoorstel zienswijze uitgangspuntennotitie RPW,

Constaterend dat:
• Nijmeegse bedrijventerreinen, economische samenwerkinsgverbanden zoals bedrijventerreinenverenigingen, bedrijventerreinmanagement niet zijn gekend in het voorgenomen kaderstellende uitgangspuntenbeleid dat de GMR ten behoeve van de werklokaties op heeft gesteld;
• dat de visies en kaderstellende plannen die vanuit de GMR voorbereid worden veelal ruimtelijke of andere implicaties hebben op het grondgebied van afzonderlijke gemeenten;
• dat de gemeenten dus beslisbevoegd zijn om daarover te besluiten en dat de GMR om die reden een collegeregeling is;
• dat de GMR geen eigenstandig participatiebeleid heeft noch daarvoor geëquipeerd is;
• Dat participatie bij een gemeenschappelijke regeling die beleidsvoorbereiding of kaderstellende visies tot taak heeft anders is dan van een gemeenschappelijke regeling die de focus heeft op de uitvoering;
• dat zowel de RPW, als andere kaderstellende plannen nauwelijks, geen of onvoldoende zicht bieden op het participatieproces;
• dat de vaststelling door de raden van deze kaderstellende documenten doorgaans geschieden onder de druk van een zeer korte beslistermijn;
• een beslistermijn die anno nu geen of onvoldoende ruimte biedt aan de raden voor onderlinge regionale afstemming, laat staan ruimte voor participatie met inwoners;
• dat participatie iets geheel anders dan sec het kunnen inspreken op een raadsvoorstel;
• dat dit hiaat niet gevuld wordt doordat er een regionaal participatiebeleid ontbreekt, maar ook omdat er feitelijk geen afspraken worden gemaakt wanneer de gemeente of de GMR verantwoordelijk is voor de participatie. Voorts omdat er feitelijk geen tijd wordt geboden in het besluitvormingsproces;
• dat dit afbreuk doet aan de democratische legitimatie van de besluitvorming en dit raakt aan de zorgvuldigheid van de besluitvorming;

Overwegend dat:
• de GMR, maar ook andere gemeenschappelijke regelingen geen participatiebeleid hebben of uitvoeren.
• dat er klaarblijkelijk in de voorliggende stukken geen of onvoldoende gewag wordt gemaakt van het mogelijke participatieproces of daarin expliciet een verantwoordelijkheid wordt belegd met voldoende tijd voor de participatie-uitvoering bij de afzonderlijke gemeenten en
• dat dit onwenselijk is.

Besluit
De huidige tekst van het beslispunt 1:
1. In te stemmen met de conceptbrief aan de Groene Metropool Regio met de zienswijze op de uitgangspuntennotitie voor het Regionaal Programma Werklocaties 2025-2028.

Te wijzigen in:
2. In te stemmen met de conceptbrief aan de Groene Metropool Regio met de zienswijze op de uitgangspuntennotitie voor het Regionaal Programma Werklocaties 2025-2028, met dien verstande dat in de zienswijzebrief het volgende wordt toegevoegd als punt 5 (dan wel een andere volgnummer die passend is voor een logische nummering): Participatie (kopje)
a) De gemeenteraad van Nijmegen constateert dat het besluitvormingsproces rondom de RPW onvoldoende de mogelijke participatie benoemt
b) De gemeenteraad van Nijmegen constateert dat dit niet op zichzelf staat, maar geldt voor alle kaderstellende documenten die de GMR voorbereidt voor besluitvorming van de raden.
c) De gemeenteraad van Nijmegen graag zou zien dat de GMR in dit en andere vergelijkbare gevallen de participatie SMART belicht, al dan niet afgestemd met de afzonderlijke colleges van B&W of bestuurlijke overlegtafels met een duidelijke en transparante rolverdeling tussen de GMR en de afzonderlijke colleges van B&W.
d) De gemeenteraad van Nijmegen graag zou zien dat er hoe dan ook voldoende tijd wordt gereserveerd in het besluit voor het feitelijk kunnen vormgeven van een zorgvuldige participatie binnen de gemeenten.

Gedurende de beraadslagingen zijn de beslispunten als volgt gewijzigd:
De huidige tekst van het beslispunt 1:
1. In te stemmen met de conceptbrief aan de Groene Metropool Regio met de zienswijze op de uitgangspuntennotitie voor het Regionaal Programma Werklocaties 2025-2028.

Te wijzigen in:
2. In te stemmen met de conceptbrief aan de Groene Metropool Regio met de zienswijze op de uitgangspuntennotitie voor het Regionaal Programma Werklocaties 2025-2028, met dien verstande dat in de zienswijzebrief het volgende wordt toegevoegd als punt 5 (dan wel een andere volgnummer die passend is voor een logische nummering):
Participatie (kopje)
a) De gemeenteraad van Nijmegen constateert dat het besluitvormingsproces rondom de RPW onvoldoende de mogelijke participatie benoemt. En vraagt de GMR te zorgen voor een zorgvuldig participatieproces met diverse stakeholders en hiervoor ook voldoende tijd in te ruimen en voegt dit toe als punt 5 of ander logisch volgnummer in de zienswijzebrief.
b) De gemeenteraad van Nijmegen constateert dat dit niet op zichzelf staat, maar geldt voor alle kaderstellende documenten die de GMR voorbereidt voor besluitvorming van de raden.

c) De gemeenteraad van Nijmegen graag zou zien dat de GMR in dit en andere vergelijkbare gevallen de participatie SMART belicht, al dan niet afgestemd met de afzonderlijke colleges van B&W of bestuurlijke overlegtafels met een duidelijke en transparante rolverdeling tussen de GMR en de afzonderlijke colleges van B&W.
d) De gemeenteraad van Nijmegen graag zou zien dat er hoe dan ook voldoende tijd wordt gereserveerd in het besluit voor het feitelijk kunnen vormgeven van een zorgvuldige participatie binnen de gemeenten.

Beslispunten 1 en 2a
34 stemmen voor: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, D66, PvdA, Partij voor de Dieren, VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
3 stemmen tegen: SP
Beslispunten 1 en 2a aanvaard

Beslispunten 2b, 2c en 2d
28 stemmen voor: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, D66, VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
9 stemmen tegen: PvdA, Partij voor de Dieren, SP
Beslispunten 2b, 2c en 2d aanvaard

Amendement Ruimte voor de transitie en de circulaire economie
Indiener: Sanne Buursink-de Graaf (VVD)

Amendement behorend bij agendapunt 7.2 Raadsvoorstel zienswijze uitgangspuntennotitie RPW,

constaterend dat:
• de uitgangspunten voor de werklokaties over het algemeen goed aansluiten bij wat in het algemeen van belang is voor Nederland en zoals beschreven in de kamerbrief ruimte voor economie van 14 oktober 2022 (zie bijlage 1);

overwegend dat:
• het belangrijk is voor de werkgelegeneid en de brede welvaart in onze stad en regio dat huidige werklokaties behouden blijven en verder worden geïntensiveerd waar mogelijk zodat er voldoende fysieke ruimte is voor gewenste en noodzakelijke economische activiteiten;
• er in Nederland een trend waarneembar is waarbij ruimte op bedrijventerreinen bedrijfsruimte (zowel fysiek als in milieucategorieën) wordt afgeschaald ten behoeve van bijvoorbeeld woningbouw;
• de transitie en circulaire economie opgave niet alleen vragen om fysieke ruimte maar ook om milieuruimte;

besluit
De huidige tekst van het beslispunt 1:
1. In te stemmen met de conceptbrief aan de Groene Metropool Regio met de zienswijze op de uitgangspuntennotitie voor het Regionaal Programma Werklocaties 2025-2028.

Te wijzigen in:
1. In te stemmen met de conceptbrief aan de Groene Metropool Regio met de zienswijze op de uitgangspuntennotitie voor het Regionaal Programma Werklocaties 2025-2028, met dien verstande dat met dien verstande dat in de zienswijzebrief het volgende wordt toegevoegd als punt 5: Behoud en aanbod voldoende fysieke ruimte

bedrijvigheid en milieuruimte {kopje)
"de gemeenteraad van Nijmegen vindt het noodzakelijk dat er, met het oog op de transitie en de circulaire economie, onder verwijzing naar de kamerbrief Ruimte voor Economie van 14 oktober 2022, lokaal en regionaal vastgelegd wordt dat er
a. naast het behoud van de fysieke ruimte voor bedrijvigheid, ook zorg gedragen wordt voor het behoud van de bestaande hogere milieu ruimte;.
b. bij de ontwikkeling van nieuw aanbod zorg gedragen wordt voor voldoende aandacht voor de hogere milieuruimte, noodzakelijk voor de transitie en de circulaire economie.
En Punt 5 gewijzigd wordt naar nummer 6. (NB: nummering dient zonodig logisch aangepast te worden).

17 stemmen voor: Stadspartij Nijmegen, PvdA, VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
20 stemmen tegen: GroenLinks, D66, Partij voor de Dieren, SP
Amendement verworpen

Amendement Biodiversiteitsbevordering is brede welvaartsbevordering
Indiener: Bart Salemans (Partij voor de Dieren)

De gemeenteraad van Nijmegen, in vergadering bijeen op woensdag 9 oktober 2024,

Constaterende dat
• De gemeenteraad in diens zienswijze op de RPW '25-'28 constateert dat er aandacht wordt geschonken aan belangrijke opgaven zoals o.a. vergroening en klimaatadaptatie,
• Biodiversiteit in deze zienswijze ontbreekt bij het benoemen van die opgaven,
• Biodiversiteit weliswaar één maal wordt benoemd in de Uitgangspuntennotitie, maar niet duidelijk wordt verankerd in de daadwerkelijke uitgangspunten van integrale onderdelen,
• Circulariteit en brede welvaart belangrijke onderdelen zijn van de Uitgangspuntennotitie.

Overwegende dat:
• De biodiversiteit er in Nederland slecht voor staat en Nederland zelfs genoemd wordt als 'kampioen biodiversiteitsverlies',
• Er kansen liggen om de bestaande biodiversiteit te behouden en ook te bevorderen bij het intensiveren van bestaande bedrijfsterreinen door bijvoorbeeld natuurinclusief en klimaatadaptief te bouwen en renoveren,
• Vergroening en klimaatadaptatie hand in hand gaan met biodiversiteitsbehoud en -bevordering,
• Biodiversiteitsbehoud en -bevordering van essentieel belang zijn voor brede welvaart, omdat het van belang is voor mensen en hun welzijn,
• De bedoeling van circulariteit o.a. is dat de voetafdruk en de impact van productie en consumptie op biodiversiteit wordt verminderd,
• Bij het zoeken van nieuwe bedrijfsterreinen er op voorhand rekening gehouden kan worden met de bestaande biodiversiteit, door bijvoorbeeld natuurgebieden te ontzien in de overwegingen voor het ontwikkelen van nieuwe bedrijfsterreinen,
• Het zodoende belangrijk is om bij het zoeken van nieuwe bedrijfsterreinen behalve klimaatadaptatie en vergroening ook biodiversiteit expliciet mee te nemen bij zowel de intensivering van bestaande bedrijfsterreinen als de ontwikkeling van nieuwe terreinen,
• Mens en dier binnen de gehele GMR regio hier uiteindelijk profijt van hebben,
• De gemeenteraad van Nijmegen de biodiversiteitscrisis heeft uitgeroepen.

Besluit:
1. Aan beslispunt 1 toe te voegen, met dien verstande dat in punt 5 van de Zienswijze uitgangspuntennotitie Regionaal Programma Werklocaties 2025-2028 GMR Arnhem Nijmegen *"We verzoeken om een aantal tekstuele wijzigingen in de notitie aan te brengen."*

een nieuw verzoek wordt toegevoegd met de volgende tekst:
"- Uitgangspuntennotitie, pagina 8 H.3.4 Wat is er nog meer van belang? Verzoek om de tekstpassage van bulletpoint 6 aan te vullen met het 'behoud en bevordering van biodiversiteit' als integraal uit te maken deel van nieuwe en te herstructureren terreinen."

2. Zodoende ook aan beslispunt 1 toe te voegen, met dien verstande dat in punt 1 van de Zienswijze uitgangspuntennotitie RPW 'Op hoofdlijnen kunnen wij ons vinden in de uitgangspunten voor het nieuwe RPW 2025-2028.', de zin *"Het RPW schenkt aandacht aan belangrijke opgaven als herstructurering, intensivering, vergroening, klimaatadaptatie, netcongestie etc."* te wijzigen in:
"Het RPW schenkt aandacht aan belangrijke opgaven als herstructurering, intensivering, vergroening, klimaatadaptatie, biodiversiteit, netcongestie etc.",

Amendement unaniem aanvaard

Besluit:
Voorstel unaniem aanvaard

Geamendeerd raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
1. In te stemmen met de conceptbrief aan de Groene Metropool Regio met de zienswijze op de uitgangspuntennotitie voor het Regionaal Programma Werklocaties 2025-2028.
Artikel 18.3 met dien verstande dat in punt 5 van de Zienswijze uitgangspuntennotitie Regionaal Programma Werklocaties 2025-2028 GMR Arnhem Nijmegen *"We verzoeken om een aantal tekstuele wijzigingen in de notitie aan te brengen."*
een nieuw verzoek wordt toegevoegd met de volgende tekst:
"- Uitgangspuntennotitie, pagina 8 H.3.4 Wat is er nog meer van belang? Verzoek om de tekstpassage van bulletpoint 6 aan te vullen met het 'behoud en bevordering van biodiversiteit 'als integraal uit te maken deel van nieuwe en te herstructureren terreinen."

met dien verstande dat in punt 1 van de Zienswijze uitgangspuntennotitie RPW 'Op hoofdlijnen kunnen wij ons vinden in de uitgangspunten voor het nieuwe RPW 2025-2028.', de zin *"Het RPW schenkt aandacht aan belangrijke opgaven als herstructurering, intensivering, vergroening, klimaatadaptatie,* _netcongestie etc." wordtgewijzigd in:
"Het RPW schenkt aandacht aan belangrijke opgaven als herstructurering, intensivering, vergroening, klimaatadaptatie, biodiversiteit, netcongestie etc.",

met dien verstande dat in de zienswijzebrief het volgende wordt toegevoegd als punt 5 (dan wel een andere volgnummer die passend is voor een logische nummering):
Participatie (kopje)
a) De gemeenteraad van Nijmegen constateert dat het besluitvormingsproces rondom de RPW onvoldoende de mogelijke participatie benoemt. En vraagt de GMR te zorgen voor een zorgvuldig participatieproces met diverse stakeholders en hiervoor ook voldoende tijd in te ruimen.
b) De gemeenteraad van Nijmegen constateert dat dit niet op zichzelf staat, maar geldt voor alle kaderstellende documenten die de GMR voorbereidt voor besluitvorming van de raden.
c) De gemeenteraad van Nijmegen graag zou zien dat de GMR in dit en andere vergelijkbare gevallen de participatie SMART belicht, al dan niet afgestemd met de afzonderlijke colleges van B&W of bestuurlijke overlegtafels met een duidelijke en transparante rolverdeling tussen de GMR en de afzonderlijke colleges van B&W.
d) De gemeenteraad van Nijmegen graag zou zien dat er hoe dan ook voldoende tijd wordt

gereserveerd in het besluit voor het feitelijk kunnen vormgeven van een zorgvuldige participatie binnen de gemeenten.

7.3 Raadsvoorstel Gebiedsvisie Stationsdistrict (83/2024)

Motie Keizer Karel: legende uit het verleden, iconische blikvanger van het heden en eeuwig gekoesterd tot in de verre toekomst!
Indiener: Sanne Buursink- de Graaf (VVD)

Motie behorend bij agendapunt 7.3 Raadsvoorstel Gebiedsvisie Stationsdistrict (83/2024) van de raadsvergadering van 9 oktober 2024,

Constaterend dat:
• Het college voornemens is om het Keizer Karelplein te gaan versmallen en aan te passen als onderdeel van de realisatie van het stationsdistrict;

Overwegend dat:
• het Keizer Karelplein onomstotelijk een gezichtsbepalend en iconische beeld is van de stad. Dat het omgeven wordt met gebouwen met een gemeentelijke of Rijksmonumentale status en historische singels en daarmee een onmiskenbaar een ensemble waarde vertegenwoordigd van historische allure;
•het Keizer Karelplein bescherming geniet als cultureel erfgoed, doordat het zowel is gelegen in het gemeentelijk 'Beschermd stadsbeeld 19de-eeuwse stadsuitleg' (besluit uit 1990), als in het van rijkswege beschermde stadsgezicht 'De 19deeeeuwse stadsuitleg' (besluit uit 2013). Hierdoor geldt er voor vergunningsplichtige ingrepen, dat deze getoetst moeten worden op hun impact op de cultuurhistorische waarden;
•in de stadsbeeldatlas van het gemeentelijke beschermde stadsbeeld is het (destijds) bestaande groen en het profiel van het Keizer Karelplein gemarkeerd als waardevol. In de beschrijving van het rijksbeschermde gezicht staat uitdrukkelijk dat een wezenlijke waarde is gelegen in "de ligging en de profielen van de tot de hoofdstructuur behorende pleinen, singels en uitvalswegen" met daarna het Keizer Karelplein als eerste gespecificeerd (omdat dit plein als het ware het hart van de hele beschermde 19de-eeuwse uitleg is);
•ook is het opgenomen: "Met betrekking tot de groenvoorziening en de erfafscheiding zijn beschermenswaardig: de ligging en de inrichting van het Keizer Karelplein en van plantsoenen en groenstroken";
•de feitelijke bescherming is geregeld in het bestemmingsplan (thans omgevingsplan) Nijmegen Centrum-Binnenstad (vastgesteld 28-11-2012). Hierin is een dubbelbestemming opgenomen (Waarde - Cultuurhistorie 2), die maakt dat er niet alleen een vergunning nodig is voor bouwen, maar ook voor 'aanleggen', en vooral dat laatste is relevant voor de inrichting van het Keizer Karelplein. Het betreft concreet (art. 27.4.1):
a het ophogen of verlagen van de bodem met meer dan 1 meter;
b het aanleggen, verbreden of verharden van wegen, voet-, ruiter- of rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanleggen van andere oppervlakteverhardingen;
c het uitvoeren van heiwerkzaamheden en/of het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen in de grond;
d het kappen van bomen;
• dit houdt in dat vergunningen voor deze ingrepen een cultuurhistorische toets moeten ondergaan;

• een dergelijke cultuurhistorische toets zal eerst ambtelijk worden gedaan, en vervolgens moet de Commissie Omgevingskwaliteit om advies worden gevraagd, waarbij ook het effect op de cultuurhistorische waarde weer wordt gewogen (art. 27.4.3).
• bij een dergelijke toets worden ingrepen aan het Keizer Karelplein, zoals boven opgesomd, dus afgemeten aan het effect op de cultuurhistorische waarden, waarbij de bestaande situatie en de in de stadsbeeldatlas gekarteerde situatie in acht zullen worden genomen;
• de raad bij voorbaat uitspreekt dat het sec versmallen van het Keizer Karelplein op gespannen voet staat met de voornoemde cultuurhistorische waarden en om die reden reeds onwenselijk is.
• de huidige monumentenstatus alleen regelt dat er zwaarwegende redenen moeten zijn om aanpassingen goed te keuren;
• de realisatie van een mobiliteitsvisie niet gekenmerkt kan worden als een zwaarwegende reden;

Geeft het college opdracht om
1. een raadsvoorstel voor te bereiden voor een extra monumentale status in samenspraak met de adviescommissie Omgevingskwaliteit en die voor te leggen aan de raad inhoudende de aanwijzing van het Keizer Karelplein tot gemeentelijk monument (in haar huidige vorm, met groene kern, breed verkeersplein, fietspaden en stoepen), naast de al geldende bescherming van het Keizer Karelplein;
2. voorts de raad te laten uitspreken dat iedere wijziging van het Keizer Karelplein daarna, zoals bijvoorbeeld voor een versmalling om mobiliteitsredenen, geen zwaarwegende reden zijn om afbreuk te doen aan de bestaande en bescherming en de toekomstige gemeentelijke monumentstatus

7 stemmen voor: VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
30 stemmen tegen: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, D66, PvdA, Partij voor de Dieren, SP
Motie verworpen

Motie Koeler door bomen én ander levend groen
Indiener: Eline Lauret (Partij voor de Dieren)

De gemeenteraad van Nijmegen, in vergadering bijeen op 9 oktober 2024,

Constaterende dat:
• De raad een groene en leefbare stad belangrijk vindt;
• Het stationsplein en de plekken waar mensen op taxi's en bussen wachten al jaren grijze, versteende vlaktes zijn;
• In de gebiedsvisie mooie ideeën staan om deze ruimtes te vergroenen, maar dat de voorbeeldplaatjes voor een deel nog steeds versteende en verharde ruimtes weergeven;
• Het college in de gespreksronde aangaf dat er veel bomen bij de bussen komen, zodat mensen in de schaduw op bussen kunnen wachten en dat de concrete uitwerking nog naar de raad zal komen;
• Het college in de gespreksronde tegelijkertijd aangaf dat er niet overal bomen kunnen komen vanwege ondergrondse kabels en leidingen;
• Op plekken waar geen bomen geplaatst kunnen worden, mogelijk wel ander levend groen geplant kan worden, zoals (overkappende) klim- en slingerplanten, waardoor een groter deel van de versteende openbare ruimte in de schaduw kan komen te liggen, stenen muren minder opwarmen en hittestress verder kan worden verminderd,

Overwegende dat:

• Schaduw door bomen en ander levend groen van groot belang zijn in een door klimaatverandering steeds heter wordende stad;
• Bomen en ander levend groen meer koelte geven dan betonnen of glazen overkappingen;
• In steden als Heerlen en Antwerpen al mooie voorbeelden van schaduw op buspleinen door bomen en ander levend groen te vinden zijn,

Verzoekt het college:
Binnen de mogelijkheden die er zijn bij de uitwerking van de 'Gebiedsvisie Stationsdistrict':
1. Naar een maximale invulling met bomen en ander levend groen te streven in de hele stationsomgeving en
2. Niet alleen te denken aan schaduw en koelte door bomen, maar ook aan schaduw en koelte door ander (overkappend) levend groen, tenminste op die plekken waar mensen wachten op taxi's en op/in bussen of waar geen bomen geplaatst kunnen worden door bijvoorbeeld ondergrondse kabels en leidingen.

26 stemmen voor: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, PvdA, Partij voor de Dieren, SP, CDA
11 stemmen tegen: D66, VVD, GewoonNijmegen.Nu, ODV
Motie aanvaard

Motie Stationsdistrict – komt tijd, komt bus, komt raad
Indieners: Rosalie Thomassen (Stadspartij Nijmegen), Yurre Wieken (SP), Mika Kraft (PvdA) en Delano van Luik (CDA)

De gemeenteraad van Nijmegen, in openbare vergadering bijeen op 9 oktober 2024,

Constaterende dat:
• De Gebiedsvisie Stationsdistrict de richting uitzet voor ontwikkelingen in het Stationsdistrict (voorheen Stationsgebied) tot aan 2050 om te komen tot een groen, eigenzinnig Stationsdistrict waar het prettig verblijven is.
• Om vergroening, verdichting en toekomstbestendigheid van het gebied mogelijk te maken we dit gebied veel minder inrichten op automobiliteit maar het OV ruim baan gaan geven.
• Er daarom ingrijpende infrastructurele veranderingen beoogd zijn aan beide zijden van het station, die we verder gaan verkennen en vertalen naar projectvoorstellen die nog aan de raad zullen worden voorgelegd.
• Deze ingrijpende infrastructurele veranderingen kunnen bestaan uit het weghalen van de busroute voor de centrumzijde van het station, het maken van een busroute rond de huidige locatie belastingkantoor, het creëren van twee nieuwe busbuffers, het omzetten van een autorijbaan op de Nassausingel naar een busbaan, het aanpassen van de Tunnelweg inclusief het weghalen van één tunnelbuis en het naar binnen plaatsen van fietspaden op het Keizer Karelplein.

Overwegende dat:
• We met de gebiedsvisie inzetten op het versterken van de hoogwaardige OV-knoop, die het station Nijmegen is, en het intensiever kunnen benutten van deze OV-knoop en andere OVknopen in stad en regio een essentieel onderdeel is van de Nijmeegse mobiliteitstransitie.
• In het plangebied ook een aantal wegen liggen die voor auto én bus een belangrijke functie hebben in het stedelijke verkeersnetwerk én de bereikbaarheid van het stationsgebied en grote delen van de stad.
• De versterking van de OV gepaard moet gaan met het behoud van een goede doorstroming voor autoverkeer, omdat dit ook van groot belang is voor de efficiëntie en doorstroming van

het busverkeer. Door een gebalanceerde infrastructuur te waarborgen, wordt voorkomen dat congestie op de wegen het openbaar vervoer vertraagt en de bereikbaarheid van de stad als geheel verslechtert.
• De infrastructurele maatregelen die verkend worden, zoals het weghalen van 1 tunnelbuis, van invloed zullen zijn op de doorstroming en binnenstedelijke bereikbaarheid en de bereikbaarheid van het gebied zelf en daarom zorgvuldig en breed afgewogen moeten worden en wij bij iedere stap telkens uit moeten blijven zoomen en zo besluiten in relatie moeten brengen met de ontwikkeling van openbaar vervoer en binnenstedelijke bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie als geheel.
• De tijdlijn voor realisatie van al deze plannen, die nu nog de verkenningsfase in moeten gaan, strekt tot circa 2040 en van invloed zijn tot zeker 2050 en later maar er momenteel geen duidelijk vergezicht ligt op de ontwikkeling van OV in onze stad tot aan 2050.
• De provincie aan zet is om middels OV-concessies, per 2026 en per 2036, toestemming te verlenen aan openbaar vervoerbedrijven maar zich daarin wel laat voeden door wensen van gemeenten.
• Met de OV-concessies die ingaan in 2026 en 2036, het van cruciaal belang is dat Nijmegen ruim voor die tijd een ambitieus OV-toekomstbeeld vaststelt om de provincie te beïnvloeden in haar besluitvorming.
• We daarom ruim op tijd moeten beginnen om provincie, maar ook rijk en regio, te enthousiasmeren voor en overtuigen van een ambitieus toekomstbeeld voor de ontwikkeling van OV in onze stad, om zo met meer ambitie te kunnen werken aan het daadwerkelijk intensiveren van OV als cruciaal onderdeel van een de integrale opgaven voor mobiliteitstransitie en verdichting.
• Omdat dit OV-toekomstbeeld, de haalbaarheid ervan en daarmee de wenselijkheid en noodzaak van de eerder genoemde ingrijpende infrastructurele maatregelen en de gehele mobiliteitstransitie zo sterk in relatie staan tot elkaar het belangrijk is de fasering juist in te richten.
• Door een zorgvuldige fasering de raad in staat gesteld moet worden om bij ieder projectvoorstel de relatie te kunnen leggen met de ontwikkeling van OV, stedelijke bereikbaarheid en de voortgang van de mobiliteitstransitie.
• Uit de tijdlijn van de projecten/trajecten in het Stationsdistrict die op 2 oktober 2024 verstrekt is aan de raad niet blijkt dat dit bredere OV-toekomstbeeld en de relatie van infrastructurele ingrepen op deze ontwikkeling van OV, stedelijke bereikbaarheid en de voortgang van de mobiliteitstransitie al is betrokken in de fasering.

Verzoekt het college om:
1. De raad tijdig, nog voor het voorleggen van het eerste projectvoorstel, een OV toekomstbeeld tot aan 2050 voor te leggen, dat inzicht biedt in de toekomstige uitbreiding en intensievere benutting van het OV-netwerk in stad en regio, zodat infrastructurele aanpassingen in het Stationsdistrict zorgvuldig, op basis van actuele gegevens en in relatie tot dit OV-toekomstbeeld kunnen worden afgestemd.
2. In de fasering en het uitrollen van de Gebiedsvisie Stationsdistrict rekening te houden met het uitrollen van dit OV-toekomstbeeld tot aan 2050, bij nieuwe projectvoorstellen aan de raad te rapporteren over de voortgang van dit OV-toekomstbeeld en waar mogelijk te zorgen dat infrastructurele maatregelen flexibel genoeg blijven als blijkt dat het OV-toekomstbeeld bijgesteld moet worden.
3. Zorg te dragen dat in de uitvoering van de gebiedsvisie de doorstroming van bus en auto en OV-functionaliteit continu worden gemonitord, zodat er tijdig kan worden bijgestuurd wanneer het OV-toekomstbeeld of verkeerssituaties hierom vragen en daarom projectvoorstellen voor ingrijpende infrastructurele maatregelen, waaronder in ieder geval de Tunnelweg en de Nassau singel, vooraf te laten gaan door proefopstellingen en metingen en analyses van de impact op de efficiëntie van het OV en de bereikbaarheid van de stad op de lange termijn.

Gedurende de beraadslagingen zijn de beslispunten als volgt aangepast:

1. De raad tijdig een OV toekomstbeeld tot aan 2050 voor te leggen, dat inzicht biedt in de toekomstige uitbreiding en intensievere benutting van het OV-netwerk in stad en regio, zodat infrastructurele aanpassingen in het Stationsdistrict zorgvuldig, op basis van actuele gegevens en in relatie tot dit OV-toekomstbeeld kunnen worden afgestemd.
2. In de fasering en het uitrollen van de Gebiedsvisie Stationsdistrict rekening te houden met het uitrollen van dit OV-toekomstbeeld tot aan 2050, bij nieuwe projectvoorstellen aan de raad te rapporteren over de voortgang van dit OV-toekomstbeeld en waar mogelijk te zorgen dat infrastructurele maatregelen flexibel genoeg blijven als blijkt dat het OV-toekomstbeeld bijgesteld moet worden.
3. Zorg te dragen dat in de uitvoering van de gebiedsvisie de doorstroming van bus en auto en OV-functionaliteit continu worden gemonitord, zodat er tijdig kan worden bijgestuurd wanneer het OV-toekomstbeeld of verkeerssituaties hierom vragen en daarom projectvoorstellen voor ingrijpende infrastructurele maatregelen, waaronder in ieder geval de Tunnelweg en de Nassau singel, vooraf te laten gaan door proefopstellingen en metingen en analyses van de impact op de efficiëntie van het OV en de bereikbaarheid van de stad op de lange termijn.

16 stemmen voor: Stadspartij Nijmegen, PvdA, SP, CDA, GewoonNijmegen.Nu
21 stemmen tegen: GroenLinks, D66, Partij voor de Dieren, VVD, ODV
Motie verworpen

Amendement Naar een realistische visie op verkeer in onze stad
Indiener: Sanne Buursink-de Graaf (VVD)

Amendement behorend bij agendapunt 7.3 Raadsvoorstel Gebiedsvisie Stationsdistrict (83/2024) van de raadsvergadering van 9 oktober 2024,

constaterend dat:
• het college voornemens is om het Keizer Karelplein, de Nassausingel en de Tunnelweg te gaan versmallen;
• de Nassausingel en Tunnelweg en het Keizer Karel Plein een essentiële verbinding vormen voor de bereikbaarheid van Nijmegen-West;
• Nijmegen al kampt met verder verslechterende bereikbaarheid;
• versmallen van wegen een waterbed-effect heeft op andere delen van de stad;
• met het verder versmallen van wegen de hele stad nóg meer onbereikbaar wordt voor Nijmegenaren en voor bezoekers;

Overwegend dat:
• Nijmegen geen stad moet worden alleen voor de jonge, fitte, fietsende en lopende inwoners;
• ook Nijmegen te maken krijgt met vergrijzing;
• Nijmegen een inclusieve stad is;
• de Nassausingel, de Tunnelweg en het Keizer Karel Plein essentieel zijn voor de verbinding met Nijmegen-West en de doorstroom van verkeer;
• deze ingreep daar een sterk negatief effect op zal hebben;
• de binnenstad van Nijmegen een belangrijke werklokatie is waar veel mensen werken en waar ondernemers afhankelijk zijn van bezoekers uit de omliggende (eu)regio voor hun omzet;
• deze ingreep, net als het schrappen van grote hoeveelheden centrum parkeerplaatsen, een sterk negatief effect zal hebben op de aantrekkelijkheid van Nijmegen voor de (eu)regionale bezoekers en bezoekers die afhankelijk zijn van de auto;
• er de komende jaren in het stationsgebied en rond het centrum nog duizenden woningen worden toegevoegd voor mensen die geen auto/parkeerplaats mogen/

kunnen hebben maar tegelijkertijd wel bezoek krijgen, bereikbaar moeten zijn voor veiligheidsdiensten, mantelzorg en andere dienstverlening;
• er de komende jaren in Nijmegen als geheel nog duizenden woningen worden gebouwd waar wel mensen wonen die wel van hun auto afhankelijk zijn en
• er enorme kosten gemoeid zijn met de aanpassingen die de stad ook nog eens schade berokkenen;

Besluit:
Na beslispunt 1 het volgende beslispunt 2 toe te voegen:
2. Bij de vaststelling van de gebiedsvisie de volgende verwijzingen naar en voornemens van het versmallen van het Keizer Karelplein, de Nassausingel en de Tunnelweg uit de gebiedsvisie en het raadsvoorstel te schrappen of te wijzigen zijnde:
het raadsvoorstel:
- blz. 4 "Om deze te kunnen realiseren wordt ruimte gevonden door de vermindering van asfalt en verharding voor auto's".
te schrappen
- BIz. 4 "Om vergroening, verdichting en toekomstbestendigheid van het gebied mogelijk te maken zetten richten we dit gebied veel minder in op automobiliteit en maken we het autoluw. Dit sluit aan bij de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad de gebiedsvisie *te schrappen*

De gebiedsvisie
- BIz. 20 "De Tunnelweg ondergaat een gedaanteverwisseling. Van een brede, doodse autoweg verandert deze weg in een aantrekkelijke stadsstraat met aan weerszijden groen en de voorkant van gebouwen".
Te schrappen
- BIz. 40 "De ruimte die de auto en later ook de fiets hebben ingenomen op de singels binnen het Stationsdistrict en het Keizer Karelplein, heeft op diverse plekken geleid tot een verschraling van het oorspronkelijke groene beeld of is ten koste gegaan van de ruimte voor voetgangers. Met de inzet op royaal groen en herstellen van historische routes wordt een deel van deze ruimte teruggegeven. Dit hangt sterk samen met de mobiliteitstransitie waarin we vervoer anders organiseren".
Te wijzigen in;
"we zorgen ervoor dat het stationsdictrict op een veilige manier goed bereikbaar blijft voor alle modaliteiten. We kiezen daarbij voor een aantrekkelijke groene omgeving waarin de huidige ruime wandelroutes bewaard blijven"
- BIz. 54 "Van vier naar drie tunnelbuizen De Tunnelweg wordt op termijn omgevormd naar een normale stadsstraat met waar mogelijk aangrenzende bebouwing en ogen op straat. Dit is mogelijk als er één tunnelbuis wordt geschrapt voor auto's en bussen.
Te wijzigen in;
"met het oog op het feit dat de stationsomgeving een belangrijke OV hub is en de bereikbaarheid voor bussen, auto's, vervoers-en veiligheidsdiensten gegarandeerd moet zijn (ook voor de binnenstad) is het belangrijk dat we de huidige tunnelbuizen behouden en dragen er zorg voor dat nieuwe bebouwing op gepaste afstand wordt gebouwd"
- Blz.58 "Nassausingel-Quackplein straks. Het zou een verbetering zijn als we aan de kant van de Stadsschouwburg een rijbaan voor autoverkeer schrappen. Dat biedt ruimte om - met behoud van een eigen baan voor busverkeer- langs deze zijde een voetpad aan te leggen waardoor de Stadsschouwburg beter bereikbaar is. Verdere verbeteringen zijn mogelijk als we het doorgaande autoverkeer sterker terugdringen. We hebben de wens om de fraaie middenberm van de Nassausingel beter bereikbaar en bruikbaar te maken.
Te wijzigen in; "we onderzoeken op welke manier we een breder voetpad langs de Schouwburg kunnen maken zonder dat we daarbij de bereikbaarheid voor andere modaliteiten aantasten"
- BIz. 71 "Versmalling van de Tunnelweg, door minder ruimte te bieden voor autoverkeer''.
Te schrappen

-Blz. 72 "Versmalling van de Nassausingel naar 2x1 met busbanen en meer ruimte voor voetganger''. Voetgangersallee en dubbele bomenrij Keizer Karelplein.
Te schrappen
-Blz. 74 "Daartoe richten we een deel van de openbare ruimte opnieuw in. Deze maatregelen werken we uit in plannen voor de omgeving van de Tunnelweg, de 19°eeuwse singels, de westzijde van het station en de omgeving van de Campusbaan (zie de uitwerkingsagenda, paragraaf 6.2)".
Te wijzigen in; Daartoe richten we een deel van de openbare ruimte opnieuw in, met veel aandacht voor prettig groen en zonder de huidige capaciteit qua bereikbaarheid aan te tasten omdat het stationsdistrict ook veilig bereikbaar moet blijven voor alle modaliteiten"
-Blz. 81 "Ook voor het Keizer Karelplein komen suggesties hoe het park beter kan worden gebruikt of bereikbaar kan worden gemaakt, zoals het plein af en toe autovrij maken". alsmede de "Verbeelding van mogelijk nieuwe inrichting Keizer Karelplein: meer ruimte aan de buitenrand voor wandelaars en extra bomen" zoals deze is gevisualiseerd op blz. 63 van de gebiedsvisie.
Te wijzigen in; "Voor het Keizer Karel Plein onderzoeken we of het mogelijk is het plein tijdens evenementen zoals de open monumentendag autovrij kan worden gemaakt. Daarnaast gaan we in overleg met pandeigenaren aan het Keizer Karelplein om te onderzoeken of zij de versteende ruimte voor hun panden die in eigendom zijn samen met de gemeente als groenere verblijfsruimten in te richten, mogelijk met extra bomen"

7 stemmen voor: VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
30 stemmen tegen: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, D66, PvdA, Partij voor de Dieren, SP
Amendement verworpen

Amendement Keizer Karelplein: keizerlijk in de volle breedte
Indieners: Rosalie Thomassen (Stadspartij Nijmegen), Yurre Wieken (SP) en Mika Kraft (PvdA)

De gemeenteraad van Nijmegen, in openbare vergadering bijeen op 9 oktober 2024,

Constaterende dat:
• De Gebiedsvisie Stationsdistrict de richting uitzet voor ontwikkelingen in het Stationsdistrict (voorheen Stationsgebied) tot aan 2050 om te komen tot een groen, eigenzinnig Stationsdistrict waar het prettig verblijven is.
• Deze visie ook inzet op het beschermen van ons erfgoed, het beschermen van het 19e eeuwse stadsgezicht en het herstellen van openbare (groen) structuren.
• De in de visie gedefinieerde uit te werken opgaven uitgewerkt gaan worden in projectvoorstellen: een daarvan betreft het deelgebied 19e eeuwse singels en hiermee gedoeld wordt op de Nassausingel-Quackplein, Van Schaeck Mathonsingel en het Keizer Karelplein.
• Het Keizer Karelplein in 1879 is aangelegd en nu bescherming geniet als cultureel erfgoed, doordat het zowel is gelegen in het gemeentelijk 'Beschermd stadsbeeld 19de-eeuwse stadsuitleg', als in het van rijkswege beschermde stadsgezicht 'De 19de-eeuwse stadsuitleg'.
• Veel van de cultuurhistorische waarden van het Keizer Karelplein in de loop der eeuwen zijn aangetast doordat het plein veel drukker is geworden en de bebouwing rondom sterk gewijzigd is.
• De gebiedsvisie de mogelijkheid oppert om de fietspaden naar binnen te verplaatsen om ruimte voor voetgangers aan de buitenrand te maken.

Overwegende dat:
• Er een uitdaging ligt om de functionaliteit van het plein als verkeershart te combineren met de ambities om openbare groenstructuren te herstellen en wandelaars comfortabelere

looproutes te bieden.
• Het verplaatsen van de fietspaden naar binnen mogelijk betekent dat de ruimte voor auto en bus op het Keizer Karelplein wordt beperkt en dit de functie als belangrijk knooppunt in het verkeersnetwerk van de stad kan aantasten.
• Het Keizer Karelplein van oorsprong juist altijd een breed verkeersplein is geweest, rond het (grotendeels qua opzet nog intact zijnde) park in het midden, waarbij met name de cultuurhistorische waarde van de buitenranden van het Keizer Karelplein sterk onder druk is komen te staan.
• De raad het wenselijk vindt om de vergroening, verbreden van fietspaden en herstel van wandelroutes te combineren met het behoud van de huidige grootte en functie van het Keizer Karelplein om ook doorstroming en bereikbaarheid voor autoverkeer te behouden.
• De voorruimten van de huidige percelen aan het Keizer Karelplein nauwelijks benut worden en er vaak niet fraai uit zien.
• Deze voorterreinen tot zeker aan de Tweede Wereldoorlog een duidelijke relatie hadden met het park in het midden en door groen en ontwerp bijdroegen aan de 19e eeuwse grandeur van het plein.
• De raad het daarom wenselijk vindt in te zetten op het beter benutten van die voorruimten in de zoektocht naar het toevoegen van prettige wandelroutes en tegelijkertijd het herstellen van groen en de 19e eeuwse grandeur van het Keizer Karelplein.
• Wanneer de oorspronkelijke groene voorruimten voor de gebouwen aan het Keizer Karelplein in de zoektocht naar meer ruimte voor voetganger en fiets worden betrokken de noodzaak om de rijbanen op het plein te versmallen vervalt.
• Door deze historische voorruimten te herstellen en juist daar ruimte te creëren voor de voetganger er een win-winsituatie ontstaat: de 19e-eeuwse allure en grandeur van het Keizer Karelplein wordt hersteld en er ontstaat een veel fraaiere wandelroute aan de buitenzijde van het plein met een optie om daarnaast prettige brede fietspaden te creëren.
• Hiermee in één klap drie belangrijke wensen worden opgelost te weten: vergroting van de vergroening van de omgeving rond het Keizer Karelplein, verbetering van de wandel- en fietsroutes én behoud van de verkeersfunctie van het plein.
• Hiermee de optimale combinatie van verkeerscapaciteit én verbetering van de openbare ruimte wordt geboden met groene en historische waarde.

Besluit:
1. Na beslispunt 1 een nieuw beslispunt 2 toe te voegen die als volgt luidt:
"En voorts de gebiedsvisie vast te stellen, met dien verstande dat de volgende passage uit het raadsvoorstel, aldus gewijzigd wordt vastgesteld:
De passage uit de Gebiedsvisie Stationsdistrict op bladzijde 62 die nu als volgt luidt:

Keizer Karelplein straks
We willen de inrichting van het plein aanpassen om de stad verder te vergroenen en voor wandelaars comfortabelere looproutes te bieden. Tegelijkertijd blijft het Keizer Karelplein een belangrijk knooppunt in het verkeersnetwerk van de stad. Aan de buitenkant van het Keizer Karelplein wordt de oorspronkelijke wandelroute teruggebracht, geflankeerd door een dubbele bomenrij. Dat betekent dat we een bomenrij toevoegen. De fietspaden worden verplaatst naar binnen om ruimte te maken aan de buitenrand. In een nadere uitwerking moeten we bekijken hoe we de fietsers van de auto's moeten scheiden. Dit is mede afhankelijk van de toekomstige verkeersdrukte. De oorspronkelijke groene voorruimten voor de gebouwen aan het Keizer Karelplein komen er zoveel mogelijk terug.

Te wijzigen in:

Keizer Karelplein straks
We willen de inrichting van het plein aanpassen om de stad verder te vergroenen en voor wandelaars comfortabelere looproutes te bieden. Tegelijkertijd blijft het Keizer Karelplein een belangrijk knooppunt in het verkeersnetwerk van de stad. Aan de buitenkant van het

Keizer Karelplein wordt de oorspronkelijke wandelroute teruggebracht, geflankeerd door een dubbele bomenrij. Dat betekent dat we een bomenrij toevoegen. We zetten in op het beter benutten van de oorspronkelijk groene voorruimten voor de gebouwen aan het Keizer Karelplein om ruimte te vinden voor groen, wandelroutes en fietspaden, zodat de breedte van het centrale verkeersplein behouden kan blijven. In een nadere uitwerking moeten we bekijken hoe we de fietsers van de auto's moeten scheiden. Dit is mede afhankelijk van de toekomstige verkeersdrukte.

15 stemmen voor: Stadspartij Nijmegen, PvdA, SP, CDA
22 stemmen tegen: GroenLinks, D66, Partij voor de Dieren, VVD, GewoonNijmegen.Nu, ODV
Amendement verworpen

Amendement Gebalanceerd bereikbaar Stationsdistrict
Rosalie Thomassen (Stadspartij Nijmegen), Yurre Wieken (SP), Mika Kraft (PvdA) en Delano van Luik (CDA)

De gemeenteraad van Nijmegen, in openbare vergadering bijeen op 9 oktober 2024,

Constaterende dat:
• De Gebiedsvisie Stationsdistrict de richting uitzet voor ontwikkelingen in het Stationsdistrict (voorheen Stationsgebied) tot aan 2050 om te komen tot een groen, eigenzinnig Stationsdistrict waar het prettig verblijven is.
• De visie inspeelt op een hoogstedelijke verdichtingsopgave, met een groeiend aantal bewoners, werknemers en reizigers in het gebied.
• Er gestreefd wordt naar meer ruimte voor voetgangers en minder conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers.
• De visie daarom voorziet in aanpassingen aan oversteekplaatsen, bus- en fietsroutes, het autoluw maken van het Stationsplein, en het creëren van logische wandelroutes naar de binnenstad.
• We als gemeente tot doel hebben om een optimale bereikbare stad te hebben door een goede balans tussen de vervoersmodaliteiten (vracht)-auto, OV, fiets, vaartuig en voetganger.

Overwegende dat:
• In het plangebied Stationsdistrict ook een aantal wegen lopen die essentieel zijn voor een goede interne en gebalanceerde bereikbaarheid van de stad voor alle vervoersmodaliteiten: auto, OV (bus), fiets en voetganger.
• Het raadsvoorstel een beslispunt bevat waarin vermeld wordt dat we het hele gebied *autoluw* gaan maken.
• Er geen eensluidende definitie bestaat van de term 'autoluw'. De term "autoluw" de indruk kan wekken dat autogebruik en -toegang in het gehele gebied onnodig sterk wordt beperkt, terwijl er geen gedetailleerd plan is om de verkeersstromen en vervoersmodaliteiten in goede balans tot elkaar te reguleren.
• Het gebruik van deze term voor het hele gebied de indruk kan wekken dat naast het inperken van autogebruik voor verdichting, vergroening en voetgangersveiligheid auto's en bussen worden geweerd van essentiële wegen zoals de Tunnelweg, Kronenburgersingel, Nassausingel en Keizer Karelplein, terwijl deze wegen belangrijk blijven voor een gebalanceerde bereikbaarheid van de hele stad.

Besluit:
1. Beslispunt 1.b. gewijzigd vast te stellen door de zin:
"De beleving van de reiziger voorop staat, door het hele gebied autoluw en groener te maken en veiliger te maken. Waarbij we met name inzetten op het beperken van conflictsituaties

voor de voetganger."
Te wijzigen in:
"De beleving van de reiziger voorop staat, door het hele gebied groener en veiliger te maken en een deel van dit gebied autoluw te maken waarbij we met name inzetten op het beperken van conflictsituaties voor de voetganger. De Tunnelweg, Nassausingel, Kronenburgersingel en het Keizer Karelplein blijven hun functie als essentiële route voor bus- en autoverkeer behouden."
2. En voorts na beslispunt 1f sub g wordt toegevoegd die als volgt luidt:
"en voorts met dien verstande dat de volgende passages uit het raadsvoorstel, aldus gewijzigd worden vastgesteld:
blz. 4 onder Argumenten 1.b. te wijzigen.
a. Cursief gedrukte titel paragraaf:
De beleving van de reiziger voorop staat, door het hele gebied autoluw en groener te maken en veiliger te maken. Waarbij we met name inzetten op het beperken van conflictsituaties voor de voetganger.
Te wijzigen in
De beleving van de reiziger voorop staat, door een deel van het gebied autoluw en groener te maken en veiliger te maken. Waarbij we met name inzetten op het beperken van conflictsituaties voor de voetganger.
b. Laatste alinea:
Om *vergroening, verdichting en toekomstbestendigheid van het gebied mogelijk te maken zetten richten we dit gebied veel minder in op automobiliteit en maken we het autoluw. Dit sluit aan bij de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad.*
Te wijzigen in:
Om *vergroening, verdichting en toekomstbestendigheid van het gebied mogelijk te maken, zetten we dit gebied veel meer in op busvervoer en minder in op automobiliteit en maken we delen ervan autoluw. We behouden echter de Tunnelweg. Kronenburgersingel, Nassausingel en het Keizer Karelplein als verkeersroutes voor auto: en busverkeer, waarbij een goede doorstroming essentieel blijft. Tegelijkertijd investeren we in verbeterde toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers, zodat het gebied voor alle verkeersdeelnemers optimaal bereikbaar blijft. Dit sluit aan bij de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad.*
3. En voorts na het nieuw toe te voegen beslispunt 1g sub h wordt toegevoegd die als volgt luidt:
"en voorts met dien verstande dat de volgende passages uit de gebiedsvisie, aldus gewijzigd worden vastgesteld:
De passage uit de Gebiedsvisie Stationsdistrict overeenkomstig te wijzigen door deze zin op bladzijde 32:
Om de verdichting van het Stationsdistrict gelijk op te laten gaan met vergroening en verduurzaming richten we dit gebied veel minder in op automobiliteit. Daarmee zetten we in op een autoluw gebied. Dit sluit aan op de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad.
Te wijzigen in:
Om de verdichting van het Stationsdistrict gelijk op te laten gaan met vergroening en verduurzaming richten we dit gebied veel minder in op automobiliteit. Daarmee zetten we in op een deels autoluw gebied maar behouden we de Tunnelweg, Kronenburgersingel, Nassausingel en het Keizer Karelplein als verkeersroutes voor auto: en busverkeer, waarbij een goede doorstroming essentieel blijft. Tegelijkertijd investeren we in verbeterde toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers, zodat het gebied voor alle verkeersdeelnemers optimaal bereikbaar blijft. Dit sluit aan op de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad.

Gedurende de beraadslagingen zijn de beslispunten als volgt gewijzigd:
1. Beslispunt 1.b. gewijzigd vast te stellen door de zin:
"De beleving van de reiziger voorop staat, door het hele gebied autoluw en groener te maken en veiliger te maken. Waarbij we met name inzetten op het beperken van conflictsituaties

voor de voetganger."
Te wijzigen in:
"De beleving van de reiziger voorop staat, door het hele gebied groener en veiliger te maken en een deel van dit gebied autoluw te maken waarbij we met name inzetten op het beperken van conflictsituaties voor de voetganger. De Tunnelweg, Nassausingel en het Keizer Karelplein blijven hun functie als essentiële route voor bus- en autoverkeerbehouden."
2. En voorts na beslispunt 1f sub g wordt toegevoegd die als volgt luidt:
"en voorts met dien verstande dat de volgende passages uit het raadsvoorstel, aldus gewijzigd worden vastgesteld:
blz. 4 onder Argumenten 1.b. te wijzigen.
a. Cursief gedrukte titel paragraaf:
De beleving van de reiziger voorop staat, door het hele gebied autoluw en groener te maken en veiliger te maken. Waarbij we met name inzetten op het beperken van conflictsituaties voor de voetganger.
Te wijzigen in
De beleving van de reiziger voorop staat, door een deel van het gebied autoluw en groener te maken en veiliger te maken. Waarbij we met name inzetten op het beperken van conflictsituaties voor de voetganger.
b. Laatste alinea:
Om *vergroening, verdichting en toekomstbestendigheid van het gebied mogelijk te maken zetten richten we dit gebied veel minder in op automobiliteit en maken we het autoluw. Dit sluit aan bij de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad.*
Te wijzigen in:
Om *vergroening, verdichting en toekomstbestendigheid van het gebied mogelijk te maken, zetten we dit gebied veel meer in op busvervoer en minder in op automobiliteit en maken we delen ervan autoluw. We behouden echter de Tunnelweg, Nassausingel en het Keizer Karelplein als verkeersroutes voor auto: en busverkeer, waarbij een goede doorstroming essentieel blijft. Tegelijkertijd investeren we in verbeterde toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers, zodat het gebied voor alle verkeersdeelnemers bereikbaar blijft. Dit sluit aan bij de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad.*
3. En voorts na het nieuw toe te voegen beslispunt 1g sub h wordt toegevoegd die als volgt luidt:
"en voorts met dien verstande dat de volgende passages uit de gebiedsvisie, aldus gewijzigd worden vastgesteld:
De passage uit de Gebiedsvisie Stationsdistrict overeenkomstig te wijzigen door deze zin op bladzijde 32:
Om de verdichting van het Stationsdistrict gelijk op te laten gaan met vergroening en verduurzaming richten we dit gebied veel minder in op automobiliteit. Daarmee zetten we in op een autoluw gebied. Dit sluit aan op de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad.
Te wijzigen in:
Om de verdichting van het Stationsdistrict gelijk op te laten gaan met vergroening en verduurzaming richten we dit gebied veel minder in op automobiliteit. Daarmee zetten we in op een deels autoluw gebied maar behouden we de Tunnelweg, Nassausingel en het Keizer Karelplein als verkeersroutes voor auto: en busverkeer, waarbij een goede doorstroming essentieel blijft. Tegelijkertijd investeren we in verbeterde toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers, zodat het gebied voor alle verkeersdeelnemers bereikbaar blijft. Dit sluit aan op de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad.

29 stemmen voor: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, D66, PvdA, SP, CDA
8 stemmen tegen: Partij voor de Dieren, VVD, GewoonNijmegen.Nu, ODV
Amendement aanvaard

Amendement Vastleggen verwilderd groen
Indiener: Eline Lauret (Partij voor de Dieren)

De gemeenteraad van Nijmegen, in vergadering bijeen op 9 oktober 2024,

Constaterende dat:
• De raad een groene, leefbare, biodiverse stad belangrijk vindt;
• In het Coalitieakkoord is afgesproken dat gekozen wordt voor verdere vergroening van de stad;
• De gebiedsvisie Stationsdistrict de urgentie van natuurinclusief ontwikkelen en bouwen benadrukt, 'om bij te dragen aan een robuuster ecosysteem voor flora en fauna';
• Er tevens wordt gesteld dat 'het realiseren van voldoende nestgelegenheid en voedsel noodzakelijk is voor een robuuster ecosysteem' (p.36);
• Dieren met name rust, nestgelegenheid en voedsel kunnen vinden in verwilderde natuur, die minder toegankelijk is voor mensen;
• In de gebiedsvisie niet is vastgelegd dat er ook verwilderde, meer ontoegankelijke natuur moet blijven/komen, waarin dieren voldoende rust, nestgelegenheid en voedsel kunnen vinden,

Overwegende dat:
• De biodiversiteit er in Nederland slecht voor staat, en zelf tot kampioen biodiversiteitsverlies is uitgeroepen;
• Nijmegen de noodtoestand voor biodiversiteit heeft uitgeroepen,'
• Groen van cruciaal belang is voor een leefbare stad voor alle inwoners;
• Groen belangrijk is voor biodiversiteit;

Besluit:
Aan het einde van beslispunt 1 toe te voegen:
"Met dien verstande dat:
1. In de Gebiedsvisie Stationsdistrict op pagina 35 na de zin 'Dit natuurlijke en ecologisch ingerichte spoorpark, vormt de ruggengraat in het gebied van waaruit groene vingers zich uitstrekken tot in de omliggende straatjes' de volgende zin wordt toegevoegd:
'Binnen het groen aan de Westzijde wordt ook voldoende nestgelegenheid en voedsel voor dieren gerealiseerd door het aanleggen van dichte, verwilderde stukken groen'.
2. In de Gebiedsvisie Stationsdistrict op pagina 37 in de spelregels een nieuwe regel wordt toegevoegd tussen de vierde en vijfde regel:
'Inzet op het realiseren van dicht, verwilderd groen als onderdeel van een robuust ecosysteem."

23 stemmen voor: GroenLinks, PvdA, Partij voor de Dieren, SP, VVD, CDA, ODV
14 stemmen tegen: Stadspartij Nijmegen, D66, GewoonNijmegen.Nu
Amendement aanvaard

Besluit:

27 stemmen voor: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, D66, PvdA, Partij voor de Dieren
10 stemmen tegen: SP, VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV

Geamendeerd raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024 met inachtneming van stemverklaringen van het CDA en Stadspartij Nijmegen:
1. De gebiedsvisie voor het Stationsdistrict Nijmegen vast te stellen waarin als belangrijkste inhoud wordt vastgelegd dat:

a) Het Stationsdistrict als onderdeel van het verbrede centrum een hoogstedelijke verdichtingsopgave heeft met richtlijnen voor hoogbouw en menging van functies. We geven op gebiedsniveau invulling aan de Woondeal 2.0.

b) De beleving van de reiziger voorop staat, door het hele gebied groener en veiliger te maken en een deel van dit gebied autoluw te maken waarbij we met name inzetten op het beperken van conflictsituaties voor de voetganger. De Tunnelweg, Nassausingel en het Keizer Karelplein blijven hun functie als essentiële route voor bus- en autoverkeer behouden.
c) We kiezen voor een samenhangende openbare ruimte waarin historische groene structuren en routes worden hersteld en nieuwe en aantrekkelijke groene routes en verblijfplaatsen, zoals de Groene corridor worden aangelegd.
d) We beschermen ons erfgoed door dit samen met het landschap als identiteitsdragers te beschouwen. We beschermen ons 19e - eeuwse stadsgezicht en herstellen openbare (groen) structuren.
e) We kiezen voor een toekomstbestendig Stationsdistrict door duurzaamheidsambities voor energie en klimaat vast te leggen.
f) De in de visie gedefinieerde uit te werken opgaven, werken we uit in projectvoorstellen voor de volgende deelgebieden:
    i. Tunnelweg en omgeving
    ii. 19e eeuwse singels
    iii. Campusbaan en omgeving
    iv. Openbare ruimte Westerkwartier
g) En voorts met dien verstande dat de volgende passages uit het raadsvoorstel, aldus gewijzigd worden vastgesteld:
    - blz. 4 onder Argumenten 1.b. te wijzigen.
        a) Cursief gedrukte titel paragraaf:
        De beleving van de reiziger voorop staat, door het hele gebied autoluw en groener te maken en veiliger te maken. Waarbij we met name inzetten op het beperken van conflictsituaties voor de voetganger.

        Te wijzigen in

        De beleving van de reiziger voorop staat, door een deel van het gebied autoluw en groener te maken en veiliger te maken. Waarbij we met name inzetten op het beperken van conflictsituaties voor de voetganger.

        b) Laatste alinea:
        Om *vergroening, verdichting en toekomstbestendigheid van het gebied mogelijk te maken zetten richten we dit gebied veel minder in op automobiliteit en maken we het autoluw. Dit sluit aan bij de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad.*

        Te wijzigen in:

        Om *vergroening, verdichting en toekomstbestendigheid van het gebied mogelijk te maken, zetten we dit gebied veel meer in op busvervoer en minder in op automobiliteit en maken we delen ervan autoluw. We behouden echter de Tunnelweg, Nassausingel en het Keizer Karelplein als verkeersroutes voor auto- en busverkeer, waarbij een goede doorstroming essentieel blijft. Tegelijkertijd investeren we in verbeterde toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers, zodat het gebied voor alle verkeersdeelnemers bereikbaar blijft. Dit sluit aan bij de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad.*

    h) En voorts na het nieuw toe te voegen beslispunt g sub h wordt toegevoegd die als volgt luidt:
    "en voorts met dien verstande dat de volgende passages uit de gebiedsvisie, aldus gewijzigd worden vastgesteld:
    De passage uit de Gebiedsvisie Stationsdistrict overeenkomstig te wijzigen door deze zin op bladzijde 32:

Om de verdichting van het Stationsdistrict gelijk op te laten gaan met vergroening en verduurzaming richten we dit gebied veel minder in op automobiliteit. Daarmee zetten we in op een autoluw gebied. Dit sluit aan op de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad.

Te wijzigen in:

Om de verdichting van het Stationsdistrict gelijk op te laten gaan met vergroening en verduurzaming richten we dit gebied veel minder in op automobiliteit. Daarmee zetten we in op een deels autoluw gebied maar behouden we de Tunnelweg, Nassausingel en het Keizer Karelplein als verkeersroutes voor auto- en busverkeer, waarbij een goede doorstroming essentieel blijft. Tegelijkertijd investeren we in verbeterde toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers, zodat het gebied voor alle verkeersdeelnemers bereikbaar blijft. Dit sluit aan op de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad.

Met dien verstande dat:

1. In de Gebiedsvisie Stationsdistrict op pagina 35 na de zin 'Dit natuurlijke en ecologisch ingerichte spoorpark, vormt de ruggengraat in het gebied van waaruit groene vingers zich uitstrekken tot in de omliggende straatjes' de volgende zin wordt toegevoegd: *'Binnen het groen aan de Westzijde wordt ook voldoende nestgelegenheid en voedsel voor dieren gerealiseerd door het aanleggen van dichte, verwilderde stukken groen'*.
2. In de Gebiedsvisie Stationsdistrict op pagina 37 in de spelregels een nieuwe regel wordt toegevoegd tussen de vierde en vijfde regel:
   'Inzet op het realiseren van dicht, verwilderd groen als onderdeel van een robuust ecosysteem."

7.4 Brief Herinrichting Griftdijk en brief 24-uursknip Griftdijk

Motie Vele wegen leiden naar de knip: 24 uur vol opties!
Indieners: Wendy Grutters (Stadspartij Nijmegen), Biljana Markovic (SP), Marjolijn Mijling (CDA) en Niek Kraut (VVD)

De gemeenteraad van Nijmegen, in openbare vergadering bijeen op 9 oktober2024,
Constaterende dat:
• Het college in haar de brief aan de raad van 27 augustus 2024 heeft aangekondigd om vanaf begin november 2024 de huidige spitsknip op de Griftdijk-Noord om te zetten naar een 24-uursknip.
• In het raadsvoorstel van 14 juni 2016, waarnaar verwezen wordt in de brief van 27 augustus 2024 is aangegeven: *"Zodra de verkeersintensiteit richting 2025 conform de modelberekeningen toeneemt richting de huidige intensiteit, dient te worden bepaald wat het moment is om de werking van de knip over een groter deel van de dag uit te breiden."*

Overwegende dat:
• De uitbreiding van de knip, als voorgesteld in het raadsvoorstel "Spitsknip Griftdijk Noord" van 14 juni 2016, niet automatisch een 24-uursknip hoeft te betekenen, en alternatieve oplossingen mogelijk zijn.
• Er verdeeldheid heerst onder bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden over het plan voor een 24-uursknip. Waarbij een grote groep bewoners direct wordt geraakt door de ingrijpende gevolgen voor hun mobiliteit en bereikbaarheid, terwijl de direct omwonenden juist verbeterde verkeersveiligheid bij een 24-uursknip verwachten.

• Een brede participatie vooraf noodzakelijk is, niet alleen voor direct omwonenden, maar ook voor bewoners van omliggende wijken die te maken krijgen met veranderingen in de verkeerssituatie, zodat de belangen van alle betrokkenen serieus worden meegenomen.
• Het onderzoeken van alternatieve scenario's kan leiden tot betere besluitvorming en breder draagvlak, doordat bewoners overtuigd kunnen worden dat de 24-uursknip de beste keuze is, of omdat een minder ingrijpende oplossing uiteindelijk meer steun krijgt.
• Door een goede balans te vinden in wat de belanghebbende willen er meer draagvlak ontstaat voor de uitbreiding van de knip.
• Het onderzoeken van alternatieve scenario's kan leiden tot betere besluitvorming en een breder draagvlak, doordat bewoners meer betrokken raken bij het proces en er mogelijk meer steun ontstaat voor de 24-uursknip, of omdat een minder ingrijpende oplossing meer draagvlak krijgt.

Verzoekt het college om:
1. Om ten minste 3 alternatieve scenario's voor de uitbreiding van de spitsknip op de Griftdijk Noord te onderzoeken, waarbij de 24-uursknip niet als voorkeursoptie wordt behandeld, maar ook andere opties zoals het verlengen van de spitskniptijden of combinatie oplossingen worden overwogen, en deze scenario's te vergelijken op basis van verkeersveiligheid, mobiliteit en draagvlak onder bewoners.
2. Deze alternatieve scenario's mee te nemen in de participatie met zowel direct omwonenden als bewoners en ondernemers van omliggende wijken, zodat alle belanghebbenden inzicht krijgen in de verschillende opties en de mogelijke impact daarvan op hun leefbaarheid en bereikbaarheid.
3. De invoering van de 24-uursknip uit te stellen tot ten minste 6 maanden na de geplande startdatum, om voldoende tijd te hebben voor een zorgvuldige afweging van de alternatieven en het betrekken van alle belanghebbenden.
4. De resultaten van het onderzoek en de participatie terug te koppelen aan de raad, zodat op basis van deze bevindingen een weloverwogen besluit kan worden genomen over de toekomstige vorm van de knip op de Griftdijk Noord.

17 stemmen voor: Stadspartij Nijmegen, SP, VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
20 stemmen tegen: GroenLinks, D66, PvdA, Partij voor de Dieren
Motie verworpen

Motie Voor het knippen eerst goed kijken
Indieners: Wendy Grutters (Stadspartij Nijmegen), Biljana Markovic (SP) en Marjolijn Mijling (CDA)

De gemeenteraad van Nijmegen, in openbare vergadering bijeen op 9 oktober 2024,

Constaterende dat:
• Het college in haar de brief aan de raad van 27 augustus 2024 heeft aangekondigd om vanaf begin november 2024 de huidige spitsknip op de Griftdijk Noord om te zetten naar een 24-uursknip.
• De invoering van de 24-uursknip op de Griftdijk Noord kan leiden tot verkeersverschuivingen naar andere wegen, zoals de Keizer Hendrik VI-singel, de Margareta van Mechelenweg en de Prins Mauritssingel, die mogelijk niet zijn voorbereid op de verhoogde verkeersdruk.

Overwegende dat:
• Bewoners aan de Keizer Hendrik VI-singel hebben aangeven dat er momenteel al veel files worden ervaren en dat een uitbreiding van de knip op de Griftdijk Noord naar verwachting nog meer druk zal leggen op de Keizer Hendrik VI-singel.

• Het risico bestaat dat de Prins Mauritssingel, die al bekend staat als een drukke verkeersader, nog meer verkeer te verwerken krijgt.
• Doorstroming in dit gedeelte van Nijmegen onder druk komt te staan, wat lijdt tot nog meer files en verkeersdrukte in Nijmegen-Noord.
• Het belangrijk is om de impact van deze verschuivingen te begrijpen en te beheersen.
• Een impactanalyse hierover als een beoordeling kan worden opgesteld, van de gevolgen van de uitbreiding van de 24-uursknip op de Griftdijk Noord. Waarbij de effecten op verkeersstromen en bereikbaarheid in omliggende wijken en de sociale en economische impact op bewoners en bedrijven worden onderzocht. Deze analyse omvat ook de betrokkenheid van belanghebbenden, zodat hun zorgen en ervaringen worden meegenomen in de beoordeling.

Verzoekt het college om:
1. Een impactanalyse uit te voeren van de verwachte verkeersverschuivingen als gevolg van de uitbreiding van de knip op de Griftdijk Noord, met speciale aandacht voor de Keizer Hendrik VI-singel, de Margareta van Mechelenweg en de Prins Mauritssingel.
2. Op basis van deze analyse maatregelen voor te stellen en hierover te rapporteren aan de raad.

17 stemmen voor: Stadspartij Nijmegen, SP, VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
20 stemmen tegen: GroenLinks, D66, PvdA, Partij voor de Dieren
Motie verworpen

Motie Geen knip in vergunningen zonder de raad
Indieners: Wendy Grutters (Stadspartij Nijmegen), Biljana Markovic (SP), Marjolijn Mijling (CDA), Niek Kraut (VVD) en Adam Galijasevic (PvdA)

De gemeenteraad van Nijmegen, in openbare vergadering bijeen op 9 oktober 2024,

Constaterende dat:
• Het college de bevoegdheid heeft om ontheffingen te verlenen voor de spitsknip op de Griftdijk Noord en dit gebied zelfstandig kan verkleinen als de verkeersdruk onvoldoende afneemt.
• Op dit moment 4063 huishoudens recht hebben op een ontheffing voor de spitsknip op de Griftdijk Noord, waarvan 4153 ontheffingen zijn verleend.
• Het college aangeeft dat, mocht na invoering van de 24-uursknip blijken dat de verkeersdruk onvoldoende afneemt, dan het ontheffingengebied in de toekomst kan worden verkleind.
• Het college in 2016 heeft aangegeven de raad te betrekken bij besluitvorming over de Griftdijk.

Overwegende dat:
• Besluitvorming over het ontheffingsgebied voor de Griftdijk Noord directe gevolgen heeft voor de dagelijkse leefbaarheid van bewoners, doordat zij voor hun dagelijkse activiteiten afhankelijk zijn van een goede bereikbaarheid van de omliggende wegen.
• Het verkleinen van het ontheffingengebied kan betekenen dat sommige bewoners, vooral degenen die het meest afhankelijk zijn van de Griftdijk Noord voor woon-werkverkeer en toegang tot voorzieningen, een aanzienlijk langere reistijd en verminderde bereikbaarheid ervaren.
• Veel bewoners met een ontheffing in het huidige gebied gebruikmaken van de Griftdijk en Griftdijk Noord als de meest efficiënte route voor woon-werkverkeer en andere dagelijkse verplaatsingen, en zonder deze ontheffing te maken krijgen met aanzienlijke reistijdverlenging.
• Bij het terugbrengen van het aantal ontheffingen in de toekomst, ook de toename van

verkeersdruk op omliggende wegen, zoals de Keizer Hendrik VI-singel en de Margareta van Mechelenweg, moet worden meegewogen om te voorkomen dat nieuwe knelpunten ontstaan in de verkeersveiligheid en bereikbaarheid.
• Dit bij verkleining van het gebied, om een zorgvuldige afweging vraagt, waarbij de betrokkenheid van de raad essentieel is vanwege de hoge impact op de mobiliteit en bereikbaarheid van bewoners, ook al ligt de formele bevoegdheid bij het college.

Verzoekt het college om:
Besluiten over toekomstige verkleiningen van het ontheffingsgebied voor de knip op de Griftdijk Noord voor te leggen aan de raad door middel van een Raadsvoorstel, zodat de raad de hoge impact op de mobiliteit en bereikbaarheid van bewoners zorgvuldig kan meewegen.

20 stemmen voor: Stadspartij Nijmegen, PvdA, SP, VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
17 stemmen tegen: GroenLinks, D66, Partij voor de Dieren
Motie aanvaard

Motie Investeren in evenwicht
Indieners: Wendy Grutters (Stadspartij Nijmegen), Biljana Markovic (SP) en Marjolijn Mijling (CDA)

De gemeenteraad van Nijmegen, in openbare vergadering bijeen op 9 oktober 2024

Constaterende dat:
• Het college een investeringsbedrag van circa € 4,3 miljoen extra wil reserveren voor de herinrichting van de Griftdijk en Griftdijk Noord.
• De Stads- en Wijkmonitor aangeeft dat Nijmegen-Noord beoordeeld wordt met een goede tot zeer goede leefbaarheid, terwijl delen van Dukenburg en Lindenholt het predicaat zwakke leefbaarheid krijgen.
• De Stads- en Wijkmonitor aangeeft dat het onderhoud en de staat van de wegen als prioriteit wordt bestempeld door bewoners van Dukenburg en Lindenholt.

Overwegende dat:
• Nijmegen een grote opgave kent in de vervangingsgolf openbare ruimte. Hiervoor slechts de helft van het benodigde investeringsbudget wordt begroot als gevolg van capaciteits problemen in mensen en middelen en vanwege een verminderde investeringscapaciteit.
• Wijken als Dukenburg en Lindenholt gezien de bouwjaren 1970 tot 1990, anno 2024 al tegen een achterstand in deze vernieuwingsgolf aanlopen.
• De straten en de openbare ruimte in wijken zoals Dukenburg en Lindenholt, die al jarenlang kampen met een slechte leefbaarheid, derhalve momenteel gelijktijdig aan onderhoud toe zijn.
• Dit onderhoud gefaseerd gebeurt vanwege de financiële druk die deze omvang met zich meebrengt.
• In Nijmegen-Noord de afgelopen jaren veel is geïnvesteerd in de openbare ruimte, die als goed tot zeer goed wordt ervaren.
• Geld maar één keer uitgegeven kan worden en er keuzes gemaakt moeten worden waar het geld naartoe gaat.
• De prioriteit daarom zou moeten liggen bij wijken als Dukenburg en Linden holt, waar de leefbaarheid en verkeersveiligheid een groot probleem vormen.
• De herinrichting van de Griftdijk en Griftdijk Noord noodzakelijk is voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.
• Gezien de huidige financiële druk en de noodzakelijke aandacht voor andere wijken, de vraag rijst of er daadwerkelijk 4,3 miljoen euro extra aan de Griftdijk in Nijmegen-Noord moet worden besteed.

Verzoekt het college om:
1. Alleen de strikt noodzakelijke veiligheidsmaatregelen op de Griftdijk Noord te onderzoeken, in plaats van het volledige investeringsbedrag van 4,3 miljoen euro te reserveren voor deze locatie. Eventuele vrijvallende middelen toe te voegen aan het budget "Vernieuwingsgolf openbare ruimten."
2. Te onderzoeken en te beoordelen of dit aanvullende budget kan worden ingezet voor vernieuwingsgolf openbare ruimten in de prioritaire wijken Dukenburg en Linden holt.
3. De raad te informeren over de bevindingen van dit onderzoek en de voorgestelde maatregelen, zodat de raad kan besluiten over verdere stappen en middelen, met het voorbehoud dat de totaalaanpak van de Griftdijk in de toekomst niet wordt uitgesloten.

20 stemmen voor: Stadspartij Nijmegen, PvdA, SP, VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
17 stemmen tegen: GroenLinks, D66, Partij voor de Dieren
Motie aanvaard

7.5 Subsidieverlening Firan voor realisatie infrastructuur warmtenet Dukenburg en Voortgangsbrief warmtenet Dukenburg

Motie Bouwen aan vertrouwen
Indieners: Cees de Beer (Stadspartij Nijmegen), Paul Eigenhuijsen (GewoonNijmegen.Nu), Diede Beumer (GroenLinks) en Maartje Maas (PvdA)

De raad van de gemeente Nijmegen, in vergadering bijeen op 9 oktober 2024,

constaterende dat:
• In de wijken Lankforst en Zwanenveld 642 woningen van woningcorporaties zijn aangewezen als startpunt voor de uitrol van een publiek warmtenet;
• De bewoners van deze woningen al akkoord zijn gegaan met renovaties en aanpassingen aan hun woningen om deze geschikt te maken voor stadsverwarming;
• De bewoners te horen hebben gekregen dat ze vastrecht moeten betalen voor stadsverwarming, vastgesteld op 609,27 euro per jaar, met een looptijd van 30 jaar, behoudens indexatie;
• Uit het rapport van de Rekenkamer Nijmegen over het warmtenet in Nijmegen Noord zijn belangrijke lessen geleerd over de communicatie, coördinatie en financiële lasten die van grote waarde zijn voor dit project.

Overwegende dat:
• Er echter nog veel onduidelijkheid bestaat over de exacte financiële verplichtingen van de bewoners en hoe deze garanties juridisch zijn vastgelegd;
• De bewoners als pioniers van het warmtenetproject in onzekerheid verkeren over mogelijke meerkosten, en dit de acceptatie van het project kan ondermijnen;
• Woningcorporaties een belangrijke rol spelen in het beheer van de woningen en de afspraken met de warmteleveranciers, maar dat het voor de gemeente van cruciaal belang is dat de belangen van de bewoners worden beschermd;
• In Nijmegen Noord ontstonden zorgen over oplopende kosten voor bewoners. Het is essentieel dat de financiële lasten van de bewoners in dit project helder en vastgelegd zijn, en dat eventuele meerkosten voor rekening van de woningcorporaties of de warmteleverancier komen, zodat bewoners niet voor onaangename verrassingen komen te staan.
• Hoewel de woningcorporaties een belangrijke rol spelen in het beheer van de woningen en de afspraken met de warmteleverancier, het college een duidelijke verantwoordelijkheid heeft om de belangen van de bewoners te bewaken;

• Het voor de gemeente van vitaal belang is om, ook al zijn de woningcorporaties primair verantwoordelijk, te waarborgen dat de financiële zekerheid van de bewoners gegarandeerd wordt, door actief toezicht te houden en zich in te zetten voor heldere afspraken en waarborgen in de samenwerking met de corporaties;
• De raad verwacht dat het college zijn rol hierin actief oppakt en zich bewust is van zijn verantwoordelijkheid om namens de bewoners op te treden in deze belangrijke kwestie.

Verzoekt het college:
1. In gesprek te gaan met de betrokken woningcorporaties met als doel dat de corporaties concreet communiceren aan de bewoners met betrekking tot het vastrecht, energiekosten en andere lasten verbonden aan de inloop oplossing van het warmtenet en deze te garanderen;
2. Er bij de betrokken partijen op aan te dringen dat zij blijven communiceren dat de risico's van eventuele meerkosten niet verhaald worden op de bewoners en zij geen financiële onzekerheden ervaren;
3. Te rapporteren aan de raad over de resultaten van deze gesprekken en afspraken, en indien nodig aanvullende maatregelen te nemen om de financiële belangen van de bewoners te beschermen.

Motie unaniem aanvaard

Motie Geen twee in een
Indieners: Yurre Wieken (SP), Paul Eigenhuijsen (GewoonNijmegen.Nu), Niek Kraut (VVD) en Maartje Maas (PvdA)

De gemeenteraad van Nijmegen, in vergadering bijeen op 9 oktober 2024

Constaterende, dat:
1. Huurders in Nijmegen tijdens draagvlakmetingen geregeld instemmingsformulieren worden voorgelegd waarin in één keer over meerdere voorstellen een akkoord wordt gevraagd;

Overwegende, dat:
1. Een renovatie iets anders is dan aansluiting op een warmtenet, en daar niet onlosmakelijk mee verbonden is;
2. Diverse huurders in Lankforst en Zwanenveld bijvoorbeeld per brief hebben aangegeven hebben wel akkoord te willen gaan met een renovatie, maar niet met aansluiting op het warmtenet;
3. De opzet van draagvlakmetingen op deze manier een vertekend beeld kan geven van het daadwerkelijke draagvlak en gezien kan worden als een belemmering in de keuzevrijheid;
4. In het geval van Firan er een PAW-subsidie wordt verleend met instemming van huurders als voorwaarde;
5. Veel renovatieprojecten waarvoor instemming van huurders is vereist momenteel voortvloeien uit afspraken tussen het college en woningcorporaties in het kader van verduurzaming;
6. Nijmegen huurdersparticipatie hoog in het vaandeel heeft staan;

Roept het college op:
1. Er bij de Nijmeegse woningcorporaties op aan te dringen over aparte voorstellen aparte draagvlakmetingen te organiseren;
2. Hierover afspraken op te nemen in de prestatieafspraken

13 stemmen voor: PvdA, SP, VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
24 stemmen verworpen: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, D66, Partij voor de Dieren
Motie verworpen

Motie Een no go op de go: raad staat in de kou
Indiener: Niek Kraut (VVD)

Motie behorend bij agendapunt 7.5 van de raadsvergadering van 9 oktober 2024,

Constaterend dat:
• Het college van B&W meermaals heeft aangegeven de raad te betrekken bij het go/ no go moment voor de keuze om al dan niet een (deels) gemeentelijk warmtenet aan te leggen, alvorens definitieve beslissingen te nemen;
• Het college zonder voorlegging aan de raad een subsidie heeft verleend aan Firan, waardoor er reeds voorbereidingen zijn getroffen voor de aanleg van buizen die zullen worden aangesloten op het warmtenet;

Overwegend dat:
• Het college hiermee feitelijk een go-beslissing heeft genomen zonder deze voor te leggen aan de raad, zoals eerder beloofd, met mogelijke negatieve financiële en maatschappelijke consequenties, indien de raad later toch besluit tot een *no go;*
• Het handelen van het college een inbreuk vormt op de toezeggingen en de gebruikelijke procedure waarin de raad voorafgaand aan dergelijke cruciale beslissingen betrokken hoort te worden;
• De reeds genomen stappen voor de aanleg van het warmtenet mogelijk leiden tot voldongen feiten voor de raad en de inwoners, terwijl de noodzakelijke afwegingen omtrent de wenselijkheid en haalbaarheid van het warmtenet nog niet definitief door de raad zijn besproken;
• Deze handelswijze van het college een onacceptabele druk zet op de raad en een onwenselijke precedent schept voor toekomstige projecten waarbij de raad buitenspel wordt gezet;

Spreekt uit:
1. Dat het bedenkelijk is wanneer het college een voorschot neemt op nog door de raad te nemen besluiten;

Verzoekt het college:
2. Om in de toekomst geen onomkeerbare stappen te zetten die vooruitlopen op beslissingen waar de raad nog een go of no go over zal uitspreken;
3. Om bij toekomstige projecten van deze omvang, met financiële en/of maatschappelijke impact, de raad tijdig en volledig te betrekken, conform de gemaakte afspraken.

10 stemmen voor: SP, VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
27 stemmen tegen: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, D66, PvdA, Partij voor de Dieren
Motie verworpen

Motie Geen lak aan de leken
Indiener: Paul Eigenhuijsen (GewoonNijmegen.Nu)

De Raad van de Gemeente Nijmegen in vergadering bijeen op 9 oktober 2024,

Constaterend dat:
• Er al meerdere malen een draagvlak meting is geweest onder huurders in Nijmegen.

• Een corporatie zelf kan bepalen hoe die meting eruit ziet.
• Deze metingen van belang zijn voor ons als raad om keuzes voor de toekomst te maken.

Overwegend dat:
• We als raad moeten kunnen vertrouwen op deze draagvlakmetingen.
• We als raad de kaders moeten aangeven en bewaken.
• We daarvoor (onafhankelijke) inzichten moeten krijgen
• We (in het algemeen) te weinig juridische kennis hebben.
• Een aantal raadsleden mee kunnen denken over de invulling van het programma.

Besluit:
1. Een raadsbijeenkomst te organiseren {door de griffie) met juridische experts om vragen van raadsleden te beantwoorden, de raad te informeren en voor te lichten over draagvlakmetingen in het huurrecht en de juridische haken en ogen.
2. Dit te bekostigen uit het onderzoeksbudget van de raad.

22 stemmen voor: Stadspartij Nijmegen (6), PvdA, Partij voor de Dieren, SP, VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
15 stemmen tegen: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen (1), D66
Motie aanvaard

8 STEMSTUKKEN

8.1 Wensen en bedenkingen Aanbesteding bancaire dienstverlening

Besluit:

35 stemmen voor: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, D66, PvdA, Partij voor de Dieren, SP, VVD, CDA

2 stemmen tegen: GewoonNijmegen.Nu, ODV

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Brief Wensen en bedenkingen aanvaard met inachtneming van een stemverklaring van de Partij voor de Dieren en GroenLinks

8.2 Wensen en bedenkingen GREX Waalfront 2024

Besluit:
Unaniem aanvaard

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Brief Wensen en bedenkingen unaniem aanvaard met inachtneming van een stemverklaring van de Partij voor de Dieren

8.3 Initiatiefvoorstel Niet meer kiezen (79/2024)

Besluit:

32 stemmen voor: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, D66, PvdA, Partij voor de Dieren, SP, CDA
5 stemmen tegen: VVD, GewoonNijmegen.Nu, ODV

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
De raad besluit het college opdracht te geven om:
1. Een samenwerkingsverband op te zetten tussen lokale organisaties, mondzorgorganisaties, de afdeling tandheelkunde van het RadboudUMC en de gemeente Nijmegen, waarbij tevens gebruik wordt gemaakt van bestaande samenwerkingsnetwerken, zoals het preventieplatform Groen Gezond en in Beweging, om dit initiatief te versterken;
2. Drempels tot mondzorg weg te nemen door:
a. Niet volledig verzekerde behandelingen voor de patiënt gratis aan te bieden met gemeentelijke onkostenvergoeding voor behandelaars.
b. Warme doorverwijzing en voorlichting in te zetten, samen met lokale organisaties.
3. Deze pilot te financieren vanuit het huidige programmabudget Werk en Inkomen;
4. Deze pilot vóor zomer 2025 te evalueren, zodat de resultaten nog kunnen worden meegenomen in de begroting. Hierbij te kijken naar de effectiviteit van de samenwerking, de ervaringen van de betrokken partners en het bereik van de aanpak. Voor (structurele) financiering wordt grondig onderzocht of zorgverzekeraars via het Integraal Zorgakkoord (IZA) kunnen bijdragen. De bevindingen van deze evaluatie rapporteren aan de gemeenteraad, zodat er een goed onderbouwd besluit kan worden genomen over de voortzetting van het initiatief.

8.4 Raadsvoorstel Mandaatbesluit milieueffectrapportage-beoordeling (81/2024)

Besluit:
30 stemmen voor: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, D66, PvdA, VVD, CDA, ODV
7 stemmen tegen: Partij voor de Dieren, SP, GewoonNijmegen.Nu

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024 met inachtneming van een stemverklaring van de Partij voor de Dieren:
Het Mandaatbesluit mer-beoordeling Nijmegen vast te stellen.

8.5 Raadsvoorstel Informatieprotocol ODRN 2024 (84/2024)

Besluit:
31 stemmen voor: GroenLinks, Stadspartij Nijmegen, D66, PvdA, VVD, CDA, GewoonNijmegen.Nu, ODV
6 stemmen tegen: Partij voor de Dieren, SP

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024 met inachtneming van een stemverklaring van de Partij voor de Dieren en SP:
1. De brief aan het Dagelijks Bestuur van de ODRN vast te stellen, waarin aangegeven wordt geen zienswijze kenbaar te maken over het concept informatieprotocol ODRN 2024.

8.6 Raadsvoorstel Wijziging legesverordening 2024-A, in verband met nul-emissiezone stadslogistiek (86/2024)

Besluit:
Unaniem aanvaard

Besluit:
Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024 met inachtneming van een stemverklaring van de VVD en Stadspartij Nijmegen:
1. Wijziging van de verordening op de heffing en de invordering van leges gemeente Nijmegen 2024-A, in verband met nul-emissiezone stadslogistiek vast te stellen waarmee leges worden toegevoegd voor de volgende ontheffingen:
a. Een langdurige ontheffing als bedoeld in §1 van het Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Nijmegen 2025, met uitzondering van de ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's als bedoeld in artikel 7 van het Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Nijmegen 2025.
b. Een langdurige ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's als bedoeld in artikel 7 van het Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Nijmegen 2025.
c. Een dagontheffing als bedoeld in §2 van het Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Nijmegen 2025.
d. De ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden als bedoeld in artikel 12 van het Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Nijmegen 2025.
e. De afwijkingsmogelijkheid als bedoeld in artikel 13 van het Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Nijmegen 2025.
f. De ontheffing ambulante handel Nijmegen als bedoeld in artikel 14 van Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Nijmegen 2025.
g. De ontheffing voor kermisvoertuigen als bedoeld in artikel 15 van Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Nijmegen 2025.
2. De wijziging legesverordening 2024-A, in verband met nul-emissiezone stadslogistiek in werking te laten treden op de dag na bekendmaking van deze verordening.

9 BEHANDELADVIES NOG TE BEPALEN/OVERIG

10 Ingekomen stukken

10.1 Brieven ter afdoening door het college van B&W (tenzij anders vermeld)

10.2 Brieven ter kennisgeving aan te nemen

B1 d.d. 11 juli 2024 van H. Bastiaans over Stoppen als fractievolger
B2 d.d. 30 juli 2024 van de gemeenteraad van Maassluis over Motie Meer taken meer knaken
B3 d.d. 21 augustus 2024 van het dagelijks bestuurd van de GMR over Aanbieding zienswijzenota regionale agenda en begroting 2025-2028
B4 d.d. 23 augustus 2024 van de Bibliotheek Gelderland Zuid over Nieuw strategisch beleid
B5 d.d. 29 augustus 2024 van Stichting KOG over Jeugdzorg
B6 d.d. 11 september 2024 van Stichting Suïcide Preventie Centrum over Brief Wet Integrale Suïcidepreventie
B7 d.d. 30 september 2024 van R. Essers over Naamgeving Kapitein Bestebreurtje-tunnel

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.3 Brieven nog in behandeling

C1 d.d. 26 juli 2024 van de ODRN over Aanbiedingsbrief informatieprotocol ODRN

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4 Brieven van het college van B&W ter kennisname (tenzij anders vermeld)

10.4.1 D1 d.d. 9 juli 2024 over Afronding Energietoeslag 2023

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.2 D2 d.d. 9 juli 2024 over Cofinanciering regiodeal VIA-T

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.3 D3 d.d. 9 juli 2024 over Evaluatie ondergrondse containers binnenstad

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.4 D4 d.d. 9 juli 2024 over Intrekking aanwijzingsbesluit Tippelzone

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.5 D5 d.d. 9 juli 2024 over Jaarbrief Schuldhulpverlening

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.6 D6 d.d. 9 juli 2024 over Kwartaalbrief Wmo en Buurtteams J&G Q1 2024

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.7 D7 d.d. 9 juli 2024 over Ontwerp Actieplan geluid 2024-2028

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.8 D8 d.d. 9 juli 2024 over Vaststellen kader zorgplicht Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.9 D9 d.d. 9 juli 2024 over Voortgang aanbesteding bancaire dienstverlening

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.10 D10 d.d. 9 juli 2024 over Voortgang van het Valkhofpark en het Kelfkensbos

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.11 D11 d.d. 20 augustus 2024 over Wensen en bedenkingen GREX Waalfront mei 2024 en tussenrapportage Waalfront

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.12 D12 d.d. 20 augustus 2024 over Uitvoering van de aangenomen moties tijdens de Politieke Avond van 5 juni 2024

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.13 D13 d.d. 20 augustus 2024 over Stand van zaken dossier verkoop Goffertstadion

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.14 D14 d.d. 20 augustus 2024 over Vervolg uitvoeringsagenda duurzaamheid

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.15 D15 d.d. 27 augustus 2024 over Inzicht in bestemmingsreserves

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.16 D16 d.d. 27 augustus 2024 over Halfjaarbrief Werk en Inkomen 2024

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.17 D17 d.d. 27 augustus 2024 over Wensen en bedenkingen aanbesteding bancaire dienstverlening

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.18 D18 d.d. 27 augustus 2024 over Definitieve dienstverleningsovereenkomst gemeenten en WerkBedrijf 2024-2025

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.19 D19 d.d. 27 augustus 2024 over Vaststellen Ontvlechtingsovereenkomst en de Aanvulling op de Dienstverleningsovereenkomst gemeente Nijmegen en Omgevingsdienst Regio Nijmegen

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.20 D20 d.d. 27 augustus 2024 over 24-uursknip Griftdijk Noord

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.21 D21 d.d. 3 september 2024 over Proces Haven- en Kadeverordening

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.22 D22 d.d. 3 september 2024 over Voortgangsrapportage Subsidies 2023

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.23 D23 d.d. 3 september 2024 over Informatie debatstuk Visie op arbeidsmigratie

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.24 D24 d.d. 3 september 2024 over Reactie op ontwerp programma van eisen busconcessie

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.4.25 D25 d.d. 3 september 2024 over Opgespoord Verleden, voortgang ontsluiting oud archeologisch onderzoek

Raadsbesluit d.d. 9 oktober 2024:
Conform besloten

10.5 Brieven van interne organen en adviescommissies ter kennisname (tenzij anders vermeld)