

Gemeente Nijmegen
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum	3 februari 2026
Ons kenmerk	u26.00688
Onderwerp	Reactie op concept Omgevingsprogramma Mobiliteit
Behandeld door	Alexander ten Have
Doorkiesnummer	06 – 25349888
E-mail	patricia.kok@hermesgroep.nl

Geacht college en raad,

Hermes waardeert de inspanningen van de gemeente Nijmegen om met de OV-visie *Nijmegen Bereikbaar en Verbonden 2025–2040* richting te geven aan de noodzakelijke schaa sprong van het openbaar vervoer in de stad. Wij onderschrijven van harte het streven om het aandeel van openbaar vervoer, lopen en fietsen met 20% te laten groeien. Een dergelijke omslag vraagt echter meer dan een visie alleen: het vraagt om krachtige keuzes, structurele investeringen en een gezamenlijke inzet van alle betrokken partners. Dit is essentieel om uw stad ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en duurzaam te houden.

Onderstaand treft u een aantal inhoudelijke reacties aan waarmee wij hopen bij te dragen aan verdere versterking en concretisering van de OV-visie.

Inhoudelijke opmerkingen:

- **Pagina 15:**
 - “Netwerk metrobus”
 - De illustratie op deze pagina geeft schematisch weer hoe ons ontwikkelvoorstel is opgebouwd. Dit voorstel voor de stadsdienst Nijmegen sluit volledig aan bij de ambities van de gemeente. Wij gaan dan ook graag samen met u aan de slag om dit in het ontwikkelteam verder uit te werken.
- **Pagina 16:**
 - “Ontwikkeling P+R's”
 - De stelling dat ‘de ontwikkeling van P+R-locaties aan de randen van de stad goed aansluit bij de ontwikkeling van snel en direct OV naar toplocaties’ gaat slechts ten dele op. Dit geldt namelijk alleen wanneer de aan- en afrijroute voor het OV daadwerkelijk snel en direct wordt ingericht. Bij P+R Noord is hiervan geen sprake: de verplaatsing van de bushalte leidt tot een langere rijtijd voor de bus.
Als compenserende maatregel stellen wij daarom voor om de bus in beide richtingen via de Zwarteweg te laten rijden.



- Bij de kenmerken van een metrobus wordt in de tweede bullet de toevoeging 'met oog voor fietser en voetganger' genoemd. In de praktijk staat deze ambitie echter regelmatig op gespannen voet met de maatregelen die nodig zijn om een goede doorstroming van de bus te realiseren.
- **Pagina 17:**
 - 'Metrobussen'
 - In de huidige formulering wordt gesproken over 'de metrobussen (...) en de P+R's', wat de indruk wekt dat de onderlinge verbinding tussen deze locaties een essentieel onderdeel vormt van het netwerk. Dit is echter slechts in beperkte mate het geval. Het gaat primair om bestemmingen die vanuit woonwijken en vanaf Centraal Station snel en goed bereikbaar moeten zijn. Wij stellen daarom voor om de tekst aan te passen zodat deze kernboodschap duidelijker naar voren komt.
 - Daarnaast constateren wij dat in de uitwerking geen metrobuslijn rondom Dukenburg is opgenomen. Gezien de intensieve reizigersstromen in dit gebied en de rol van Dukenburg als belangrijk bestemming- en overstappunt voor busreizigers, achten wij het van belang om deze optie alsnog te betrekken in de verdere planvorming.
 - Tot slot missen wij een passage over de grotere maaswijdte van het metronet, dat zich niet beperkt tot de stadsgrenzen. Een expliciete verwijzing hiernaar zou bijdragen aan een heldere positionering van het metronet binnen de bredere regionale bereikbaarheidsstructuur.
- **Pagina 19:**
 - "Het centraal station als spil"
 - Wij adviseren u om goed na te denken hoe u de groei van het OV wil faciliteren. Het busstation heeft – in de huidige situatie – al te weinig capaciteit en er komt geen ruimte bij. Tegelijkertijd moeten haltes breder worden en verwachten het OV op sommige corridors de komende jaren verder te intensiveren. Denk bijvoorbeeld aan een BRT-verbinding Nijmegen – Zevenaar v.v. vanaf het moment dat de A15 doorgetrokken is
 - Daarnaast wordt gesproken over de aansluiting van bussen bij de Westentree. Dit betreft alleen een halte langs de Tunnelweg, ter vervanging van de halte Tunnelweg aan de oostzijde. Tevens wil men deze haltes ook aanwijzen voor treinvervangend vervoer, waarvan de vraag is wat de invloed hiervan gaat zijn op de doorstroming van de reguliere lijnbussen. De overstap op andere bussen verslechtert juist hierdoor.
 - Wanneer de fietsenstalling aan de westzijde klaar is, komt de voormalige tunnelbuis stad-inwaarts weer ter beschikking. Ons advies is om één van de twee tunnelbuizen als busbaan in beide richtingen in te richten.
 - "Winkelsteeg als nieuwe toplocatie"
 - Er wordt ervoor gekozen om de Nieuwe Dukenburgseweg, de spil van Winkelsteeg, te versmallen naar breedtes beneden de CROW-richtlijnen voor wegontwerp OV. Fietspaden worden aan beide zijden van de weg tweerichtingen. Wij vragen uw aandacht om goed na te denken hoe u de ontsluiting wenst te verbeteren als de wegen onderschikt aan de fietspaden worden?
 - "Vervoer in de binnenstad"
 - Om de binnenstad bereikbaar te houden is een Plein 1944 met keermogelijkheid en voldoende haltecapaciteit zeer belangrijk. Het vergroenen van het plein en aanpassen van de verkeersstructuur werkt averechts en kan ertoe leiden dat het aantal busbewegingen in het centrum afneemt.



Datum
Ons kenmerk
Blad

3 februari 2026
u26.00688
3

- **Pagina 24:**
 - “Betrouwbaarheid en doorstroming”
 - De zin “De invoering van maximaal 30km/u heeft voor ons als uitgangspunt dat de bus er qua snelheid op de totale lijn niet op achteruit gaat.” Wij adviseren u om in beide richtingen een rijbaan van de Singels door een busbaan te vervangen. Dit draagt bij aan het realiseren van uw doelstellingen.
 - De zin “We beginnen met een nulmeting van de doorstroming van het ov”. Wanneer wilt u deze nulmeting uitvoeren en welke meetmethode past u toe?
 - “Prioriteit voor het ov”
 - Naast de vergelijking tussen auto en OV, maak ook de doorkijk naar fiets vs. OV. De fietsinfrastructuur begint een steeds grotere bottleneck te worden voor OV (zie voorbeeld Nieuwe Dukenburgseweg) terwijl fietspaden makkelijker verlegd kunnen worden dan OV-assen. Wij vragen u hierover bij de inrichting goed rekening mee te houden.

Wij zijn verheugd met de stap die de gemeente zet om met deze OV-visie de gezamenlijke ambities en de noodzakelijke schaa sprong te realiseren. Hermes is in staat om het door u gewenste netwerk reeds eind 2027 te realiseren. Wij treden hierover graag op korte termijn met u en het ontwikkelteam in overleg om de vervolgstappen gezamenlijk vorm te geven.

Op deze manier zorgen we er samen voor dat Nijmegen klaar is voor de groei van het openbaar vervoer, lopen en fietsen, en dragen we bij aan het terugdringen van het auto gebruik. Met deze gezamenlijke inzet maken we de duurzame mobiliteitstransitie in Nijmegen daadwerkelijk mogelijk.

Met vriendelijke groeten,
Hermes Openbaar Vervoer B.V.



Drs. M.H.G. (Martijn) Mentink
Regiodirecteur Transdev regio Zuidoost