Reactie Zelfregiecentrum Nijmegen op Startnotitie OV-visie, 8 oktober 2025

Geachte raad en college,

Wij hebben in het algemeen veel waardering voor de gedegen aanpak van de voorliggende startnotitie OV-visie: de hink-stap-schaalsprong; de onderscheiden rollen van de gemeente; de ontwikkelprincipes.

Tegelijk worden grote ambities gevat in veel mooie, hoopvolle woorden, die nog moeten worden omgezet naar daden. Meermaals wordt daarbij gesproken over de noodzaak om te investeren. Is dat geld er ook?

We zullen onderstaand per hoofdstuk opmerkingen plaatsen, indien van toepassing.

Ten aanzien H1, een bereikbare binnenstad, onderwijs- en werklocaties en ziekenhuizen, merken we op:

- P. 9 Binnenstad beter bereikbaar voor OV: uw college geeft aan dat het onvermijdelijk is dat loopafstanden in de binnenstad op sommige plaatsen zullen toenemen. Er komt onderzoek naar een fijnmazig aanbod in de binnenstad. Zo lang dat er nog niet is, rijdt er een bus rijden tot in de binnenstad. Dat beoordelen wij positief.

Ten aanzien van H2, doorstroming en betrouwbaar OV

- We onderschrijven het belang van het scheiden van busvervoer en overig verkeer, om de bus sneller, directer en betrouwbaarder te kunnen maken.

Ten aanzien van H3, beter benutten van het spoor

- P. 15 Naadloos overstappen: zorg ook voor stallingscapaciteit voor aangepaste fietsen, zoals driewielers en handbikes.
- P. 15 Naadloos overstappen: we juichen de samenwerking met ervaringsdeskundigen van verschillende doelgroepen toe; zorg er wel voor dat zij goed worden gefaciliteerd. (Ook op andere plaatsen in de startnotitie wordt het betrekken van ervaringsdeskundigen genoemd, waar we positief tegenover staan).

Ten aanzien van H5, vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken

- P. 18, Waarom? De ambitie is ‘altijd een vorm van vervoer dichtbij beschikbaar, ook voor mensen die minder ver kunnen lopen’. We onderschrijven die ambitie. De

praktijk in De Winkelsteeg wordt, dat bussen slechts tot aan de randen van de wijk zullen rijden. Voor sommige bewoners zal de afstand van de woning tot de bushalte en vice versa inderdaad te ver zijn. De gemeente wil in dit kader een fijnmazig netwerk-OV initiatieven als Automaatje en Toektoek faciliteren. Dat is prima. Deze initiatieven zijn echter nog kleinschalig en vaak afhankelijk van vrijwilligers. Oftewel: beperkt in volume en kwetsbaar.
Wanneer er in de wijken op een fijnmaziger vervoerssysteem wordt teruggevallen en er bijvoorbeeld voor gekozen wordt Automaatje in te zetten, kan niet worden gegarandeerd dat een rolstoel mee kan. Hierdoor zou het voor mensen met een mobiliteitsbeperking lastiger worden om van het ov-gebruik te maken.
Hoe voorkom je als gemeente een hiaat in de ov-dienstverlening? Wat is de korte-termijn-oplossing in dit geval?

- P. 18: Waarom? Opgemerkt wordt dat de vergrijzing ook het Wmo-taxivervoer van AVAN raakt. Door factoren als een groeiende vervoersvraag, relatief hoge kosten en personeelskrapte, is het de vraag “in hoeverre dit systeem in de huidige vorm als open-einde-regeling houdbaar is.” Daarbij wordt inzet gevraagd vanuit mensen zelf, de sociale basis. Dit klinkt alles bij elkaar bijzonder onheilspellend. Wij wijzen erop hoe essentieel aanvullend openbaar vervoer is voor mensen met een beperking of kwetsbaarheid, om sowieso deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk leven. Als zij met regulier ov konden reizen, zouden zij dat zeker doen. In dit kader pleiten wij ervoor belangenorganisaties met ervaringsdeskundigen nadrukkelijk bij de uitwerking van de startnotitie te betrekken.

Ten aanzien van H6, openbaar vervoer is betaalbaar:

- P. 20, Waarom? We onderschrijven de stelling: “Om onze doelstelling voor een leefbare en bereikbare stad te behalen én meedoen te (blijven) stimuleren, is het essentieel dat de kosten voor reizigers niet verder toenemen”. We voegen daaraan toe: dit zou moeten gelden voor het openbaar vervoer én het aanvullend openbaar vervoer (AVAN). Bent u het daarmee eens?

Ten aanzien van H7, openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik:

- P. 22, toegankelijke stations en haltes: We juichen van harte toe dat het principe design for all wordt toegepast om reizen met ov voor iedereen tot een aantrekkelijke optie te maken. Uw college zegt ook: “We gaan de uitdaging aan omdat we toegankelijkheid echt serieus nemen.” We begrijpen in dit verband niet dat het college zou willen uitgaan van een minimumnorm voor de toegankelijkheid van ov-haltes in Nijmegen. Hoe rijmen deze zaken met elkaar?
- P. 23, verbeterde informatievoorziening: Het busstation blijft dynamisch en er komt aan de zuidzijde nog een dynamisch busperron bij. De informatievoorziening is daarmee zeer ontoegankelijk voor mensen met een visuele beperking. Wat gaat de gemeente doen om het openbaar vervoer op het busstation ook voor hen toegankelijk te maken?