Raadsvoorstel
Openbaar

Onderwerp
Agenda versnelling mobiliteitstransitie

Opsteller	Arjen Besselink	**Collegebesluit**	28 maart 2023
Programma	Bereikbaarheid	**Behandeldatum Raad**	7 juni 2023
Portefeuillehouder	C.M.H. Daemen	**Status**	Openbaar

Samenvatting
Het aantal inwoners van de stad groeit de komende jaren met 10%. Meer mensen gaan wonen op dezelfde oppervlakte. Al deze mensen verplaatsen zich, met verschillende vervoersmiddelen. Om de stad leefbaar, aantrekkelijk en duurzaam bereikbaar te houden, gaan we er sneller voor zorgen dat mensen hun mobiliteitsgedrag veranderen. Want als we niets veranderen, dan slibt de stad dicht en ontstaan en structurele verkeersinfarcten. Deze verandering noemen we de mobiliteitstransitie.

Hoe we dat gaan doen, beschrijven we in de agenda versnelling mobiliteitstransitie.

Nijmegen is overigens geen uitzondering. Voor alle grote Nederlandse steden geldt dat mensen zich in de stad anders moeten gaan verplaatsen.

Voorstel
De “Agenda versnelling mobiliteitstransitie” *(bijlage 1)* vast te stellen.
Dit betekent dat we:

1. maatregelen nemen om mobiliteit meer ruimte-efficiënt te maken door voorrang te geven aan lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit;
2. de keuze maken om gereguleerd parkeren, conform oplossingsrichting 2, uit te breiden en het college dit te laten uitwerken;
3. stappen zetten om ons stadscentrum versneld verblijfsvriendelijk te maken, door (versneld) in te zetten op een autoluwe binnenstad;
4. alternatieve maatregelen treffen om de stad voor mensen bereikbaar te houden, zoals de inzet van deelmobiliteit in wijken en stap op/stap af vervoer tussen station en binnenstad;
5. ervoor kiezen ons mobiliteitsbeleid voor de bestaande stad meer in balans te brengen met het beleid in nieuwbouwgebieden, door onder andere in te zetten op betere fietsvoorzieningen en deelmobiliteitsconcepten;
6. onze rol veranderen door meer regie te gaan voeren op de mobiliteitstransitie en hierin niet afwachtend maar actiever te opereren.

Aanleiding
Nederland groeit, en dat heeft grote impact op de manier waarop mensen zich van A naar B verplaatsen. In de Nationale Omgevingsvisie staat de volgende tekst: *“in de stad wordt de rol van de privéauto beperkt en wordt ingezet op meer fietsen, beter OV en meer gebruik van deelauto’s. We zorgen dat modaliteiten onderling zijn verknoopt en worden benut op hun specifieke kwaliteiten.”*

Dit betekent veel voor Nijmegen en voor alle andere grote Nederlandse steden. Onze stad wordt drukker en drukker, het is aan ons om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Het aantal inwoners van Nijmegen groeit komende jaren met grofweg 10%. Die inwoners gaan allemaal 'in' de stad wonen, waardoor er in Nijmegen minder ruimte overblijft: *minder* ruimte voor wegen, busbanen, fietspaden, stoepen en (gebouwde) parkeerplaatsen voor *meer* mensen die zich allemaal willen verplaatsen.

Omdat we de ruimte van de stad ook nodig hebben voor groen, woningbouw en een fijne sociale ruimte, gaan we keuzes maken op het gebied van mobiliteit. Mobiliteit moet ruimte-efficiënter. Dit is niet nieuw. In het coalitieakkoord hebben we afgesproken dat het aantal vervoersbewegingen met de auto niet mee kan groeien. In de agenda 'versnelling mobiliteitstransitie' staan de andere keuzes om ervoor te zorgen dat Nijmegen leefbaar en bereikbaar blijft.

<u>Agenda versnelling mobiliteitstransitie</u>
Onze versnellingsagenda is een concretisering van ons Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030 (Nijmegen Goed Op Weg), de Omgevingsvisie en het coalitieakkoord. Voor ons staat vast dat duidelijke keuzes nodig zijn die recht doen aan een groeiende stad, ruimte bieden voor differentiatie in gebieden en onze inwoners een eerlijk perspectief bieden.

De transitie kondigden we al aan in ons coalitieakkoord, waarin staat dat we versneld mobiliteitsmaatregelen doorvoeren. Dat doen we niet zonder na te denken over de consequenties voor inwoners en bedrijven. We maken het stadscentrum verblijfsvriendelijker (en autoluw), maar niet zonder alternatieven te organiseren om de toegankelijkheid van dit gebied te borgen. We gaan meer inzetten op fiets, OV en deelmobiliteit, maar houden ook rekening met mensen die afhankelijk zijn van de auto.

Beoogde impact
We beogen met dit voorstel een aantal zaken:
1. We willen de groei van de stad mogelijk maken;
2. We willen de stad leefbaar een aantrekkelijk houden;
3. We willen de stad duurzaam bereikbaar houden.

Argumenten

1.1 We moeten efficiënter omgaan met de ruimte die we hebben omdat meer mensen op dezelfde oppervlakte gaan leven. Dit doen we door:

1. gedragscampagnes gericht op fiets, deelmobiliteit en OV te intensiveren;
2. in onze stad de ruimte voor rijdend en stilstaand autoverkeer te beperken;
3. in onze ruimtelijke afwegingen meer ruimte te zoeken voor voetgangers, fietsers en OV;
4. deelmobiliteit verder te stimuleren.

2.1 De versnelling van de mobiliteitstransitie realiseren wij niet alleen door in te zetten op de punten uit argument 1.1. We gaan ook iets doen dat direct invloed heeft op het autobezit (en gebruik).

2.2 Het huidige parkeerbeleid heeft een aantal nieuwbouwontwikkelingen positief beïnvloedt. In bijvoorbeeld het Waalfront kunnen ontwikkelaars nu ons parkeerbeleid uitvoeren omdat in de omliggende gebieden ook regels gelden. Nieuwe gebieden komen er echter niet bij omdat het invoeringssysteem niet werkt.

Daarvoor doen wij nu een ander voorstel. In het kort:
- We gaan gereguleerd parkeren invoeren rondom nieuwbouwontwikkelingen;
- We gaan gereguleerd parkeren invoeren rondom gebieden waarin een nulnorm geldt (anders werkt de nulnorm niet).
- We bedenken een nieuw systeem voor de implementatie van nieuwe parkeerzones en laten daarbij het werken met een absolute meerderheid in relatief kleine gebieden (>50%) los.
- We respecteren bestaande processen en de afwegingen die daarin gemaakt worden, zoals bijvoorbeeld het participatietraject rondom gebiedsvisie Heijendaal.

Het college heeft de raad een separate brief gestuurd met een evaluatie van de parkeernota.

3.1 In het coalitieakkoord hebben we afgesproken de binnenstad een verblijfsvriendelijke ruimte te maken. Dit doen we door:

1. de kwaliteit van de openbare ruimte van het stadscentrum te verbeteren (leefbaarder, groener en aantrekkelijker);
2. het gehele stadscentrum binnen de singels autovrij te maken voor auto's van bezoekers;
3. autoparkeren in de binnenstad op straat te verminderen en de ruimte die dit oplevert in te zetten voor het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte;
4. autoparkeren voor bewoners en ondernemers eenvoudig te organiseren in de bestaande (gebouwde) parkeervoorzieningen in en rond de binnenstad;
5. de (ontsluiting van onze) transferia te verbeteren;
6. het voetgangersgebied te vergroten; op meer plekken fietsen te verbieden; meer fietsenstallingen te realiseren;
7. oog te blijven hebben voor mensen die minder mobiel zijn en voor deze groep alternatieven te creëren. Na de zomer starten we een pilot met stap op/stap af vervoer.

Het college maakt een uitwerking voor de 'verblijfsvriendelijke binnenstad'. Hiervoor voeren we onderzoeken uit, onder andere naar de parkeerdruk in de binnenstad. We zijn bezig met het duiden van verschillende onderzoeken en werken we toe naar een uitvoeringsplan. Dit voorstel bespreekt het college na het gesprek met uw raad over de agenda 'versnelling mobiliteitstransitie'.

4.1 De agenda versnelling mobiliteitstransitie is gebaseerd op het ambitiedocument mobiliteit 2019-2030, de Omgevingsvisie en het coalitieakkoord. Maar zoals wel vaker geldt: pas wanneer plannen concreet worden, gaan mensen de consequenties ervan merken. Voor deze versnelling geldt dat ook. Dat betekent

ook dat wij er in sommige gevallen voor moeten kiezen om alternatieven te ontwikkelen. De pilot stap op/stap af is een voorbeeld daarvan, maar ook het aanbieden van meer deel(auto)mobiliteit in gebieden waar we minder (eigen) autoparkeren gaan faciliteren is een voorbeeld daarvan.

De alternatieven die wij bedenken, noemen wij Plan B(eter op weg).

5.1 In de agenda versnelling mobiliteitstransitie staan een aantal vergelijkingen genoemd tussen ons beleid in de bestaande stad en ons beleid in nieuwbouwgebieden. In nieuwbouwgebieden zijn we relatief “strenger” voor de automobilist, maar bieden we vaak ook betere fietsvoorzieningen en andere deelmobiliteitsconcepten aan. Ook kijken we soms anders aan tegen de inrichting van de openbare ruimte (minder straatparkeren, meer op afstand). De nieuwe stad is soms een bron van inspiratie voor de bestaande stad; we kunnen in de bestaande stad veel verbeteren als we slimme keuzes die we in nieuwbouwwijken maken (deels) ook implementeren in bestaande wijken.

6.1 De uitdagingen waar we als stad voor staan, vragen om een overheid die regie neemt. We maken keuzes, zorgen voor innovaties en creëren alternatieven indien nodig.

Naast de agenda versnelling van de mobiliteitstransitie zitten een bijlage bij dit raadsvoorstel:

1. *“Keuzes in mobiliteit voor de stad van morgen”*
Een analyse van Goudappel waarin zij aanbevelingen doen op het gebied van mobiliteit. Deze analyse is gebruikt bij het opstellen van de agenda versnelling mobiliteitstransitie.

Kanttekeningen
De agenda is een concretisering van diverse beleidsdocumenten die al vastgesteld zijn, en bevat verschillende onderwerpen waarover we met de stad in gesprek gaan. Dit raadsvoorstel is een eerste stap in dat traject. Voor de uitwerking van de plannen wordt een participatieplan gemaakt, zodat alle belangen ook meegewogen kunnen worden bij de verdere concretisering. Dat gaat veel gesprekken in de stad opleveren, omdat veel mensen andere keuzes moeten gaan maken op mobiliteitsgebied dan ze nu doen. Dat zijn onderwerpen die in de stad leven en veel Nijmegenaren raken in hun dagelijkse gedrag.

Financiën
Het vaststellen van de agenda zelf heeft nog geen financiële consequenties. Bij de uitvoering van de vervolgstappen wordt dit wel een punt van gesprek. Niet voor wat betreft de investeringsruimte die al in onze begroting opgenomen staat, maar wel voor bijvoorbeeld onze parkeerexploitatie en eventuele sterkere regievoering over deelmobiliteit. Afwegingen hierover nemen we mee in onze reguliere financiële cyclus en in de voorstellen die we maken ter concretisering.

Vervolg

Op basis van de agenda versnelling mobiliteitstransitie stellen we een uitvoeringsplan op en een participatieplan. We bepalen in overleg met diverse partijen (provincie Gelderland, busvervoerder, Fietsersbond, vertegenwoordigers vanuit ondernemers) en inwoners van onze stad een verdere concretisering van de maatregelen binnen het kaders die al vastgesteld zijn (Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030, Omgevingsvisie en Coalitieakkoord).

Bijlagen

1. Agenda versnelling mobiliteitstransitie
2. Onderzoek Goudappel: “Keuzes in mobiliteit voor de stad van morgen”