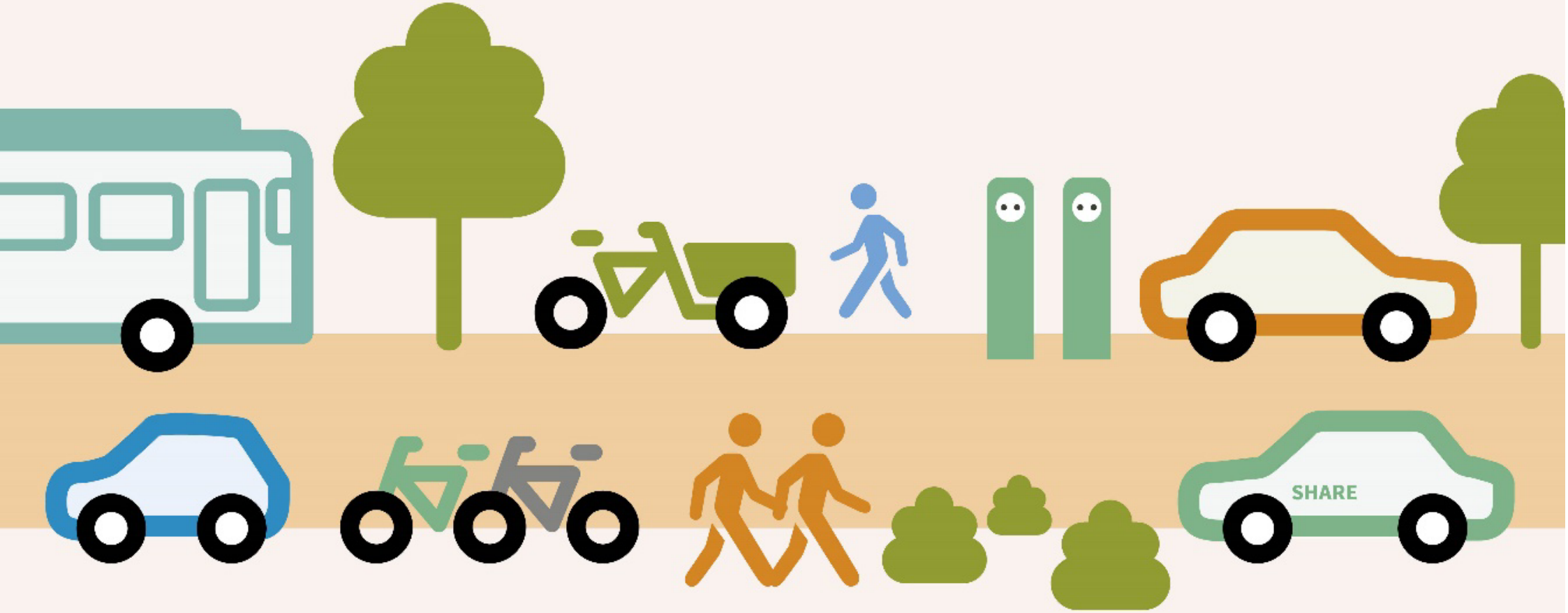


Beter op Weg

Uitvoeringsprogramma versnelling mobiliteitstransitie

Nijmegen

Inhoud

1. Aanleiding en inleiding 3

2. Ambitie en doelen 3

3. Aanpak 5

Sleutelprojecten 5

5. Een bereikbare stad via alle modaliteiten 7

Meer ruimte voor lopen en beter toegankelijke routes 8

Een compleet fietsnetwerk en stallingvoorzieningen 9

Betere doorstroming op de S100 12

6. Meer ruimte voor actieve mobiliteit en andere opgaven 14

Parkeren en de openbare ruimte 15

Meer 50 km/u wegen veiliger en groener door 30 km/u 17

Verbeteren van de Verkeersveiligheid 19

Stimuleren en verleiden 20

7. Meer en betere alternatieven voor de eigen auto 22

Meer stadsrandhubs en hoogwaardig OV 23

Meer regie en meer deelmobiliteit 25

Minder vervoersongelijkheid 26

8. ‘Nieuwe Nijmegen’ en de bestaande stad meer in balans 28

‘Nieuw Nijmegen’ en de bestaande stad meer in balans 29

9. Aansturen van de uitvoering 30

10. Begroting 31

11. Monitor Versnelling Mobiliteitstransitie 32

1. Aanleiding en inleiding

Onze stad is in beweging. Zo bouwen we tot 2040 15.000 woningen om huidige en nieuwe inwoners een prettige woonruimte en leefomgeving te bieden en maken we de stad groener. Grote, soms nieuwe, uitdagingen vragen om goede oplossingen die meerwaarde leveren voor onze inwoners, bijvoorbeeld klimaatadaptatie, energietransitie, aanpassingen aan onze energie-infrastructuur, vergroening en luchtkwaliteit. Ook onze mobiliteit zal de komende decennia gaan veranderen.

Met meer mensen in onze stad, groeit ook de behoefte aan mobiliteit. Onze automobiliteit kan niet evenredig meegroeien met de groei van onze stad. We zorgen ervoor dat Nijmegen via alle modaliteiten goed bereikbaar blijft. We kiezen er tegelijkertijd voor om onze mobiliteit niet méér ruimte te laten innemen: onze mobiliteit zal ruimte-efficiënter worden. We geven ruim baan aan lopen, de fiets, het OV en deelmobiliteit: modaliteiten die minder plek innemen en gezond zijn. Daarnaast maken we op deze manier ruimte voor andere grote opgaven die een plek moeten krijgen in onze straten, zoals klimaatadaptatie en de energietransitie. Ook willen we dat onze mobiliteit minder uitstoot en dat zo onze lucht schoner wordt.

Daarom zetten we versneld in op een mobiliteitstransitie. Dat betekent niet alleen dat we onze ambities uit ons onze mobiliteitsvisie ‘goed op weg 2019-2030’ uit 2019 versneld waarmaken, maar ook dat we onze ambities aanscherpen. Hoe we dit vorm geven staat in de ‘Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie’, door de raad vastgesteld op 7 juni 2023. Met deze agenda geven we invulling aan de ambities uit het coalitieakkoord.
We vertalen onze agenda nu naar een uitvoeringsprogramma. In dit programma staat welke doelen we hebben met onze aanpak en wat we met name op de korte termijn (deze coalitieperiode) gaan doen om onze doelen te behalen. Ook maken we een begroting en geven we aan hoe we monitoren. Participatie is belangrijk in onze uitvoering. Het participatieplan is een bijlage bij het uitvoeringsprogramma.

2. Ambitie en doelen

Over tien jaar is bewust reizen voor Nijmegenaren de nieuwe gewoonte. Korte ritten binnen de stad worden bij voorkeur niet meer met de auto gemaakt. Deelmobiliteit is niet meer weg te denken en is een volwassen concept. We reizen dus schoon, sociaal en slim en dit zien we terug in ons straatbeeld. In wijken zijn de straten groener en rustiger. Er is meer ruimte om te verblijven.

Over 5 jaar zijn de eerste stappen in deze transitie gezet. Op de doelstellingen bewegen we in de goede richting. In sommige gevallen betekent dit dat de drukte niet is toegenomen, bijvoorbeeld op onze hoofdwegen. In andere gevallen betekent het dat de daling is ingezet (gemiddeld autobezit, aantal vervoersbewegingen op nieuwe 30-wegen), of het aandeel juist is toegenomen (fiets, lopen, OV).

Hier werken we aan in een aantal actielijnen. Onze doelen hebben we per actielijn uitgewerkt.

Een bereikbare stad via alle modaliteiten

- Op alle wegen afgezien van de S100 is het aantal vervoersbewegingen met de auto over tien jaar gemiddeld met 10% afgenomen ten opzichte van 2023. Dit betekent dat ondanks de groei van de stad, het autogebruik daalt.
- Méér actieve mobiliteit, dus fiets, voet en OV. Hier groeit het gebruik met ten minste 20% over 10 jaar. Zo vangen we de groei van de stad en haar mobiliteit op.

Meer ruimte voor actieve mobiliteit en andere ruimtelijke opgaven

- Over tien jaar is het gemiddelde autobezit per huishouden gedaald met 20%. Hiermee realiseren we een afname van het totale gemiddelde autobezit.

- We hebben 5% minder verharding voor automobiliteit/auto-infra ingericht. We hebben meer m2 ruimte ingericht voor actieve mobiliteit en andere (vergroenings)opgaven.
- Het verkeer is veiliger: we zien minder verkeersslachtoffers, maar ook de subjectieve verkeersveiligheid is vergroot. Dit monitoren we via de stadsmonitor.

Meer en betere alternatieven voor de eigen auto

- Iedere inwoner heeft alternatieven voor de eigen auto beschikbaar binnen loopafstand (deelmobiliteit, OV) of korte fietsafstand (HOV). Deze alternatieven zijn betaalbaar en voldoende voorhanden.
- Alle Nijmegenaren kunnen meedoen aan de mobiliteitstransitie.

‘Nieuw Nijmegen’ en de bestaande stad meer in balans

- Zowel inwoners van nieuwe ontwikkelingen als bewoners van de bestaande stad doen mee in de mobiliteitstransitie. Over de gehele stad daalt het autobezit;
- In de wijken rondom nieuwe ontwikkelingen stijgt de parkeerdruk niet tot boven de 85%.

Onze doelen hebben een horizon van 10 jaar ten opzichte van 2023. Onze plannen richten zich nog op de kortere termijn. Binnen deze coalitieperiode maken we eerste stappen in de mobiliteitstransitie; een transitie die meerdere coalitieperiodes zal beslaan. In deze bestuursperiode zetten we de eerste stappen in de transitie. Hierna is het aan de volgende gemeenteraad om middelen beschikbaar te stellen voor deze mobiliteitstransitie.
Het college monitort jaarlijks uitgebreid de effecten van de inzet en stuurt waar nodig bij. De monitor wordt ook met de raad gedeeld.

3. Aanpak

We kiezen voor een aanpak die zo effectief mogelijk is en bewoners zoveel mogelijk duidelijkheid geeft. Daarom werken we in de uitvoering zoveel mogelijk netwerkgericht, doelgroepsgericht en gebiedsgericht.

Netwerkgericht
Waar rijden we straks nog 50 km/u en waar 30? Waar maken we meer ruimte voor de fiets? Wat zijn fijne looproutes? Waar rijdt de bus en waar stopt hij? Al deze netwerken hangen met elkaar samen. Daarom brengen we ons gewenste netwerk in beeld voor de auto, de fiets, het OV en voor de voetganger. Zo kunnen we ontbrekende schakels goed identificeren en zorgen we voor robuuste routes voor al onze modaliteiten. Deze visie is begin 2024 af.

Gebiedsgericht
Nieuw parkeerbeleid, plannen voor klimaatadaptatie, wegen die worden aangepast, een grote gebiedsontwikkeling, plannen voor energietransitie. De komende jaren komt er ontzettend veel af op onze bewoners. Het Waterkwartier is hier een goed voorbeeld van. Plan na plan landt in deze wijk. Door gebiedsgericht te werken willen we meer duidelijkheid en overzicht creëren voor bewoners. Ook zorgen we zo voor efficiëntere uitvoering van maatregelen. Werk met werk maken.

Doelgroepsgericht
Doelgroepsgerichte aanpakken, zoals een campusaanpak of een werkgeversaanpak, zijn bewezen effectief. Op deze successen borduren we voort. We verbreden de aanpak richting bewoners en bezoekers. Denk bijvoorbeeld aan campagnes gericht op bezoekers van de binnenstad of acties voor nieuwe bewoners van Nijmegen. Ook in onze aanpak voor vervoersongelijkheid richten we ons op specifieke doelgroepen.

Sleutelprojecten

We werken de komende jaren aan een breed palet van maatregelen. Tegelijkertijd vragen bepaalde maatregelen extra aandacht, omdat ze randvoorwaardelijk zijn voor succes. Zonder deze projecten kunnen we de transitie niet versnellen.

Netwerk van Stadrandhubs om de stad
We zetten in op een netwerk van aantrekkelijke overstaplocaties om onze stad heen. We ontwikkelen stadrandhubs in alle windrichtingen. In 2024 pakken we de hub in Noord aan. De komende jaren worden ook de overige hubs verbeterd of ontwikkeld worden. Ze zijn essentieel voor het verblijfsvriendelijk maken van onze binnenstad en het verminderen van autoverkeer naar de campus Heijendaal en andere grote werkgeverslocaties.

Nieuw parkeerbeleid
Nieuw parkeerbeleid is randvoorwaardelijk om autogebruik niet verder te laten toenemen. In nieuwbouwlocaties nabij ov-knooppunten zijn lage of nulparkeernormen (met verplichte afname van deelmobiliteit) nodig om nieuwe bewoners te stimuleren anders te reizen. In de gebieden hier omheen moeten we gereguleerd parkeren invoeren om verschuiving van de parkeerdruk te voorkomen en om gebouwde nieuwe parkeervoorzieningen rendabel te krijgen.

Meer 30 km/u wegen
Wegen waar de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/u zijn verkeersveiliger. Ook kunnen we deze wegen aantrekkelijker inrichten: minder grijs en meer groen.

Doorontwikkeling van alternatieven voor een eigen auto
Deelmobiliteit en OV kunnen aantrekkelijke alternatieven zijn voor een eigen auto. Deelmobiliteit moeten we verder ontwikkelen, zodat het aanbod kan groeien terwijl de overlast afneemt. Het (H)OV moet aantrekkelijker worden voor een grotere groep gebruiker.

4. Bestuurlijke planning

Inclusief planning realisatie

Wat	2023 Q4	2024 Q1	2024 Q2	2024 Q3	2024 Q4	2025 Q1	2025 Q2	2025 Q3	2025 Q4	2026 Q1	2026 Q2	2026 Q3	2026 Q4
Aanpak knelpunten lopen				College	Realisatie								
Aanpak knelpunten toegankelijkheid		Raad	Realisatie										
Voorstel fietsprogrammering 2023-2024	College												
Voorstel fietsprogrammering 2025					College								
Fietsenstalling Kelfkensbos		Realisatie											
Verblijfsvriendelijke binnenstad	Raad	Implementatie											
Spelregels invoering betaald parkeren	Raad	Implementatie											
Beleidskader parkeren	Raad	Implementatie											
Netwerkvisie Nijmegen (oa 50 naar 30)			Realisatie										
Plan van aanpak verleiden & stimuleren		College	Realisatie										
Plan van aanpak stadrandhubs				Raad									
Opwaarderen stadrandhub Noord		Realisatie											
Opwaarderen stadrandhub West				College	Realisatie								
Koersdocument Deelmobiliteit			College	Implementatie									
Aanpak vervoersongelijkheid		College	Implementatie										

Nieuw beleid wordt ter besluitvorming aangeboden aan de raad. Beleidsuitwerkingen binnen de door de raad vastgestelde kaders worden ter besluitvorming voorgelegd aan het college en ter informatie met de raad gedeeld.

5. Een bereikbare stad via alle modaliteiten

- Meer ruimte voor lopen en beter toegankelijke routes
- Een compleet fietsnetwerk met voldoende stallingsvoorzieningen
- Betere doorstroming op de S100



Meer ruimte voor lopen en beter toegankelijke routes

Ambitie

Iedere reis begint te voet. Naar de bushalte, naar de deelfiets/-scooter en naar de auto. Maar ook een dagelijks ommetje met de hond. Lopen is gezond en leuk. We willen dat onze inwoners er vaker voor kiezen om een stukje te lopen. Wanneer de omgeving lopen stimuleert, zorgt dit voor minder autoverplaatsingen. We maken daarom werk van aantrekkelijke, obstakelvrije looproutes. We ontwerpen de openbare ruimte vaker vanuit de voetganger. Dit kan iedereen zijn, dus ook iemand in een rolstoel, met een blindegeleidestok, een ouder met een kinderwagen, of een senior die loopt met een rollator. Dit betekent dat we streven naar een design for all, maar ook dat we eerst ontwerpen voor de voetganger, dan de fietser, vervolgens het OV en deelmobiliteit en als laatste de auto. Dit geldt niet voor belangrijke ontsluitingswegen, waaronder de S100.
Zo dragen we met lopen bij aan de verdichtingsopgave, de gezondheid van de inwoners, creëren we sociale interactie, meer inclusie en zorgen we voor minder mobiliteitsongelijkheid. Lopen is tenslotte voor alle mensen beschikbaar, ten minste als de openbare ruimte op een toegankelijke manier is ingericht. Ook voorzieningen op loopafstand dragen bij aan onze ambitie.

Wat willen we bereiken

- In gebiedsontwikkelingen ontwikkelen we de openbare ruimte toegankelijk.
- We zorgen voor een fijnmazig voetgangersnetwerk, waarin een voetganger, zonder (veel) omwegen op de belangrijkste bestemmingen in de stad kan komen.
- We realiseren meer schone, veilige en obstakelvrije stoepen en hebben meer aandacht voor de beleving. Hierbij horen o.a. bankjes, waterpunten, en groen.
- We pakken de belangrijkste knelpunten in relatie tot toegankelijkheid op.

Wat gaan we doen

2023: Analyse en onderzoek

1. Analyseren van de huidige looproutes (mogelijkheid, kwaliteit, veiligheid).
2. Onderzoek naar toegankelijkheid, inclusief normen voor toegankelijkheid.

2024: Verder onderzoek en aanpak knelpunten

1. Analyseren van huidige loopbarrières. Hoe komt het dat mensen niet te voet ergens naar toe gaan? Wat zijn hierin de belangrijkste factoren?
2. Onderzoek naar het gedrag van mensen: Waarom lopen mensen? Wat zijn redenen om dit wel/niet te doen? Zitten er verschillen tussen inwoners?
3. Inzetten op het stimuleren van lopen.
4. Mogelijkheden onderzoeken tot het creëren en verbeteren van looproutes door de stad (doorsteken tussen wijken, verbinden ommetjes). Dit doen we wijkgericht.
5. Uit het onderzoek naar de toegankelijkheid van de stad (punt 2, 2023) komen diverse plekken in de stad die we gaan verbeteren.

Planning en begroting:

We reserveren €700.000 voor lopen en toegankelijkheid. Hiermee pakken we de komende jaren de belangrijkste knelpunten aan. We liften zoveel mogelijk mee op gepland onderhoud en ontwikkelingen.

Onderdeel	Wanneer
Analyseren looproutes ikv City Deal	Q3-4 2023
Onderzoek toegankelijkheid	Q3-4 2023
Analyse loopbarrières en knelpunten	Q1-2 2024
Onderzoek gedrag	Q2 2024
Aanpak knelpunten toegankelijkheid	Vanaf Q2 2024

Een compleet fietsnetwerk en stallingvoorzieningen

Ambitie

In Nijmegen wordt de fiets al jaren veel gebruikt en het aantal fietskilometers groeit nog steeds! Ook is er nog voldoende potentie. Als we Nijmegen bereikbaar, leefbaar en gezond willen houden, moeten we de komende jaren blijven inzetten op de fiets. Een compleet en robuust fietsnetwerk en goede stallingen maken fietsen aantrekkelijker. Met fietsstimulering verleiden we meer mensen de fiets te pakken. Zo draagt de fiets maximaal bij aan het oplossen van de uitdagingen van tegenwoordig en de toekomst.

Wat willen we bereiken

- Minder auto en meer actieve mobiliteit, waaronder de fiets. Het aantal fietsritten stijgt de komende 10 jaar met 20% ten opzichte van 2023 (op basis van fietstellingen).
- Meer aantrekkelijke en veilige fietsinfrastructuur. Hierbij richten we ons vooral op de kwaliteit van het fietsnetwerk (ook regionaal), zoals bredere fietspaden en veilige oversteekplekken.
- We realiseren nieuwe fietsopgangen op onze bruggen over de Waal. Zo zijn nieuwe ontwikkelingen in Noord, het Waalfront en het stationsgebied beter aangesloten op het fietsnetwerk. Dit zien we terug in het aantal fietsritten over de Oversteek en de Snelbinder.
- Meer veilige en comfortabele oversteken over de S100, ook in relatie tot de ontwikkelingen in Winkelsteeg.
- Voldoende stallingvoorzieningen, in ieder geval in de nieuwe gebiedsontwikkelingen, in de binnenstad en bij de treinstations. Dit zien we terug in het straatbeeld: minder verrommeling.

Wat gaan we doen

Om de kracht van de fiets beter te benutten is een verdere investering in de fiets nodig, daarom zetten we in op:

1. Het completeren en versterken van het fietsnetwerk;
2. Bieden van voldoende stallingsmogelijkheden;
3. Stimuleringsmaatregelen voor specifieke doelgroepen.

<u>Het completeren en versterken we het fietsnetwerk</u>

Het fietsnetwerk binnen Nijmegen bevat inmiddels al vele fietsstraten en hoofdfietsroutes. Deze fietsinfrastructuur zorgt voor korte en aantrekkelijke routes naar alle belangrijke bestemmingen (inclusief OV-knooppunten). Een verdere uitbreiding en opwaardering van dit fietsnetwerk is noodzakelijk.

Om de fiets een grotere rol te laten spelen in onze mobiliteit moet het netwerk van fietsstraten en hoofdroutes worden verbeterd. Routes die onvoldoende capaciteit hebben waardoor de veiligheid en het comfort in het gedrang zijn, moeten aangepakt worden. De reden is dat ze nu al intensief worden gebruikt, maar ook door een steeds grotere variëteit aan fietsen en andere voertuigen, waardoor er conflictsituaties ontstaan. Ook zijn er routes waar de fietser nog te vaak moet stoppen in geval van het ontbreken van voorrang of bij geregelde kruispunten (verkeerslichten). In 2024 doen we onderzoek waar deze knelpunten zich bevinden en welke maatregelen getroffen moeten worden. Uiteraard wordt er meegelift bij (grote) reconstructies of onderhoudswerkzaamheden. De St. Annastraat is hier een recent voorbeeld van.

Hoofdroutes zijn de routes die bedoeld zijn voor grote aantallen fietsers of voor de middellange tot lange afstanden, bijvoorbeeld een nieuw VeluweWaalpad. Op deze routes blijven we investeren. Ook de drukke fietsroutes van en naar de Campus verdienen aandacht, nabij het Station Nijmegen en het spoorviaduct bij de St. Annastraat zijn hier voorbeelden van. Hier gaan we op korte termijn mee aan de slag. Op de Weurtseweg, Thijmstraat, Krayenhofflaan en Koninginnelaan worden komende jaren nieuwe fietsstraten gerealiseerd.

Het Nijmeegse wegennet kenmerkt zich door de aanwezigheid van een aantal belangrijke barrières, waaronder de S100, grote vaarwegen en spoorlijnen. Deze dwingen fietsers soms een aanzienlijk stuk om te rijden of om met de fiets aan de hand een trap op of af te lopen. Binnen de grote woningbouwopgave Winkelsteeg zijn meerdere opgangen en fietstunnels opgenomen om fietsen aantrekkelijker te maken. Voor de volgende locaties onderzoeken we in 2023 en 2024 welke maatregelen nodig en mogelijk zijn:

- Verbreding fietspad spoorviaduct St. Annastraat (2023);
- Opgang Snelbinder – Hezelpoort (2023-2024);
- Opgang Snelbinder – Hoge Bongerd (Veur Lent strand) (2024);
- Opgang Oversteek – Weurtseweg (2024);
- Opgang Waalbrug – Lent Griftdijk zuid (2024);
- Ondertunneling S100 ten hoogte van de Rosa de Limaweg (2023-2024).

Waar mogelijk worden deze projecten meegenomen in lopende gebiedsontwikkelingen.

<u>Bieden van voldoende stallingsmogelijkheden en stimuleren van gebruik ervan</u>
Bij toenemend gebruik van de fiets ontstaat ook een toenemende behoefte aan fietsenstallingen. Thuis, op de bestemming en op een eventuele overstaplocatie: op al die plaatsen moet er gelegenheid zijn om de fiets veilig en zonder moeite achter te laten, bijvoorbeeld bij utiliteitsvoorzieningen. Daarnaast is Nijmegen een studentenstad en geeft dit op diverse locaties in de stad uitdagingen zowel qua capaciteit bij woningen als bij uitgaansgelegenheden.

In het centrum van Nijmegen mag op veel plekken nog gefietst worden. Dit leidt er ook toe dat er op veel plekken in het centrum geparkeerde fietsen staan. Om gestalde fietsen in het centrum zoveel mogelijk te voorkomen, moeten er in ieder geval aan de randen van het centrum stallingen zijn met voldoende capaciteit voor allerlei soorten fietsen. Aan de oostzijde van het centrum komt een grote stalling. Op de bovenste autoparkeerlaag van de Kelfkensbosgarage komt plek voor zo'n 1200 fietsen. Dit is in 2024 gereed. Aan de westzijde van het centrum is ook behoefte aan een vergelijkbare stalling. In 2024 onderzoeken we welke locatie hiervoor het meest geschikt is. Aan de zuidzijde van het centrum bevindt zich de stalling Bisschop Hamer. Deze wordt nog niet maximaal gebruikt, vooral tijdens de stapavonden. In 2023 hebben we onderzocht of een uitbreiding van de openingstijden het gebruik van de stalling vergroot. Dit is het geval. We verkennen of het mogelijk is om de openingstijden structureel te verruimen op stapavonden. Daarnaast monitoren we de bezetting van de stalling, zodat we tijdig weten of de capaciteit nog voldoende is.

<u>Stimuleringsmaatregelen voor specifieke doelgroepen</u>
Fietsstimuleringsmaatregelen blijken al jaren effectief. We gaan onze fietsstimulering richten op:

- Specifieke doelgroepen, zoals scholieren, uitgaande studenten, werknemers, eigenaren van een tweede auto. Middelen die we onder andere inzetten zijn: communicatie, fietseducatieprogramma's, uitprobeeracties.
- Specifieke (tijdelijke) situaties, zoals de opening van nieuwe fietsverbindingen of -stallingen, wegwerkzaamheden, of evenementen;
- Gebiedsgericht of corridorgericht, bijvoorbeeld van en naar de campus of gericht op wijken rondom grote ontwikkelingen.

Fietsstimulering werken we uit als onderdeel van de brede aanpak voor verleiden en stimulering.

Planning en begroting:
We investeren de komende jaren meer dan €21 miljoen in het verbeteren van ons netwerk en onze stallingen. We investeren €8 miljoen uit de middelen die beschikbaar zijn gesteld in het coalitieakkoord. Alle middelen beschikbaar voor investeringen in het netwerk zijn al in projecten belegd, omdat ze als cofinanciering zijn opgevoerd voor een subsidie die we hebben ontvangen van het rijk. Deze projecten zijn gemarkeerd in onderstaande tabel.

Investering mobiliteitstransitie	Subsidie mobiliteitsfonds	Overige gemeentelijke investeringen
€ 5.000.000 netwerk € 3.000.000 stallingen	€ 6.500.000	€ 2.579.121 fietsprogrammering € 2.957.466 fietsopgang Hezelpoort € 1.757.648 Weurtseweg

Onderdeel	Looptijd
Snelfietsroute Weurtseweg	2023-2024
Thijmstraat	2023-2024
Koninginnelaan	2023-2024
Kraayenhoflaan	2023-2024
Groesbeekseweg	Nnb
St. Annastraat	2023
Ubbergseweg	2023-2024
VeluweWaalpad (regionale snelfietsroute)	nnb
Fietsroute Sluis Weurt	nnb
Fietsopgangen	nnb
Fietsstalling Kelfkensbos	2024
Fietsenstalling West: verkenning	2024

Betere doorstroming op de S100

Ambitie

Met een goed functionerende S100 bieden we het autoverkeer een goed en vlot alternatief voor de wegen door het centrum van de stad. Hierdoor ontstaat in het gebied binnen de S100 ruimte om meer prioriteit te geven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Die ruimte is nodig om de transitie naar meer actieve, duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit te kunnen versnellen en biedt ook ruimte aan ambities op gebied van leefbaarheid, hittestress, klimaatadaptie.

Wat willen we bereiken

- De S100 heeft de hoogste prioriteit als het gaat om doorstroming op ons wegennet. Met infra-maatregelen én de inzet van verkeersmanagement willen we het verkeer op de S100 zo lang als mogelijk rijdend houden (voorkomen filevorming).
- De S100 kent een vlotte, efficiënte uitwisseling met het autoverkeer op de kruispunten met de andere S-routes en invalswegen.
- De S100 vormt geen barrière voor de voetgangers, het fietsverkeer en het openbaar vervoer welke de S100 op diverse locaties kruisen.

Wat gaan we doen

- We analyseren hoe we de S100 beter kunnen laten doorstromen. De S100 is bedoeld voor de doorstroming van het autoverkeer, de wegen binnen de S100 zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer. Om de leefbaarheid in de stad niet verder onder druk te zetten moeten we op piekmomenten grenzen stellen aan de capaciteit die bepaalde wegen aan kunnen. Door middel van dynamisch verkeersmanagement kan dan de capaciteit aan de rand van de stad begrensd worden, zodanig dat het gemeentelijke wegennet het autoverkeer nog kan verwerken en het verkeer niet stilstaat in de stad. Let wel: het is ruimtelijk niet haalbaar om de capaciteit van de gehele S100 fors te verhogen; begrenzing van de capaciteit aan de hand van verkeersmanagement zal dus altijd nodig zijn.
- In 2018 is voor de gehele S100 de afwikkelingskwaliteit onderzocht. Op dat moment werd nog geen noodzaak gezien in grootschalige aanpassingen. We voeren dit onderzoek met de kennis van nu opnieuw uit. Per kruispunt op de S100 (en bij vervanging VRI's waar nodig ook op overige S-wegen en invalswegen) gaan we onderzoeken of en zo ja welke maatregelen nodig en mogelijk zijn om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Denk aan maatregelen als het verkleinen van kruispuntoppervlakten, het toevoegen van opstelvakken en het aanleggen van fietstunnels. We toetsen de doorstroming daarbij aan de ambities zoals beschreven in de nota Verkeerslichten.

Voor de korte termijn speelt daarnaast specifiek het volgende:

- In 2023 verkleinen we het kruispuntoppervlak Van Boetbergweg – Van Apelterenweg. Een kleiner kruispuntoppervlak draagt bij aan meer doorstroming;
- In 2023 – 2024 stellen we een nieuw doelenplan op voor bewegwijzering aan de hand waarvan we de NBd (ex ANWB) bewegwijzering op orde brengen;
- In 2024 vervangen we de VRI op de kruising S100 – Sint Annastraat. We onderzoeken of een extra opstelstrook op de S100 en een oversteek voor voetgangers de doorstroming kan verbeteren;
- In 2024 en verder veranderen we het deel van de S100 nabij Winkelsteeg (Neerbosscheweg van Mandelaplein t/m Jonkerbosplein), als gevolg van de woningbouwontwikkeling nabij station Goffert. We realiseren o.a. fietstunnels om de doorstroming te verbeteren. Ook onderzoeken we of een fietstunnel haalbaar is bij het kruispunt van de S100 met de OC Huisman – Rosa de Limastraat.

Planning en begroting:
We reserveren voor deze coalitieperiode €2 miljoen voor het verbeteren van de doorstroming op de S100. Daarnaast worden diverse aanpassingen op de S100 gefinancierd vanuit de investeringen gereserveerd voor de realisatie van Winkelsteeg.

Wat	Looptijd
Verkleinen kruispuntoppervlakte v Boetbergweg	2023
Vervanging VRI S100- St Anna	2024
Onderzoek opstelstrook St Anna	2024
Diverse aanpassingen S100 ikv Winkelsteeg	2024-2026
Verkenning fietstunnel Rosa de Lima – OC Huisman	2023-2024

6. Meer ruimte voor actieve mobiliteit en andere opgaven

- Parkeren en de openbare ruimte
- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Meer 50 km/u wegen worden veiliger en groener door 30 km/u
- We stimuleren duurzamere mobiliteitskeuzes



Parkeren en de openbare ruimte

Ambitie

Ruimte is schaars en we hebben veel ambities. Ook bewoners geven aan dat ze graag hun leefomgeving groener zien. Met de groei van de stad willen we meer ruimte maken voor actieve mobiliteit, deelmobiliteit en voor klimaatadaptatie en het tegengaan van hittestress, spelen en energietransitie. Dit vraagt om ander ruimtegebruik in de hele stad. De geparkeerde auto neemt veel ruimte in. We willen deze ruimte waar mogelijk beter benutten. Daarnaast gaan we parkeeroverlast tegen, door de spelregels voor het invoeren van betaald parkeren aan te scherpen.

Wat willen we bereiken

- Meer ruimte op straat, zodat er meer ruimte komt voor andere zaken, zoals lopen, fietsen en fietsparkeren, groen, klimaatadaptatie, spelen. Jaarlijks transformeren we 'grijs' naar functies die ruimtelijke kwaliteit toevoegen.
- In de Binnenstad brengen we verblijven en ontmoeten naar een hoger niveau. Hier voegen we op zoveel mogelijk straatparkeerplaatsen ruimtelijke kwaliteit toe. De overige plekken blijven beschikbaar voor deelmobiliteit en mindervaliden parkeren.

Wat gaan we doen

<u>Verblijfsvriendelijk binnenstad: Q4 2023</u>

In 2030 willen we een verblijfsvriendelijke binnenstad hebben waar geparkeerde auto's geen deel meer uitmaken van het straatbeeld, met uitzondering van mindervalide plaatsen en deelauto's. Bewoners met een parkeerplaats op eigen terrein of in een parkeergarage zijn natuurlijk nog altijd welkom.

We starten in 2024 met het autovrij maken van het huidige afgesloten binnenstadsgebied (roadbarriergebied). Het straatparkeren wordt hier opgeheven. Bewoners kunnen een parkeerabonnement aanschaffen in één van de parkeergarages. De Mariënburg- en Eiermarktgarage wordt omgezet in een bewonersgarage. Voor de overige garages geven we aan welk percentage er voor bewoners beschikbaar kan komen.

In 2027 willen we het overige deel van de wijk Stadscentrum toevoegen aan de verblijfsvriendelijke binnenstad. Bewoners kunnen een abonnement aanschaffen in één van de garages. Het roadbarriergebied verschuift naar de singels. Het huidige roadbarrier gebied wordt omgezet in voetgangersgebied. Dat betekent dat er ook voor fietsers andere oplossingen nodig zijn. Dus meer stallingen aan de randen van het gebied en een beperking van de fietsroutes dwars door de binnenstad.

Het straatparkeren in de Benedenstad blijft mogelijk voor bewoners. Ook in de Benedenstad wordt het aantal straatparkeerplaatsen verminderd. Op locaties waar de straten te smal zijn om te parkeren, halen we het straatparkeren weg.

De uitwerking van de verblijfsvriendelijke binnenstad is onderdeel van de 'Koers voor de Binnenstad'.

<u>Nieuwe beleidsregels parkeren: Q4 2023</u>

De Beleidsregels parkeren worden ook aangepast. Dit doen we om parkeren in nieuwe ontwikkelingen beter te organiseren. We onderzoeken of de nulnorm moet worden toegevoegd: waar is dat mogelijk en waaraan moet dan worden voldaan? Voorwaarde is dan bijvoorbeeld dat er verplicht wordt voorzien in deelmobiliteit en extra fietsparkeren. De Beleidsregels Parkeren en de Beleidsregels Deelmobiliteit moeten daarom (juridisch) met elkaar in overeenstemming zijn. Bij elke binnenstedelijke ontwikkeling waar meer dan 50 woningen worden toegevoegd met een gebouwde parkeervoorziening, moet in een straal van 300 meter betaald parkeren worden ingevoerd. Zo zorgen we ervoor dat er geen parkeeroverlast in de omliggende wijken ontstaat. Na deze aanpassing houden we de beleidsregels jaarlijks tegen het licht: werken ze zoals gehoopt?

Ook in de bestaande stad gaan we op zoek naar mogelijkheden straten te vergroenen en leefkwaliteit toe te voegen. Een manier om dit te doen is door het autobezit te verminderen. Zo ontstaat ruimte om parkeerplaatsen anders in te richten. We maken een plan voor het verminderen van autobezit onder bestaande bewoners. Parkeren is een van de knoppen waaraan we kunnen draaien om dit te bereiken. Dit plan leveren we op in Q2 van 2024.

Herziening spelregels invoering betaald parkeren: Q4 2023
Ook moeten de spelregels invoering betaald parkeren worden aangepast. Invoering van betaald parkeren moet makkelijker worden, in ieder geval als veel bewoners overlast ervaren door parkeren van bezoekers en als de parkeerdruk boven de 85% ligt in een vooraf bepaald gebied. De ambitie is om elk half jaar tellingen uit te voeren aan de randen van het betaald parkeergebied. Ook willen we dat er eens per twee jaar in elke wijk een parkeerscan wordt uitgevoerd. In de nieuwe spelregels bepalen we ook hoe de participatie eruit komt te zien, voordat we overgaan tot invoering van betaald parkeren.

Verkenning Leefstraten: Q4 2023
We verkennen of het mogelijk is om leefstraten te realiseren in Nijmegen.

Planning en begroting:
Voor de realisatie van de verblijfsvriendelijke binnenstad reserveren we €1 mln. We onderzoeken wat onze ambities betekenen voor de parkeerexploitatie. Invoering van gereguleerd parkeren is tot op heden kostenneutraal. Daarom hebben we geen middelen gereserveerd voor invoering van betaald parkeren op nieuwe plekken in de bestaande stad. Mogelijk verandert dit wanneer er op grotere schaal gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Wanneer blijkt dat de parkeerexploitatie veranderd, dan gaan we hierover in gesprek met de raad.

Wat	Looptijd
Verblijfsvriendelijke binnenstad	2024 - 2028
Beleidsregels parkeren en spelregels betaald parkeren herzien	2023
Plan van Aanpak ruimte transitie in bestaande stad	2024
Tweejaarlijkse parkeerscan	Doorlopend vanaf 2024
Invoering betaald parkeren op meer plekken	2023 - …

Bereikbaar centrum – 's Hertogenbosch

De gemeente 's Hertogenbosch stimuleert het gebruik van de P+R's aan de randen van de stad. Hierdoor belasten ze het stadscentrum minder met vervoer. Voor €5,10 kan je op een van de P+R's parkeren en met vier personen naar het centrum reizen. Er rijden bussen, maar staan ook leenfietsen die parkeerders kunnen gebruiken. Parkeren in het centrum kost een stuk meer, namelijk €3,11 per uur.



P+R Deutersestraat, 's Hertogenbosch

Meer 50 km/u wegen veiliger en groener door 30 km/u

Ambitie

We willen meer wegen veiliger inrichten, met meer ruimte voor actieve mobiliteit. Het verlagen van de maximum toegestane snelheid draagt hieraan bij. Gemeenten krijgen door een wetswijziging de mogelijkheid om ook op gebiedsontsluitingswegen de snelheid te verlagen naar 30 km/uur. Feitelijk ontstaat daarmee een nieuwe wegcategorie; de gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW-30). Het kennisinstituut CROW heeft conceptrichtlijnen opgesteld voor de vormgeving en inrichting van de GOW 30 en de bestaande richtlijnen voor de GOW 50 en de erftoegangsweg 30 (ETW 30) aangescherpt.

We willen op diverse wegen met nu nog een maximum toegestane snelheid van 50 km/uur de snelheid te verlagen naar 30 km/uur. Dit is een transitie die meerdere coalitieperiodes in beslag zal nemen. Het college heeft nu middelen begroot voor de aanpak van ongeveer vijf wegen.
Ook hebben we de ambitie om binnen 10 jaar de wegen die GOW-50 blijven ingericht te hebben volgens de nieuwe conceptrichtlijnen van het CROW. Daarbij gaat het dan vooral om de aanwezigheid van vrijliggende fietsvoorzieningen.

Wat willen we bereiken

- Toename van lopen, fietsen en openbaar vervoer ten opzichte van de auto, doordat er meer ruimte ontstaat voor actieve mobiliteit.
- Tegengaan van sluipverkeer door de wijken.
- Een betere verkeersveiligheid. Een lagere snelheid is veiliger, zeker bij menging van verkeer. Daarnaast verbeteren we de veiligheid voor fietsers op de GOW-50 wegen.
- Fysiek meer ruimte voor onze andere ambities in de openbare ruimte; tegengaan hittestress, groenplan en de energietransitie. Bij lagere snelheden is namelijk minder ruimte nodig voor het rijdend verkeer.

Wat gaan we doen

In 2023/Q1 2024 stellen we een netwerkvisie 50 – 30 km/u op met daarin ons wegencategoriseringsplan. De netwerkvisie bevat een integrale visie op de netwerken voor lopen, fietsen, (H)OV en auto. De netwerkvisie stemmen we af met onder andere de provincie, de OV-vervoerder en nood- en hulpdiensten. In het kader van participatie betrekken we wijkraden en partners als de Fietsersbond. De visie leggen we ter besluitvorming voor aan de raad.

Aan de netwerkvisie koppelen we een uitvoeringsprogramma met aandacht voor:

- Goed ingerichte GOW-50 wegen; binnen 10 jaar veilig ingericht.
- Implementatie GOW-30 wegen; met scenario's voor het tempo van invoeren.

Het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur is daarbij al gepland voor:

- Wegen binnen de singels in de binnenstad; Veemarkt – westelijk deel Waalkade en deel Kelfkensbos – Sint Jorisstraat in periode tot 2026.
- Weurtseweg; in 2023- 2024 ombouw tot fietsstraat als ETW-30 nu Laan van Oost-Indië de gebiedsontsluitende functie heeft overgenomen.
- Kanaalstraat tussen Weurtseweg en Waterstraat in 2024 omwille van een eenduidig snelheidsregime tussen 30 km/uur-wegen.

De keuze tot invoering GOW-30 dan wel behoud GOW-50 is bovendien actueel op:

- Griftdijk; in het kader van de in 2023 op te stellen visie op de Griftdijk.
- Molenweg – Tweede Oude Heselaan; in het kader van in 2023 uitgevoerd burgerinitiatief. Wegvak Molenweg tussen Wolfkuilseweg en Tweede Oude Heselaan krijgt groot onderhoud in 2024. Hier ligt een koppelkans. De resultaten van dit burgerinitiatief koppelen we terug aan de raad, wanneer we ook in gesprek gaan over de netwerkvisie 50 – 30 in Q1 2024.
- Waterstraat (deel tussen Marialaan en Niersstraat) krijgt onderhoud in 2024 - 2025 aansluitend aan werken op Kanaalstraat – Weurtseweg.
- Campus Heijendaal; in kader van gebiedsvisie campus Heijendaal.

Planning en begroting:
We reserveren voor deze maatregelen €1,7 mln. Daarnaast verwachten we dat we een deel van deze maatregelen kunnen dekken uit het budget voor verkeersveiligheid, omdat deze maatregelen bijdragen aan het verhogen van de verkeersveiligheid. In het kader van efficiëntie sluiten we waar mogelijk aan op werkzaamheden van beheer en onderhoud of zoeken we verbinding met bijvoorbeeld fietsprojecten.

Wat	Looptijd
Netwerkvisie 50 – 30	Q4 2023 – Q1 2024
Aanpak wegen binnenstad	2024-2026
Weurtseweg	2023-2024
Kanaalstraat	2024
Nieuwe ontwikkelingen	2024-2027

Ruimte voor groen – gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht streeft ernaar jaarlijks 1% van de parkeerplaatsen anders in te richten. De ruimte wordt gebruikt voor bijvoorbeeld spelen, groen, actieve mobiliteit of fietsparkeren. Elk jaar gaat het om 750-1000 parkeerplaatsen. Dit komt neer op tussen de 10.000 en 12.500 m2 openbare ruimte. Om dit te realiseren stimuleren ze parkeren op afstand, voeren ze op meer plekken betaald parkeren in en maken ze fietsen aantrekkelijker.



Verbeteren van de Verkeersveiligheid

Ambitie

Verkeersveiligheid is een belangrijk, maar soms ook ongrijpbaar thema. Aan de ene kant kun je in objectieve zin het aantal verkeersslachtoffers kwantificeren en willen we dat zoveel mogelijk omlaag brengen. Anderzijds bestaat er een subjectieve kant: we willen dat een gevoel van onveiligheid voor mensen in Nijmegen geen argument is om een bepaald vervoermiddel wel of niet te kiezen. Bijvoorbeeld dat een vader en dochter de auto pakken voor de rit naar school, omdat hij de fietsoversteek niet als veilig ervaart.
Het veilig inrichten van infrastructuur is een continu proces in een stad waar vanwege groei en de mobiliteitstransitie verkeersstromen veranderen. Gelijktijdig ligt er ook een aandeel van ongelukken bij het gedrag van verkeersdeelnemers.

Wat willen we bereiken

Ons uitgangspunt is dat we straten en wegen zo inrichten dat deze veilig te gebruiken zijn én dat we Nijmegenaren op verschillende manieren helpen en herinneren hoe veilig deel te nemen aan het verkeer.

- Ons doel is het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers.
- Daarnaast groeit de subjectieve verkeersveiligheid. Dit zien we terug in de stadsmonitor.

We richten ons op verschillende doelgroepen, waaronder;

- Kinderen; zij zijn aan het einde van de basisschool in staat om veilig deel te nemen aan het (fiets)verkeer in de stad. Meer kinderen fietsen of lopen naar school. Dit blijkt uit de stadsmonitor.
- Ouderen; een veilig gebruik van de e-bike zorgt voor minder ongevallen.

Wat gaan we doen

Conform het landelijk programma Duurzaam Veilig richten we ons op drie pijlers; infrastructuur, educatie & handhaving.

<u>Infrastructuur</u>

We herzien onze wegencategorisering (zie ook dossier van 50 naar 30 km/uur) en richten onze wegen in volgens de in 2023 aangescherpte CROW-richtlijnen. Binnen 10 jaar werken we toe naar schoolzones bij alle basisscholen en hebben alle wegen die 50 km/uur blijven vrijliggende fietsvoorzieningen (nu anno 2023 is dat ongeveer 65%). We werken risico gestuurd en pakken eerst de wegen aan met de grootste risico's en sluiten zoveel mogelijk aan bij de onderhoudsprojecten van stadsbeheer. We gebruiken hiervoor zowel ons eigen uitvoeringsagenda verkeersveiligheid, als ook het provinciaal risicomodel.

<u>Educatie</u>

We zetten onze samenwerking met provincie Gelderland en de Groene Metropoolregio voort als het gaat om het breed aanbieden van verkeerseducatie. We faciliteren het verkeersexamen in Nijmegen voor basisschoolleerlingen en organiseren gerichte projecten op scholen om goed te leren fietsen en meer te fietsen en lopen, zoals fietslessen voor kinderen met een migratieachtergrond en High Five. We zetten campagnes als "De scholen zijn weer begonnen" en fietsverlichtingsacties voort. Daarnaast verzorgen we opfrislessen voor gebruikers van e-bikes. Met Radboudumc en de Groene Metropoolregio gaan we samenwerken om ernstig (hersen)letsel te voorkomen, waarbij gebruik van de fietshelm en het voorkomen van ongelukken met als gevolg van alcohol- of drugsgebruik bijzondere aandacht krijgen.

<u>Handhaving</u>

Om overtredingen aan te pakken is handhaving belangrijk, maar onze rol is hierin beperkt. We blijven hierover in gesprek met OM en politie.

Planning en begroting:

We reserveren een bedrag van €1 mln voor verkeersveiligheid. Deze middelen zetten we, als hier ruimte voor is, ook in voor het versnellen van het realiseren van meer 30 km/u wegen, of veiligere 50 km/u wegen.

Stimuleren en verleiden

Ambitie

Steeds meer inwoners kiezen ervoor de fiets te pakken, vaker een stukje te lopen, met de trein naar het werk te gaan of hun eigen auto om te ruilen voor een deelauto of -bakfiets. Een mooie ontwikkeling, die we willen stimuleren! De komende jaren blijven we bewoners, werknemers en bezoekers verleiden en stimuleren duurzamer te reizen. Zo zorgen we voor meer ruimte voor fietspaden, looproutes, groen en dragen we bij aan schonere lucht.

Wat willen we bereiken

- Over 10 jaar gebruikt 20% meer mensen de fiets, de voet en of het OV op afstanden tot de 15 km ten opzichte van 2023.
- Meer mensen gebruiken deelmobiliteit als alternatief voor een eigen auto of als aanvulling op het OV ten opzichte van 2023.
- Het gemiddelde autobezit en –gebruik is met 20% afgenomen.

Wat gaan we doen

- In 2023 maken we plan van aanpak op voor het stimuleren en verleiden. In dit plan van aanpak benoemen we op welke doelgroepen en/of gebieden we ons in de komende vijf jaar gaan richten, welke sets aan maatregelen we inzetten en welke andere beleidsthema's we gaan ondersteunen met deze aanpak. Bij het prioriteren van onze inzet kijken we onder ander naar waar:
    - In het kader van klimaatadaptatie als eerst actie moet worden genomen. Denk een sterk versteende wijken met veel hittestress.
    - In en rondom grote gebiedsontwikkelingen waarbij we ons richten op zowel nieuwe bewoners als huidige bewoners.
- Tussen 2024 en 2027 voeren we maatregelen gebiedsgericht of doelgroepsgericht uit. Doelgroepsgericht kan bijvoorbeeld zijn het geven van korting op een deelabonnement bij het afhalen van een eerste rijbewijs. Gebiedsgericht kunnen we bijvoorbeeld inwoners bekend maken met de voordelen van groenere straten, met verrijdbaar groen. We sluiten hierbij waar mogelijk aan bij de bewonersaanpak die ontwikkeld wordt door 'Slim en Schoon Onderweg'.
- In 2024 verbreden we onze werkgeversaanpak die we met de regio uitvoeren (Slim en Schoon Onderweg). Deze aanpak richt zich nu met name op de campus. We gaan ook andere werkgeversgebieden aanboren.
- We zetten onze inzet in Duurzaam Bereikbaar Heijendaal voort. Campus Heijendaal is een van de grootste werkgelegenheidslocaties van Gelderland. Dagelijks reizen er zo'n 50.000 studenten, 17.000 medewerkers en 5.000 polikliniekbezoekers van en naar Heijendaal. We willen Heijendaal op een duurzame manier bereikbaar houden. Hier werken de onderwijsinstellingen op Campus Heijendaal, het Radboudumc, de vervoerders, de Provincies Gelderland en Limburg en de gemeente Nijmegen samen aan in Duurzaam Bereikbaar Heijendaal. Een reductie van 20% autoverkeer van en naar de campus Heijendaal in 2030, ten opzichte van 2019. In 2024 voeren we in dit gebied gezamenlijk de volgende acties uit:
    - E-bike probeeracties
    - Vervolg Samenrijden (carpoolen)
    - Vervolg Mobility as a Service voor Dienstreizen
    - Vervolg Combireis auto-OV
    - Fietsstimulering
    - Harmoniseren mobiliteitsbeleid en parkeerbeleid tussen de instellingen
    - Vervolg haalbaarheidsonderzoek Slim Roosteren 2.0: spreiden van starttijden onderwijs
    - Communicatie.
- We kijken naar onze eigen organisatie. Kunnen wij nog duurzamer reizen?

Planning en begroting

We hebben € 1,2 miljoen van het investeringsbudget voor de versnelling van de mobiliteitstransitie omgezet naar exploitatiemiddelen. Deze middelen zetten we in voor de gedragsverandering. Hiermee financieren we communicatiecampagnes, tijdelijke maatregelen in de openbare ruimte, promotieacties en kortingen en ondersteuning.

In Q1 2024 stelt het college een plan van aanpak inclusief begroting ‘verleiden en stimuleren’ vast.



7. Meer en betere alternatieven voor de eigen auto

- Meer stadsrandhubs en hoogwaardig OV
- Meer regie en meer deelmobiliteit
- Minder vervoersongelijkheid

Meer stadsrandhubs en hoogwaardig OV

Ambitie

Parkeren op een stadsrandhub en met een snelle bus of deelfiets naar de stad. Over 10 jaar is het voor in ieder geval bezoekers van het centrum en werknemers van grote bedrijvenclusters vanzelfsprekend om via een stadsrandhub naar hun bestemming te reizen. Je parkeert de auto en vervolgt je reis snel, goedkoop en gemakkelijk naar de stad met de bus of (e-)fiets. Op die manier blijft de stad goed bereikbaar en komt veel schaarse ruimte vrij waarmee we de stad mooier en leefbaarder kunnen maken.

Goed OV vanaf deze hubs is randvoorwaardelijk voor het succes. Daarom krijgen deze HOV-lijnen onze bijzondere aandacht, ook in de gesprekken met de provincie. Daarnaast blijven we ons ook inzetten voor goed OV door de stad naar belangrijke verbindingen.

Wat willen we bereiken

- Een vermindering van het autoverkeer dat de stad inrijdt. Op de belangrijkste invalswegen neemt het autoverkeer af.
- Een netwerk van stadsrandhubs (in iedere windrichting) gelegen op strategische locaties (na)bij invalswegen.
- Voldoende parkeercapaciteit op de stadsrandhubs om de parkeertransitie in de (binnen)stad op te kunnen vangen.
- Reizen via de stadsrandhub is een aantrekkelijk alternatief voor de auto door:
    - Busverbinding(en) naar belangrijke bestemmingen in de stad die concurrerend zijn met de auto op het gebied van betrouwbaarheid, reistijd en prijs. Op deze corridors heeft de bus prioriteit boven de auto;
    - Een voordelige overstap op (elektrische) deelfietsen en een goede integratie in het fietsnetwerk. Goede stallingsmogelijkheden op de bestemming zijn ook belangrijk.
- Afspraken met (grote) werkgevers om werknemers die met de auto komen via de stadsrandhub te laten reizen.

Wat gaan we doen

Het realiseren van een netwerk van in ieder geval vier stadsrandhubs is een langjarig en complex proces. We stellen daarom eerst een Plan van Aanpak op. In dit plan leggen we vast wat we gaan doen, waar en wanneer (prioritering/fasering), maar ook wat daarvoor nodig is (financieel en organisatorisch). In het plan komen in ieder geval de volgende onderwerpen aan bod:

- Realisatie nieuwe stadsrandhubs;
- Uitbreiden capaciteit bestaande stadsrandhubs;
- OV-verbindingen (dienstregeling en infrastructuur);
- Deelvervoer;
- Business case;
- Informatievoorziening;
- Werkgeversaanpak;
- Communicatie en promotie.

We weten nu al dat er voor een hoogwaardig netwerk van stadsrandhubs meer geld nodig is dan nu beschikbaar. Ook komen er kosten bij voor de exploitatie van de voorzieningen en mogelijk het OV van en naar deze hubs. Dit nemen we mee in het plan van aanpak.

Parallel aan het plan werken we al wel aan een opwaardering van de huidige P+R Nijmegen Noord. Het gaat daarbij vooral om het verbeteren van de herkenbaarheid, informatievoorziening, *wayfinding* en ruimtelijke kwaliteit. De parkeercapaciteit wordt (nog) niet uitgebreid. Ook gaan we aan de slag met de opwaardering van de stadsrandhubs in West. We verkennen ook de mogelijkheden voor een hub aan de A73/het zuiden van de stad.

Planning en begroting:

Rome is niet in één dag gebouwd, dus de stadsrandhubs ook niet. We werken daarom gefaseerd toe naar de uitbreiding/realisatie hiervan. Tot 2027 is er €2,5 miljoen uit ons investeringsbudget gereserveerd voor de opwaardering van bestaande en realisatie van nieuwe stadrandhubs. We geven daarom de hoogste prioriteit aan het opwaarderen van de bestaande stadsrandhubs: P+R Noord en P+R West, omdat we hier de verblijfsvriendelijke binnenstad mee ondersteunen. Ook is er € 100.000 gereserveerd voor een onderzoek naar opwaardering van Lijn 10 tussen station Nijmegen en de campus Heijendaal.

Wat	Looptijd
Plan stadsrandhubs	Q1/Q2 2024
Opwaardering P+R Noord	2024
Opwaarderen P+R West	2025-2026
Verkenning en realisatie P+R Zuid	2023-2026

Auto aan de rand – Groningen

In Groningen is flink ingezet op een netwerk van hubs in combinatie met hoogwaardig OV naar de belangrijkste OV knooppunten en werklocaties. Dit is een enorm succes. De ongeveer 3500 parkeerplaatsen om de stad heen worden goed gebruikt en de bussen zitten vol. Parkeren kost €6 per dag, waarvoor 5 personen met de bus naar het centrum van de stad kunnen reizen. De Q-link bussen rijden hoogfrequent naar de belangrijkste plekken in de stad. En omdat ze op sommige plekken langs de files heen kunnen rijden, levert de overstap reistijdwinst op. Ook staan er op deze hubs deelfietsen van GO Sharing en Bolt. Daarom parkeren ook veel werknemers hun auto's aan de randen.



Meer regie en meer deelmobiliteit

Ambitie

Gebruikers van deelmobiliteit lopen en fietsen meer en bezitten minder vaak een auto. Deelmobiliteit zorgt voor efficiënter gebruik van vervoersmiddelen en dus meer ruimte op straat, meer keus uit verschillende vervoersmiddelen, minder gedoe dan een eigen auto. Daarbij is een deelauto vaak goedkoper dan het bezitten en gebruiken van een eigen auto.

Wat willen we bereiken

- Deelmobiliteit als volwaardig reisalternatief met goede beschikbaarheid en kwaliteit, toegankelijke informatie en betaalbaar gebruik.
- Elke Nijmegenaar heeft de mogelijkheid om op loopafstand gebruik te maken van een passend aanbod aan deelvervoer.
- 50% van de inwoners maakt wel eens gebruik van een vorm van deelvervoer.
- 50% van de gebruikers van deelmobiliteit maakt hierdoor minder gebruik van de eigen auto of heeft een eigen auto weggedaan.
- De ervaren overlast door deeltweewielers wordt teruggebracht.

Wat gaan we doen

- Deelvervoer krijgt een duidelijke en volwaardige plek in de openbare ruimte door hubs in te richten met parkeervakken voor deeltweewielers. Deelauto's blijven op daarvoor bestemde parkeerplaatsen in de wijken beschikbaar. We starten hiermee in 2023 (overlastlocaties).
- We maken een koersdocument deelmobiliteit Dit document is voorjaar 2024 af. Dit koersdocument bevat de onderstaande onderdelen:
    - In 2024 moeten de deeltweewielers opnieuw vergund worden. We bereiden in 2023/2024 deze nieuwe vergunningsronde voor. We faciliteren in deze nieuwe vergunningsuitgifte de verdere groei van het aanbod van tweewielers op geschikte plekken. Tegelijkertijd kan het aantal deelauto's en deelbakfietsen ook verder groeien. We gaan met Nijmegenaren in gesprek. We stemmen aanbod meer af op hun behoeften om te zorgen voor een passend aanbod, maar geven aanbieders ook ruimte om nieuwe locaties uit te proberen.
    - We stellen uiterlijk Q1 2024 duidelijke spelregels op voor gebiedsontwikkelingen, zodat een goed aanbod voor nieuwe bewoners wordt gegarandeerd en autobezit bij nieuwbouw wordt gereduceerd. Dit in relatie met de beleidsregels parkeren.
    - We onderzoeken de mogelijkheden om meer regie te pakken in het deelmobiliteitssysteem.
- We rollen in de winter van 2023 een campagne uit om het gebruik van deelvervoer te promoten. De focus ligt hierbij om mensen die het concept nog niet kennen te verleiden om het een keer uit te proberen, bijvoorbeeld met een probeertegoed voor een eerste rit.
- We verkennen de opties om deelvervoer toegankelijker en betaalbaarder te maken. Dit nemen we mee in de aanpak vervoersongelijkheid.

Planning en begroting

Bij het realiseren van hubs wordt grotendeels door het Rijk betaald. De campagne van najaar 2023 wordt door de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen ontwikkeld. Daarnaast reserveren we €500.000 uit het investeringsbudget voor de doorontwikkeling van deelmobiliteit.

Wat	Looptijd
Realisatie hubs overlastlocaties	2023 - 2024
Koersdocument deelmobiliteit	2023 – Q2 2024
(Probeer)tegoeden (campagne, nieuwe bewoners, minima, etc.)	Jaarlijks (gedragsaanpak)

Minder vervoersongelijkheid

Ambitie

Het kunnen bereiken van werk, vrienden, sport en voorzieningen heeft invloed op de kansen die mensen krijgen in het leven, op het hebben van passend werk, geluk en fysiek en mentaal gezond zijn. Voor verschillende mensen geldt dat ze zich niet kunnen verplaatsen zoals ze zelf zouden wensen, omdat ze dit bijvoorbeeld niet kunnen betalen, de systemen niet begrijpen of er geen vervoersopties zijn. Het kan gaan om reiskosten of reistijd, maar ook kan het voortkomen uit angst of het niet kunnen fietsen of autorijden. Doordat deze mensen niet veel opties hebben om te reizen, zijn ze kwetsbaar voor veranderingen in het aanbod. Dit noemen we vervoersongelijkheid.

Vervoersongelijkheid ontstaat dus doordat mensen bereikbaarheidsproblemen ervaren.[1] Het is onze ambitie om alle Nijmegenaren voldoende mogelijkheden te bieden om zich te verplaatsen, zodat zij volwaardig mee kunnen doen aan de maatschappij. We focussen op het wegnemen van drempels en kansenongelijkheid.

Wat willen we bereiken

- Alle essentiële voorzieningen zijn goed multimodaal bereikbaar.
- Mobiliteit is zo min mogelijk een reden om niet mee te kunnen doen. We gaan jaarlijks via het stadspanel uitvragen of bruikbaarheid, begrijpelijkheid, beleving, betaalbaarheid of beschikbaarheid van mobiliteit voor Nijmegenaren voldoende is.

Wat gaan we doen

Komend half jaar inventariseren we welke obstakels/barrières mensen tegen kunnen komen als het gaat om mobiliteit. Ook achterhalen we om hoeveel mensen het gaat en hoe we deze groep het beste kunnen helpen. Dit doen we aan de hand van de IKOB-methode[2]. Deze methode onderscheidt 5 oorzaken die tot vervoersongelijkheid kunnen leiden, dit zijn:

1. *Bruikbaarheid.* De randvoorwaarden om de vervoersvorm te gebruiken.
2. *Begrijpelijkheid.* Vereist het kopen van een kaartje of uitstippelen van een reis (voor)kennis of werkt het intuïtief?
3. *Beleving.* Voelt de vervoersvorm veilig/betrouwbaar/toegankelijk?
4. *Betaalbaarheid.* Is de vervoersvorm voor iedereen te betalen?
5. *Beschikbaarheid.* Is de vervoersvorm beschikbaar?

Deze oorzaken hangen samen met drie factoren bij het maken van een mobiliteitskeuze: *hebben* (is het beschikbaar?), *kunnen* (is de reiziger fysiek en mentaal in staat het te gebruiken?) en *willen* (Heeft de reiziger behoefte/voorkeur het middel te gebruiken? Wat is gangbaar in de cultuur? Is het verkeersveilig?). We onderzoeken wie bestaande oplossingen (bijvoorbeeld busabonnement voor minima) al gebruiken, hoe dit gebruikt wordt en waar verder nog behoefte aan is.

Daarnaast houden we bij nieuwe plannen, vooruitlopend op de aanpak, al rekening met vervoersongelijkheid. Hierbij kijken we bijvoorbeeld naar voorbeelden uit andere steden.

Planning en begroting

Voor deze aanpak zijn vooralsnog geen investeringsmiddelen gereserveerd. Naar verwachting zal het met name gaan om exploitatiegelden uit het

[1] Kennisinstituut mobiliteit (KIM), Beperkt bereikbaar: Beperkt bereikbaar, persoonlijke ervaringen met bereikbaarheidsproblemen.

[2] Integrale Kijk op Bereikbaarheid, ontwikkelt door onder andere CROW

programmabudget mobiliteit. Afhankelijk van de benodigde middelen maken we keuzes: hier meer op inzetten betekent minder inzet op iets anders.

Wat	*Looptijd*
Opstellen aanpak vervoersongelijkheid	2023 - Q1 2024
Busabonnement voor minima	Jaarlijks

8. ‘Nieuw Nijmegen’ en de bestaande stad meer in balans

- Ruimtelijke transitie in de bestaande stad
- Duurzame mobiliteitsoplossingen in de nieuwe ontwikkelingen



‘Nieuw Nijmegen’ en de bestaande stad meer in balans

Ambitie

De komende vijftien jaar groeit Nijmegen naar een stad met 200.000 inwoners. Bij deze ongeveer 15.000 nieuwe woningen houden we expliciet rekening met de mobiliteitstransitie. Dit betekent: lage parkeernomen, veel ruimte voor de fiets en voetgangers en deelmobiliteit voor bewoners die geen eigen auto hebben en/of geen beschikking over een parkeerplaats hebben. Bij binnenstedelijke ontwikkelingen creëren we in ieder geval geen parkeren meer in de openbare ruimte. Op sommige plekken worden parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd, of in gebouwde voorzieningen tegen een marktconform tarief. Ook dan geldt dat niet meer elke bewoner over een parkeerplaats beschikt. Dit is in de bestaande stad natuurlijk heel anders.

We willen de verschillen tussen bestaande wijken en nieuwe wijken niet te groot laten zijn. Iedereen draagt een steentje bij aan de mobiliteitstransitie. Daarom zetten we in de bestaande stad ook in op de mobiliteitstransitie. Het merendeel van de in de vorige hoofdstukken beschreven maatregelen draagt hieraan bij. Daarbij hebben we nog een aantal aanvullende maatregelen om de mobiliteit in de bestaande stad en het ‘Nieuw Nijmegen’ in balans te houden.

Wat willen we bereiken

- Meer gelijkheid tussen nieuwe bewoners en bestaande bewoners. Iedereen draagt bij aan de mobiliteitstransitie.
- De parkeerdruk in de wijken om nieuwbouwontwikkelingen blijft onder de 85%. Bij 85% kunnen bewoners hun auto parkeren zonder lang te hoeven zoeken. Bewoners uit nieuwe ontwikkelingen parkeren hun auto’s dus niet in de omliggende wijken. Hier wordt in een straal van 300 meter sowieso betaald parkeren ingevoerd.
- Bewoners in nieuwbouw kunnen gebruik maken van een divers aanbod aan modaliteiten.

Wat gaan we doen

- In 2023 herzien we de spelregels invoering betaald parkeren en de beleidsregels parkeren. Hierin onderzoeken we de mogelijkheid tot het invoeren van een nulnorm voor ontwikkelingen in centrumgebieden of nabij een station.
- In de beleidsregels stellen we ook voor dat er binnen een straal van 300 meter van een nieuwbouw ontwikkeling groter dan 50 woningen betaald parkeren ingevoerd wordt. Conform de parkeerbalans is er een parkeerplaats op eigen terrein beschikbaar. Dat houdt in dat niet iedereen kan beschikken over een parkeerplaats. Bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.
- We verkennen of we een uitsterfbeleid voor de derde en tweede parkeervergunningen kunnen invoeren, om ruimte te bieden aan andere opgaven in de stad. De hogere kosten voor een tweede (en derde) vergunning blijven sowieso nog gehandhaafd.
- In nieuwe ontwikkelingen stellen we deelmobiliteit beschikbaar, zoals deeltweewielers, deelbakfietsen en deelauto’s. Deelmobiliteit is binnen loopstand beschikbaar. Hoeveel deelmobiliteit er moet worden gefaciliteerd stellen we vast in de beleidsregels deelmobiliteit. Deze worden in de eerste helft van 2024 voorgelegd aan het college.

Planning en begroting:

De kosten voor de maatregelen in de nieuwe ontwikkelingen nemen we mee in de ontwikkelkosten voor deze gebieden.
Kosten voor invoering gereguleerd parkeren worden vooralsnog gedekt uit de parkeerexploitatie. We onderzoeken de mogelijkheden voor het invoeren van een mobiliteitsfonds of uitbreiding van het bereikbaarheidsfonds. Dit fonds wordt gevuld door ontwikkelaars als onderdeel van hun korting op het realiseren van parkeerplaatsen. Uit dit fonds kunnen we kortingen of probeertegoed voor bewoners in de nieuwe ontwikkelingen financieren.

9. Aansturen van de uitvoering

Aansturing
Het uitvoeringsprogramma Versnelling Mobiliteitstransitie wordt aangestuurd door de opgavetrekker Versnelling Mobiliteitstransitie, in opdracht van de concernmanagers van Stadsontwikkeling (ambtelijke opdrachtgever vakgroep Mobiliteit en Bereikbaarheid) en Stadsrealisatie (ambtelijke opdrachtgever Opgave Versnelling Mobiliteitstransitie). De opgavetrekker is, samen met de vakgroep Mobiliteit en Bereikbaarheid, verantwoordelijk voor de uitvoering van de projecten, onderzoeken, acties en andere inspanningen. Zij zijn opdrachtgever voor de realisatie, uitgevoerd door afdelingen Stadsrealisatie en Stadsbeheer. Wethouder Daemen is bestuurlijk opdrachtgever.

We werken ook aan een transitie naar meer schone mobiliteit. Dit is geen onderdeel van het uitvoeringsprogramma Versnelling Mobiliteitstransitie.

Organisatie
Het versnellen van de mobiliteitstransitie vraagt veel inzet van onze organisatie. We verstevigen daarom de samenwerking tussen de afdelingen Stadsontwikkeling, Stadsrealisatie en Stadsbeheer op dit thema. Ook plannen we samen onze inspanningen: Beleidsontwikkeling, realisatie en beheer moeten vloeiend in elkaar overgaan.
Ook buiten mobiliteit zoeken we de verbinding. Zo werken we nauw samen met de vernieuwingsgolf openbare ruimte, de opgave klimaatadaptatie, energietransitie, gebiedsontwikkelingen in stationsgebied, Waalsprong, Waalfront en de Kanaalzone (o.a. Winkelsteeg).

Daar waar maatregelen in de openbare ruimte worden uitgevoerd speelt Stadsrealisatie een belangrijke rol in werkvoorbereiding, calculaties, planningen, aanbestedingen en uitvoering. Hierbij wordt nadrukkelijk ook gekeken naar wat de impact is voor de stad tijdens het soms gelijktijdig uitvoeren van maatregelen.

Monitoring en evaluatie
Twee keer per jaar monitoren we onze inzet en de effecten ervan. Eens per jaar in een quick scan (Q1) en eens per jaar in een uitgebreidere monitor (Q3). De monitor wordt vastgesteld door het college en gedeeld met de raad. De indicatoren vindt u in bijlage 2.

In aanloop naar de monitor organiseren we een interne brede oploop om met iedereen die werkt aan de mobiliteitstransitie te reflecteren. Ook doen we eventueel voorstellen aan het college voor bijsturing.
Dit doen we ten minste eens per jaar ook extern, via een stadsgesprek met afhankelijk van het onderwerp (vertegenwoordigers van) onze inwoners, ondernemers, instellingen, belangenorganisaties en collega overheidspartijen.

10. Begroting

Beleidsuitwerking	Investering t/m 2027	Rijkssubsidie	Overige gemeentelijke investeringen[3]	Totaal
Meer ruimte voor lopen en beter toegankelijke routes	€ 700.000			€ 700.000
Een compleet fietsnetwerk en stallingvoorzieningen	€ 8.000.000	€ 5.500.000 (t/m 2027) € 1.000.000 (vanaf 2027[4])	€ 2.579.121 (fietsprogrammering) € 2.957.466 (fietsopang Hezelpoort) € 1.757.648 (Weurtseweg)	€ 21.794.235
Betere doorstroming op de S100	€ 2.000.000	€ 500.000 (t/m 2026) € 3.000.000 (vanaf 2027)		€ 5.500.000
Parkeren en de openbare ruimte	€ 1.000.000			€ 1.000.000
Verbeteren van de verkeersveiligheid	€ 1.000.000		€ 1.911.353	€ 2.911.353
Meer 50 km/u wegen worden veiliger en groener door 30 km/u	€ 1.000.000		€ 700.000	€ 1.700.000
We verleiden en stimuleren gebruikers duurzamere mobiliteitskeuzes te maken	€ 1.200.000 (exploitatie)			€ 1.200.000
Meer stadrandhubs en hoogwaardig OV	€ 2.600.000	€ 600.000		€ 3.200.000
Meer regie en meer deelmobiliteit	€ 500.000			€ 500.000
Minder vervoersongelijkheid	Nvt (exploitatie)			
Ruimtelijke transitie in de bestaande stad	Nvt (exploitatie)			
Duurzame mobiliteitsoplossingen in de nieuwe ontwikkelingen	Nvt (onderdeel gebiedsontwikkelingen)			
Totaal	**€ 18.000.000[5]**	**€ 5.600.000**	**€ 9.905.588**	**€ 38.505.588**

De afgelopen jaren zijn de kosten voor de uitvoering van projecten gestegen, onder andere doordat de aannemers meer vragen door stijging van loonkosten, bouwmateriaal en energie. De verdeling van middelen is op basis van onze ambities zoals gesteld in dit uitvoeringsprogramma. Bij veranderingen in externe kosten kunnen we minder doen met dezelfde hoeveelheid middelen.

[3] Stand van zaken, zoals beschikbaar in CODA, 5 oktober 2023
[4] Voor de Rijkssubsidie vanaf 2027 zijn nog geen gemeentelijk investering als cofinanciering gereserveerd.
[5] Wij zijn uitgegaan van de door het college voorgestelde besparing op het investeringsbudget voor de mobiliteitstransitie. Voorgesteld is om dit bedrag van €2mln met €3 mln te verlagen naar €18 mln

11. Monitor Versnelling Mobiliteitstransitie

Beleidsdoel	Effect	Indicator	0-meting (2023)	2024	2025	2026	2027
Een bereikbare stad via alle modaliteit	Op alle wegen afgezien de S100 is het aantal vervoersbewegingen met de auto over tien jaar met 10% afgenomen ten opzichte van 2023.	Aantal autobewegingen op een aantal wegen afgezien van de S100. Aantal huishoudens					
	Méér actieve mobiliteit, dus fiets, voet en OV. Hier groeit het gebruik met ten minste 20% over 10 jaar.	Aantal fietsritten Aantal OV reizen Gebruik deelmobiliteit					
Meer ruimte voor actieve mobiliteit en andere opgaven	We hebben 5% minder verharding voor mobiliteit/infra ingericht. Daarnaast hebben we meer m2 ingericht voor actieve mobiliteit.	M2 verharding in de bestaande stad die groen is ingericht M2 autoweg in de bestaande stad die ingericht is voor fiets of lopen of deelmobiliteit					
	Over tien jaar is het gemiddelde autobezit is gedaald met 20%.	Gemiddelde autobezit in Nijmegen					
	Het verkeer is veiliger: we zien minder verkeersslachtoffers, maar ook de subjectieve verkeersveiligheid is vergroot. Dit zien we terug in de stadsmonitor.	Aantal verkeersslachtoffers Subjectieve verkeersveiligheidsbeleving in de stadsmonitor					
Meer en betere alternatieven voor de eigen auto	Iedere inwoner heeft alternatieven voor de eigen auto beschikbaar binnen loopafstand.	Deeltweewielers zijn op xm beschikbaar Deelauto's zijn op xm beschikbaar					
	Deze alternatieven zijn betaalbaar en voldoende voorhanden.	Gebruik van deelmobiliteit					
	Alle Nijmegenaren kunnen meedoen aan de mobiliteitstransitie.	Deelmobiliteit is bekend en betaalbaar, blijkt uit stadspanel					
'Nieuw Nijmegen' en de bestaande stad meer in balans	De parkeerdruk in de omliggende wijken (300m) is niet boven de 85%.	Parkeerdruk 300 m rondom ontwikkelingen van meer dan 50 woningen is onder de 85%					
	Zowel inwoners van nieuwe ontwikkelingen als bewoners van de bestaande stad doen mee in de mobiliteitstransitie. Over de gehele stad daalt het autobezit.	Gemiddelde autobezit in Nijmegen					