

Onderwerp

Vaststellen ov-visie

Programma	Bereikbaarheid	Behandeldatum	2 december 2025
Portefeuillehouder	C.M.H. Daemen	Status	Openbaar

Advies

1. De antwoordbrieven met reacties op de ontvangen adviezen van de volgende adviescommissies vast te stellen
 - a. Kleurrijk Samenleven in Nijmegen
 - b. Cliëntenraad Participatiewet
 - c. Seniorenraad
2. De antwoordbrief met reactie op de ontvangen adviezen van het Zelfregiecentrum Nijmegen (ZRCN) vast te stellen

Aan de raad voor te stellen:

1. De ov-visie “Bereikbaar en Verbonden” vast te stellen. Hiermee wordt gewerkt aan een schaalsprong in het openbaar vervoer richting zowel sneller als socialer openbaar vervoer. Dit wordt gedaan aan de hand van acht thematische hoofdstukken, namelijk:
 1. Bereikbare binnenstad, onderwijs- en werklocaties en ziekenhuizen.
 2. Doorstroming en betrouwbaar ov, inclusief ruimtelijke prioriteit voor het OV
 3. Vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken
 4. Beter benutten van het spoor
 5. De ov-reis is van deur tot deur
 6. Het ov is voor de reiziger een vanzelfsprekende optie
 7. Openbaar vervoer is betaalbaar
 8. Openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik
2. Binnen de beschikbare middelen uitvoering te geven aan de verschillende ambities in de thematische hoofdstukken en bij de behandeling van de Stadsbegroting 2027 te overwegen om extra middelen beschikbaar te stellen voor een verdere realisatie van deze ambities. Met het behoud van de huidige middelen en personele inzet verwachten we zeer weinig voortgang te boeken op de thema's ‘Vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken’ en ‘Het ov is voor de reiziger een vanzelfsprekende optie’. Op de andere thema's zullen we nog steeds voortgang boeken, maar zal de termijn waarop resultaten behaald worden significant langer zijn. We moeten dan namelijk prioriteren en sommige maatregelen afstellen. Met een groei in middelen en personele inzet kunnen we een schaalsprong maken op zowel bereikbaarheid als op nabij en sociaal gebied. Deze middelen worden voor de begroting van 2027 en 2028 & later aangevraagd op basis van de bedragen uit de uitvoeringsagenda die het college in 2026 opstelt. Indicatief gaat het om:
 - In 2026 € 275.000
 - In 2027 € 1.650.000
 - Vanaf 2028 € 2.100.000 per jaar

Aanleiding

Het huidige Nijmeegse ov-beleid (2019) voldoet niet meer aan het veranderde openbaar vervoer en gaat niet in op de actuele opgaven van Nijmegen. Deze nieuwe ov-visie geeft richting voor keuzes die de komende jaren gemaakt moeten worden. Daarnaast wordt geschetst welke financiële en menselijke capaciteit nodig is om de schaa sprong richting sneller en de schaa sprong richting socialer openbaar vervoer te bereiken. Als laatste wordt ingegaan op de uitvoeringsagenda die nodig is, waarin de doelen verder worden uitgewerkt en waarin een fasering aangebracht kan worden.

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie en daarmee in het leefbaar houden van de stad. In de agenda versnelling van de mobiliteitstransitie spreken we de wens uit om het privé auto gebruik met 10% te verminderen en het gebruik van actieve mobiliteit en openbaar vervoer met 20% te doen stijgen.

De OV-visie sluit daarom ook aan bij het GMR-position-paper over openbaar vervoer van maart 2024. We leggen met deze visie namelijk nadrukkelijk ook de koppeling met de groeiende stad en tegelijkertijd met sociaal vervoer.

Om tot een nieuw beleid voor ov te komen is de startnotitie ov-visie op 11 maart door het college vastgesteld en op 2 april door de raad besproken. Op basis van deze startnotitie en de gesprekken met de stad is de ov-visie uitgewerkt.

Beoogde impact: kaderstelling

Het vaststellen van de ov-visie draagt bij aan de ambitie “Een bereikbare stad met schone mobiliteit” door te werken aan het doel “We stimuleren duurzame vervoerswijzen (lopen, fietsen en openbaar vervoer).” Met de ov-visie specificeren we de ambitie op het gebied van openbaar vervoer. Daarnaast draagt de ov-visie bij aan de ambitie “We versnellen onze mobiliteitstransitie, om zo de stad bereikbaar en leefbaar te houden” door te werken aan de doelen “Een bereikbare stad via alle modaliteiten” en “Meer en betere alternatieven voor je eigen auto”.

De ov-visie is opgebouwd aan de hand van meerdere thematische hoofdstukken waarin verschillende te ontwikkelen richtingen worden uitgewerkt. Het thematische hoofdstuk “openbaar vervoer is betaalbaar” draagt bij aan de ambitie “Nijmegenaren beschikken over financiële bestaanszekerheid” door te werken aan het doel “Aanbieden aanvullende gemeentelijke inkomensondersteunende regelingen.”

De thematische hoofdstukken “De ov-reis is van deur tot deur, Openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik” en “Vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken” dragen bij aan de ambitie “Inwoners voeren eigen regie over hun leven, gezin en gezondheid en actief deelnemen aan de maatschappij. Men heeft respect voor elkaar en ondersteunt elkaar”. Het doel waaraan gewerkt wordt is “Inwoners kunnen zelfstandig hun leven leiden en meedoen doordat ze beschikken over voldoende zelfregie, zelfredzaamheid, veerkracht en samenredzaamheid in de vorm van sociale steun. Wanneer het nodig is, ondersteunen wij hen bij het verkrijgen of herwinnen hiervan.”

Het vaststellen van de antwoordbrieven draagt bij aan de ambitie “We zijn een betrouwbare en omgevingsbewuste omgeving” door te werken aan het doel “Ons handelen is transparant en controleerbaar en er wordt verantwoording afgelegd.” Op

termijn draagt dit bij aan een betere band tussen gemeente en belanghebbenden in de stad die zich verenigd hebben in adviescommissies en actiegroepen, omdat we hun input serieus nemen.

Argumenten

College

1.1 We geven antwoord op de aan ons gegeven adviezen.

Door het vaststellen van de brieven beantwoorden we de adviescommissies Kleurrijk Samenleven in Nijmegen, Cliëntenraad Participatie en Seniorenraad. De adviescommissies onderschrijven het belang van drempelvrij openbaar vervoer voor de samenleving. In de brieven bedanken we de commissies voor hun adviezen en we leggen uit hoe en om welke reden we de adviezen hebben verwerkt in de ov-visie.

2.1 We geven antwoord op het aan ons gegeven advies en de aan ons gestelde vragen.

Door het vaststellen van de brief beantwoorden we het Zelfregiecentrum Nijmegen. In de brief bedankten we het Zelfregiecentrum voor het sturen van de brief en leggen we uit hoe en om welke reden we de adviezen hebben verwerkt in de ov-visie.

Argumenten

Raad

1.1 Nijmegen werkt aan het openbaar vervoer door te richten op een schaa sprong richting zowel sneller vervoer als socialer vervoer.

Door de schaa sprong in twee richtingen wordt het openbaar vervoer toegankelijker en bruikbaar voor een grotere groep. Dat wil zeggen dat naast het openbaar vervoer zoals we het kennen nu in de wijken, we de visie uitwerken in acht thematische hoofdstukken verdeeld over twee brede schaa sprongen. De twee schaa sprongen worden gereflecteerd in de titel van de visie: “Bereikbaar en verbonden”, en omvatten het volgende:

1. Snel verplaatsen van grote groepen mensen.
 - Bereikbaar houden van toplocaties
 - Het meer betrouwbaar maken van het openbaar vervoer
 - Beter benutten van het spoor
2. Zorgen dat iedereen mee kan doen; de visie heeft als uitgangspunt dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer sterk verbetert.
 - Ontwikkelen van sociaal vervoer en vervoer in de nabijheid
 - Het ov drempelvrij maken
 - Kijken naar de (toegankelijke) route van/naar de halte
 - Betaalbaarder maken van openbaar vervoer
 - Sturen op het openbaar vervoer een vanzelfsprekende optie laten zijn

De visie is gestoeld op vijf leidende principes: toegankelijkheid, samenhang, doelgroepgerichtheid, duurzaamheid en toekomstgerichtheid.

Op 16 april is de startnotitie ov-visie behandeld in de raad. Er is voorafgaand op 2 april een technische toelichting geweest. Deze ov-visie is een uitwerking van de startnotitie.

1.2 Het openbaar vervoer is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie. Met deze visie geven we mede invulling aan de mobiliteitstransitie.

De versnelling van de mobiliteitstransitie is vastgesteld door de raad op 26 april 2023. Openbaar vervoer is een belangrijk en onlosmakelijk onderdeel daarvan. Door de visie vast te stellen worden de ambities op dit gebied verduidelijkt en geactualiseerd. Daarnaast geeft dit richting om te werken aan de verschillende thematische lijnen die uitgewerkt worden in de visie.

1.3 De visie draagt bij aan de ambitie die gesteld is met de omgevingsvisie “De nabije stad 2050.”

De acht thematische hoofdstukken dragen bij aan de ambities die gesteld worden in de omgevingsvisie: het zijn van een aantrekkelijke, nabije en rechtvaardige stad. De omgevingsvisie beschrijft een groeiende stad waar we hard aan moeten werken om deze aantrekkelijk, nabij en rechtvaardig te krijgen en te houden. De ov-visie beschrijft een bijpassende schaalessprong in twee richtingen:

- Snel verplaatsen van grote groepen mensen. Dit is noodzakelijk voor de mobiliteitstransitie: het genereren van een groter aandeel ov-gebruik in Nijmegen. Dat is ruimte-efficiënt en duurzaam. En draagt bij aan een economisch veerkrachtige en aantrekkelijke stad.
- Zorgen dat iedereen mee kan doen. Dit bereiken we met korte loopafstanden naar toegankelijke haltes, persoonlijke aandacht en een betaalbaar tarief. Dit is nodig om een sociale en gezonde stad te zijn voor iedereen, inclusief de groeiende groep senioren.

De acht thematische hoofdstukken geven invulling aan deze ambities en de ruimtelijke opgaven waar Nijmegen voor staat. Om in de toekomst als stad verder te ontwikkelen is het belangrijk dat openbaar vervoer mee ontwikkelt. De ov-visie biedt ruimte om op ontwikkelingen in de stad in te spelen en mee te bewegen.

1.4 De visie gaat in op de verschillende rollen, verantwoordelijkheden en afhankelijkheden die Nijmegen heeft.

Het openbaar vervoer wordt vaak gezien als de verantwoordelijkheid van de provincie. Zij zijn de concessiehouder. Dit betekent niet dat Nijmegen geen verantwoordelijkheden heeft. In de visie worden de rollen die Nijmegen heeft (bepalen, beïnvloeden, belangen behartigen en betrekken) besproken. Daarnaast wordt per thematisch hoofdstuk uitgewerkt welke rollen daar spelen en hoe Nijmegen daarop in zet.

1.5 De visie is door een stadsbrede participatie en verdieping met diverse stakeholders tot stand gekomen.

In de totstandkoming van de visie is er een uitvoerig participatietraject geweest. Er is op diverse plaatsen in de gemeente bij bewoners opgehaald wat hun wensen en prioriteiten zijn door middel van vragenlijsten, gespreksstartkaartjes en spelletjes. Ook online konden bewoners hun opmerkingen achterlaten en een vragenlijst invullen. Dit is verwerkt in de visie. Ook de input van bedrijven die interesse hadden om ons te spreken, is verwerkt. Daarnaast heeft een klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van ziekenhuizen, wijkraden, belangengroepen en bedrijven meegeholpen met het schrijven van de visie. Om tot de uitwerking van de visie te komen zullen we blijven samenwerken met bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden.

1.6 Er is aandacht voor ervaringsdeskundigheid.

Om te zorgen dat iedereen kan meedoen, hebben we de stem en ervaring van zo veel mogelijk mensen meegenomen, met name van mensen voor wie meedoen niet vanzelfsprekend is. Dit is onder meer van belang om uitvoering te kunnen geven aan het leidende principe “Design voor all.”

2.1 Het realiseren van de ambities uit de thematische hoofdstukken vraagt om een evenwichtige inzet van middelen.

Deze investering draagt bij aan het realiseren van de strategische doelen van de stad en voorkomt dat kansen op innovatie en samenwerking verloren gaan. Zie ook hoofdstuk Financiën voor de indicatieve bedragen en fasering.

Kanttekeningen

Raad

1.1 Om de ambitie waar te maken zijn middelen nodig.

In de ov-visies staan hoge ambities beschreven die te maken hebben met de verscheidene thematische hoofdstukken. Met de vaststelling van de ov-visie geeft de raad gehoor aan de ambities. Voor de uitvoering van deze ambities zijn middelen nodig; zowel financieel als menskracht. Deze middelen kunnen niet volledig gedekt worden uit het programma bereikbaarheid. Aanvullende middelen zijn dus nodig om deze ambities waar te maken. De hoeveelheid middelen beïnvloedt het tijdspad waarop ambities worden nagestreefd. Afhankelijk van de hoeveelheid middelen kan er een uitvoeringsscenario worden bepaald. In het hoofdstuk “hoe nu verder” is op hoofdlijnen beschreven welke middelen indicatief verwacht worden. Echter, een verdere uitwerking wordt gemaakt in de uitvoeringsagenda. In de uitvoeringsagenda zal ook een fasering van de ambities aan bod komen. Er zijn diverse mogelijkheden voor een samenwerking of cofinanciering met de provincie. Ook heeft zowel provincie als rijk mogelijkheden voor subsidie. Hoe we hierin samen op kunnen trekken of aanspraak kunnen maken op subsidies zal verder uitgewerkt worden in de uitvoeringsagenda.

1.2 De kwaliteit en ontwikkeling van openbaar vervoer is ook afhankelijk van factoren waar de gemeente minder of geen invloed op heeft.

De gemeente is verantwoordelijk voor de infrastructuur binnen de gemeentegrenzen. Het Rijk en de provincies geven opdracht en betalen voor het openbaar vervoer. Vervoerders zoals de NS, Transdev en Arriva voeren het openbaar vervoer uit. Er zijn zaken die Nijmegen bepaalt, maar ook zaken waarvoor we belangen behartigen of beïnvloeden. Hiervoor zijn diverse mogelijkheden bij onder andere de busconcessie. In de ov-visie is per thematisch hoofdstuk duidelijk gemaakt welke invloed Nijmegen heeft en hoe we hierop inspelen. Voor sommige ambities betekent onze invloed dat de ontwikkelingen langzamer gaan dan Nijmegen nodig heeft, gelet op de mobiliteitstransitie.

2.1 De verwachte kosten zijn indicatief uitgewerkt en zijn mogelijk aan verandering onderhevig

De kosten weergegeven in dit voorstel en het ov-visie-hoofdstuk “Hoe nu verder” zijn een inschatting. In een uitvoeringsagenda wordt op detailniveau uitgezocht hoeveel geld er nodig is om de ambities waar te maken. Sommige kosten zullen dus hoger of lager uitvallen. Als er minder middelen beschikbaar zijn is dit nadelig voor de versnelling van de mobiliteitstransitie, zie ook punt 2.2 en 2.3.

2.2 Wanneer we überhaupt geen middelen of personele inzet aan het openbaar vervoer besteden gaat de kwaliteit van het ov hard achteruit

Zonder personeel is het niet mogelijk om enige ambitie in de visie uit te voeren en zal de kwaliteit van het ov snel achteruitgaan. We hebben personeel nodig om te bepalen, beïnvloeden, belangen te behartigen en mensen te betrekken. We kunnen niet

samenwerken met de vervoersmaatschappijen, we kunnen niet onze wensen vertegenwoordigen bij de provincie en we kunnen infrastructuur aan onze kant niet op orde brengen voor openbaar vervoer.

2.3 *Wanneer slechts binnen bestaande middelen en met huidige personele bezetting gewerkt wordt, kost het waarmaken van ambities meer tijd*

Over het algemeen geldt dat het openbaar vervoer verschaalt als we niets doen op gebied van snelheid & betrouwbaarheid of op nabij en sociaal gebied. Er zijn twee thema's uit de visie waarop we nauwelijks kunnen inzetten met extra middelen. Dat is het ov in een 'vanzelfsprekende optie' veranderen. Daarnaast is het beperkt mogelijk om te werken aan 'vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken'. Als het ov langzamer wordt, zullen lijnen gestrekt worden en uit de wijk verdwijnen.

Op de andere thema's kan binnen de bestaande middelen beperkt worden ingezet. Dat betekent dat sommige ambities langzamer worden waargemaakt of pas op een later moment worden waargemaakt. Daarnaast is er zeer beperkt geld om nieuwe maatregelen die aangelegd en/of geïmplementeerd zijn te onderhouden. Een uitwerking hiervan staat in het hoofdstuk financiën – Wie betaalt, bepaalt: Inzicht in scenario's.

Gesprek met de stad

Deze ov-visie is het resultaat van een uitgebreid participatietraject. Tijdens dit traject is er tijdens verschillende fases gesprek geweest met de stad. Een constante factor was het gesprek met de klankbordgroep. In deze klankbordgroep zaten vertegenwoordigers van wijken, belangenorganisaties en werkgevers. In de verkennende fase heeft de klankbordgroep een belangrijke rol gehad bij het reflecteren op de startnotitie en het samen helder krijgen van de kaders. Op basis van deze verkennende fase zijn de opgehaalde kaders gedeeld met de raad tijdens een technische toelichting. In de tweede fase kwam een brede participatie aan bod. Tijdens verschillende wijkbezoeken met de ov-bakfiets is gesproken met vele inwoners. Tijdens deze participatie werd gevraagd of inwoners het ov gebruiken, hoe ze het ervaren en wat drempels zijn om ervan gebruik te maken. Geïnteresseerden die geen tijd hadden om een gesprek te voeren konden ook online input leveren.

In de laatste fase, de uitwerkfase, heeft de klankbordgroep feedback gegeven en hebben is het gesprek gevoerd over een concept van de ov-visie. Hierin is samen geschreven aan de ov-visie zoals deze voor ligt. In deze laatste fase zijn ook vakspecialisten betrokken van binnen en buiten de gemeente om hun reflectie te geven.

Een verslag van de participatie is als bijlage bij de ov-visie toegevoegd.

Daarnaast is de ov-visie ook verstuurd naar de gemeentelijke adviescommissies. Kleurrijk Samenleven Nijmegen, Cliëntenraad participatiewet en Seniorenraad hebben hierop advies gegeven. De adviezen van deze adviescommissies en de participatie hebben de visie vormgegeven en aangescherpt. De verschillende betrokken partijen zullen opnieuw gevraagd worden om mee te denken bij het opstellen van een uitvoeringsagenda.

Financiën

De ov-visie spreekt een hoge ambitie uit. Een die domeinoverstijgend is en bijdraagt aan diverse doelen en ambities uit de stadsbegroting. Dat betekent dat de doelen die gesteld zijn in de ov-visie automatisch een samenwerking zijn tussen verschillende domeinen en gelden. In een uitvoeringsprogramma wordt per thema/doel duidelijker wat hiervoor

nodig is, binnen welke termijn en vanuit welke gelden. Op dat moment kan pas uitsluitend gegeven worden over of en welke extra gelden nodig zijn. Binnen de huidige begroting zijn voor deze ambities onvoldoende middelen beschikbaar. Hieronder laten we indicatief zijn wat de kosten zijn voor de volledige invulling van de ambities uit de ov-visie.

Investeringskrediet

Er is een investeringskrediet nodig voor aanleg van nieuwe maatregelen. Het Rijk en de provincie subsidiëren het overgrote deel van investeringen. Wij zijn zelf verantwoordelijk voor ontwerpkosten. Het gaat dan om het ontwerpteam dat indicatief € 150.000 per jaar zal kosten. Dit dekken we uit het programma bereikbaarheid.

Exploitatiekrediet

Daarnaast is er ook exploitatiebudget nodig voor de dagelijkse kosten. Het grootste gedeelte hiervan bestaat uit het busvoordeelabonnement. Dit bedrag is deels door de raad toegekend op 12 november 2025. Dat betreft € 75.000 in 2026 en € 150.000 per jaar van 2027 t/m 2029. Bij invoering van het Maatschappelijk Meedoenbudget wordt opnieuw beoordeeld hoe de toekomst van de middelen voor het busvoordeelabonnement eruitzien.

Daarnaast is er geld nodig voor personele inzet, gedragscampagnes, onderzoeken, beheer & onderhoud, vrijwilligersvervoersnetwerken en ov-coaches. In de tabel hieronder staan de verwachte kosten.

In de onderstaande tabel zijn de jaarlijkse indicatieve kosten inzichtelijk gemaakt. Het deelproduct openbaar vervoer binnen het programma bereikbaarheid is op dit moment ongeveer € 220.000. Dat komt neer op slechts 10% van wat er jaarlijks nodig is voor de ambities uit de visie. Verderop in dit hoofdstuk is uitgelegd wat er met de huidige middelen nodig is.

	2026	2027	2028 en verder
Busvoordeelabonnement	€ 75.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
Personeel	€ 100.000	€ 200.000	€ 200.000
Overige uitgaven	€ 100.000	€ 350.000	€ 800.000
Totaal	€ 275.000	€ 1.650.000	€ 2.100.000 per jaar

In de onderstaande tabel zijn de indicatieve kosten op jaarbasis weergegeven als er volledig wordt ingezet op de ambities uit de visie. Dit is een uitwerking van het kopje 2028 en verder uit de bovenstaande tabel. Gezien het feit dat niet alle activiteiten vanaf het begin uitgevoerd kunnen worden zonder uitvoeringsagenda en daaropvolgende claim, kiezen we voor een opstart en volledige uitvoering vanaf 2028.

Thema/ soort	Kosten per jaar
Bereikbaarheid van toplocaties & Doorstroming en betrouwbaar ov	€ 350.000
Vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken	€ 150.000

De ov-reis is van deur-tot-deur	€ 100.000
Het ov is voor de reiziger een vanzelfsprekende optie	€ 150.000
Openbaar vervoer is betaalbaar	€ 1.100.000
Openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik	€ 50.000
Personeelskosten voor 2 FTE	€ 200.000

Wie betaalt, bepaalt: Inzicht in scenario's

Als de gemeente meer invloed wil op het verbeteren van het openbaar vervoer, moeten we ervoor zorgen dat we niet alleen maatregelen vragen, maar ook zelf ontwikkelen. Sommige maatregelen zijn niet subsidiabel en daarvoor gaan we eigen middelen inzetten.

Voorbeelden zijn: Een ontwerpteam voor infrastructuur voor de bus, gedragscampagnes, het busvoordeelabonnement en onderhoud. Hieronder staat beschreven wat we kunnen zonder extra investeringen, wat langer duurt of niet kan.

Deze ambitie in dit thema uit de ov-visie kunnen we waarmaken met de huidige middelen en personele inzet. Extra beschikbare middelen hebben geen invloed op haalbaarheid van de ambitie.

Beter benutten van het spoor	Dit hoofdstuk gaat voornamelijk over aan de juiste tafel zitten en onze invloed uitoefenen. Financiën hebben hierop geen invloed.
------------------------------	---

De ambities in deze thema's uit de ov-visie kunnen we beperkt waarmaken met de huidige middelen en personele inzet. Beschikbare middelen hebben een positieve invloed op

Bereikbare binnenstad, onderwijs- en werklocaties en ziekenhuizen	We kunnen minder infra aanleggen en verbeteren, omdat we weinig middelen hebben voor een ontwerpteam, weinig geld voor onderhoud en geen personele inzet op beheer. We kunnen nog wel in gesprek met de provincie om een snelle bus te ontwikkelen we kunnen toplocaties in de stad betrekken bij onze plannen.
Doorstroming en betrouwbaar ov	Ook hier geldt dat middelen en personele inzet bijdragen aan het ontwerp, beheer en onderhoud. Daarnaast zijn er middelen nodig om vertraging te monitoren. Niet investeren in doorstroming voor de bus heeft een sterk negatief effect op de bediening in de wijk. Om rijtijden te halen moeten buslijnen bij langzamere routes gestrekt worden. We kunnen zonder extra middelen de bus beter faciliteren binnen GOW-30 en in gesprek blijven met de provincie en vervoerder over doorstroming.
De ov-reis is van deur tot deur	Het uit bestaande budgetten verbeteren van de route naar de halte en voorzieningen op de halte, zorgt ervoor dat er geprioriteerd moet worden. Veel haltes en routes zien geen verbetering.

	We kunnen zonder extra middelen wel in gesprek blijven en op basis daarvan voorzieningen waar we niet over gaan bij de halte aanvragen. Denk hierbij aan reisinformatie. Ook kunnen we nog steeds in gesprek met stakeholders om te zien waar de nood het hoogst is om te investeren in haltes en routes.
Openbaar vervoer is betaalbaar	Zonder extra middelen blijft het busvoordeelabonnement hetzelfde. Er is geen uitbreiding mogelijk. Wel kunnen we in zonder extra middelen gesprek gaan met de provincie om de tarifiering transparanter en aantrekkelijker te maken.
Openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik	Binnen de huidige budgetten kunnen we beperkt mensen kennis laten maken met het ov. We kunnen wel in gesprek gaan met de provincie en vervoerder over het verbeteren en verduidelijken van reisinformatie.

De ambities in deze thema's uit de ov-visie kunnen we nauwelijks tot niet waarmaken met de huidige middelen en personele inzet. Extra middelen zijn randvoorwaardelijk voor de haalbaarheid van de ambities.

Vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken	Dit hoofdstuk houdt ook verband met middelen voor doorstroming en betrouwbaar ov. Als we daar niet in investeren moeten buslijnen om wijken heen rijden om vertragingen te vermijden. Daarnaast is het zonder extra middelen niet mogelijk om een fijnmazig netwerk op te zetten of te faciliteren.
Het ov is voor de reiziger een vanzelfsprekende optie	Zonder extra middelen kunnen we alleen samenwerking in bestaande programma's waar we weinig invloed op hebben. Het is niet mogelijk om ov- en reisgedragscampagnes op te zetten noch de reisbehoefte te onderzoeken

Vervolg

Na het vaststellen van dit collegevoorstel door het college van burgemeester en wethouders:

- Wordt het raadsbesluit aan de gemeenteraad aangeboden
- Krijgt het ZRCN een reactie op hun adviezen
- Krijgen de adviescommissies een reactie op hun adviezen
- Ontvangt de klankbordgroep de eindversie van de visie
- Wordt de visie in simpele taal uitgewerkt

Na het vaststellen van de ov-visie door de gemeenteraad:

- Stelt het college een uitvoeringsagenda op (gefaseerd 2026 en 2027)
- Wordt de raad op de hoogte gesteld van de uitvoeringsagenda en de stand van zaken (2026)
- Wordt, als dit nodig is, een raadsvoorstel ingediend voor het dekken van de kosten die niet uit programma Bereikbaarheid gedekt kunnen worden.
- Wordt er uitvoering gegeven aan de eerste fase van de ov-visie (2026)

Bijlage(n)

1. Raadsvoorstel ov-visie
2. OV-visie inclusief bijlagen
 - Participatieverslag
 - Reactiememo op input uit de stadsbrede participatie
3. Adviezen van:
 - a. Zelfregiecentrum Nijmegen
 - b. Kleurrijk Samenleven Nijmegen
 - c. Cliëntenraad participatiewet
 - d. Seniorenraad
4. Reactiebrieven aan:
 - a. Zelfregiecentrum Nijmegen
 - b. Kleurrijk Samenleven Nijmegen
 - c. Cliëntenraad participatiewet
 - d. Seniorenraad