



Nijmegen

Aan de fractie van Partij voor de Dieren en Groen Links
t.a.v. de heer F. de Gram en Q. Lokker

Postadres

Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon

Jos Spriel
j.spriel@nijmegen.nl
0650194093

Ons kenmerk

D240934952

Datum 5 november 2024
Onderwerp Beantwoording in het kader van art. 39:
Verslechtering perceptie fietsbeleving
Nijmegen

Geachte heer De Gram en Lokker,

In dit schrijven gaan wij in op uw vragen over de verslechtering perceptie fietsbeleving Nijmegen die u 1 oktober jongstleden heeft gesteld. Hieronder worden deze vragen beantwoord:

1. Herkent het college het beeld dat ook in Nijmegen steeds minder kinderen op de fiets naar school gaan vanwege toenemende verkeersdruk en een gevoel van onveiligheid? Zo ja, is het college bereid om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren en ouders en kinderen aan te moedigen om de fiets te gebruiken?

Het college herkent dit beeld niet. Fietstellingen laten de afgelopen jaren een blijvende groei zien en ook uit meldingen over fietsonveiligheid of fietsdruk bij scholen blijkt niet dat dit een algemeen beeld is in Nijmegen. Op locatieniveau zijn er wel aandachtspunten, zoals de oversteekbaarheid van de Griftdijk en de Groesbeekseweg. Beide locaties zijn in voorbereiding om infrastructureel aangepakt te worden. Of deze meldingen leiden tot een afname van het schoolgaande fietsverkeer en toename autogebruik is niet uit cijfers af te leiden. Overigens heeft het Karel de Grote College (gelegen aan de Wedren) jongstleden hun fietsenstalling vergroot om het toenemende fietsparkeren aan te kunnen. Dat signaleert een toename van het fietsgebruik.

2. Ziet het college mogelijkheden om verkeersluwe zones of 'schoolstraten' in te richten rondom scholen, waarbij gemotoriseerd verkeer wordt beperkt tijdens breng- en haaltijden? Zo ja, zijn er nog plekken in Nijmegen waar dit beter kan?

Het college ziet mogelijkheden en juicht ieder initiatief in deze toe. Zo doen 5 scholen in Nijmegen met veel enthousiasme mee aan het stap- en fiets-stimuleringsproject High Five. Hierbij wordt op een frisse wijze getracht een gewoonte op te wekken om te voet of op de fiets naar school te gaan. Zie ook [Wat is High-Five? \(ikhighfive.nl\)](https://www.ikhighfive.nl)

Verder heeft Nijmegen een actief beleid op verkeersveiligheid bij school in- en uitgangen; daar waar meldingen vanuit weggebruikers of schoolpersoneel komen wordt dit opgepakt. Daarbij opgemerkt dat de gemeente enkele jaren geleden een proef met schoolstraten heeft gedaan (bij Vrije School Meander) die niet succesvol was omdat het probleem verschoof naar net buiten de afsluiting. Bovenstaande is wat er mogelijk is binnen de kaders van de huidige budgetten voor verkeersveiligheid. Wanneer een programmatische aanpak voor de verbetering van de veiligheid bij schoolzones c.q. school in- en uitgangen, wenselijk is dan zijn extra financiële middelen nodig.

3. Hoe reflecteert het college op de daling van Nijmegen op de ranglijst van fietsvriendelijke gemeenten en met name de afgenomen score op individuele vragen? Herkent het college zich hierin en zijn er volgens het college specifieke oorzaken aan te wijzen die hebben bijgedragen aan deze daling?

Nijmegen investeert al jaren in de modaliteit fiets en blijft dat ook de komende jaren doen. Dit resulteert in steeds groeiende fietsintensiteiten en daarmee ook de bijbehorende uitdagingen op het fietspad.

De uitkomsten van het onderzoek hebben ook bij ons geleid tot het stellen van inhoudelijke vragen aan de landelijke Fietzersbond. Navraag leert dat de gekozen analysemethode soms slecht uitpakt voor de Nijmeegse score, zonder dat dit iets zegt over de kwaliteit van het fietsnetwerk. Zo is het verschil tussen de scores voor omrijdfactor (1,7 op een maximale score van 5) en de vraag of er veel omgefietst moet worden (4,42) erg groot. Dit komt doordat de omrijdfactor negatief wordt beïnvloed door de ligging van de Waal, het spoor en het voetgangersgebied direct rond het centrum. Overigens gaat de gemeente Nijmegen de komende jaren ook investeren op het verkleinen van de omrijdfactor met de aanleg van nieuwe fiets op- en afgangen naar de Snelbinder kant Hezelpoort en Hoge Bongerd, alsmede naar de Oversteek kant Nyma/Weurtseweg.

Verder is op de vraag of Fietsen in Nijmegen ontspannen is de score met 0,24 gedaald. Dat is best fors. De hoge fietsintensiteiten en daarmee dus drukte op het fietspad zijn hiervan de oorzaak. De netwerkvisie 50/30 en de mobiliteitstransitie zijn voorbeelden hoe wij hier beleidsmatig invulling aan willen geven.

4. Is het college het met ons eens dat de veiligheid en het gevoel van veiligheid voor fietsers essentieel is om mensen op de fiets te krijgen en te houden, en daarmee ook essentieel voor onze mobiliteitstransitie? Zo ja, is het college bereid hierop in te zetten bijvoorbeeld door scooters te verplaatsen naar de rijbaan, meer in te zetten op losliggende fietsenpaden, ook zoals fatbikes en snelle e-bikes in snelheid kunnen worden beperkt?

Jazeker, het College is het hier volledig mee eens en zijn bereid hierop in te zetten. Daarvoor is inmiddels ingezet op de Mobiliteitstransitie en de Netwerkvisie. Daarnaast wordt ook breed ingezet op deelmobiliteit en zijn we actief in de F-10, een netwerk van ambitieuze fietssteden die gaan voor een tien op gebied van fietsbeleid. In deze zijn wij ook actief in het deelproject 'Drukke op het fietspad'.

Verder volgen wij op nauwe voet de ontwikkelingen van het Ministerie inzake de fat-bikes. Hierbij opgemerkt dat de motie [Maatregelen verkeersveiligheid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#) met meerderheid is aangenomen.

5. Het onderzoek van de fietsersbond en eerdere ervaringen in Nijmegen (grote toename fietsverkeer Graafseweg/Haterseveldweg) laten zien dat een comfortabele fietsroute meer mensen op de fiets laat stappen. Is het college bereidt om nog meer in te zetten op bredere fietspaden, onderhoud van bestaande fietspaden en het aanleggen van meer fietsstraten en snelfietsroutes? Zo nee, waarom niet?

Er lopen al vele initiatieven met bijbehorende financiële middelen. De Fietsprogrammering '21 – '25 met projecten als Weurtseweg, Krayenhofflaan, Koninginnelaan en Thijmstraat is daar een goed voorbeeld van. Daarnaast zijn er middelen gereserveerd voor fietsprojecten in de mobiliteitstransitie en heeft de fiets een belangrijk aandeel in gebiedsontwikkelingen als Winkelsteeg, Stationsdistrict en Nijmegen Noord.

Het college ziet het inzetten op bredere fietsinfra, onderhoud en uitbreiding van het fietsnetwerk zeker als oplossing voor de verdere groei van het fietsverkeer. De huidige budgetten zijn hier echter niet toereikend voor. Als uw raad een hoger kwaliteitsniveau voor fietsinfra ambieert, zijn extra financiële middelen nodig.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester