



Nijmegen

Bereikbaar en verbonden

Visie op de toekomst
van openbaar vervoer
in Nijmegen 2025-2040



Bereikbaar en verbonden

Visie op de toekomst
van openbaar vervoer
in Nijmegen 2025-2040

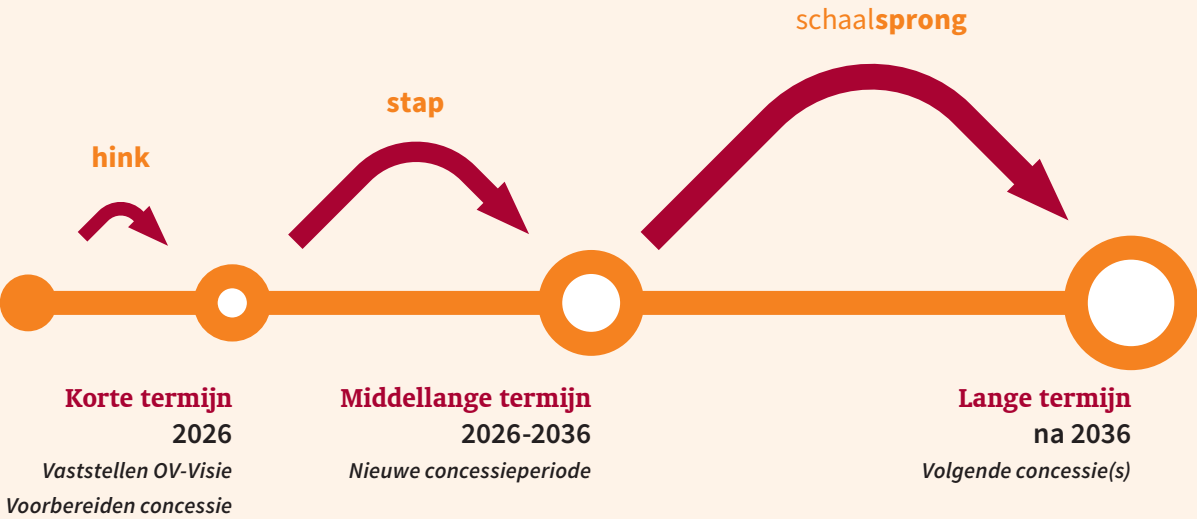
inhoud

2

●	Inleiding	3
●	Hoofdfuncties	4
●	Leidende principes	5
●	De rollen van de gemeente	6
●	Opbouw van de ov-visie	8
—	Geluiden uit de stad	10
1	Bereikbare binnenstad, onderwijs- en werklocaties en ziekenhuizen	12
2	Doorstroming en betrouwbaar ov	20
3	Vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken	26
4	Beter benutten van het spoor	32
5	De ov-reis is van deur tot deur	38
6	Het ov is voor de reiziger een vanzelfsprekende optie	44
7	Openbaar vervoer is betaalbaar	50
8	Openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik	56
○	Aan de slag	62
●	Bijlage 1 - Participatieverslag	68
●	Bijlage 2 - Reactiememo	76

Inleiding

Nijmegen is een stad in verandering. Steeds meer mensen willen hier wonen, werken en verblijven. Om leefbaar en aantrekkelijk te blijven, kiest Nijmegen ervoor om te werken aan een nabije en rechtvaardige stad en te groeien binnen de bestaande ruimte. De omgevingsvisie legt deze keuze uit aan de hand van vier hoofdthema's: de sociale en gezonde stad; de economisch veerkrachtige stad; de aantrekkelijke stad en de duurzame stad.



De doelen uit de omgevingsvisie en de groei binnen de bestaande stad vragen om een verandering in mobiliteit. Als we blijven doen wat we deden, loopt de stad op termijn vast. Het college heeft in het uitvoeringsprogramma versnelling mobiliteits-transitie daarom doelen gesteld om de stad bereikbaar en leefbaar te houden: in tien jaar tijd 10% minder autoverkeer en 20% groei in het gebruik van het openbaar vervoer, fietsen en lopen. Met verdere groei van de stad is ook in de periode daarna (na 2036) groei van het ov-gebruik nodig. Waarbij iedere bewoner bruikbare, begrijpelijke en betaalbare alternatieven heeft voor de auto binnen loop- of korte fietsafstand. Om de gestelde doelen op langere termijn te realiseren is een schaa sprong in het openbaar vervoer nodig. Het oude Nijmeegse

ov-beleid (2019) voldeed niet meer aan het flink veranderde ov en ging niet in op alle actuele opgaven. Deze nieuwe ov-visie geeft richting voor keuzes die de komende jaren gemaakt moeten worden. Zo groeit het openbaar vervoer met de stad mee.

Een schaa sprong maken we niet van vandaag op morgen. Enkele stappen worden al gezet. De komende tien jaar ondergaat het station een metamorfose. Zo kunnen er straks meer treinen rijden. En in de nieuwe ov-concessieperiode (2026-2036) worden bussen elektrisch, gaan bussen vaker rijden op de belangrijkste corridors (hoofdroutes) én krijgt Nijmegen nachtbussen. De opwaartse lijn is ingezet!

3

Hoofdfuncties

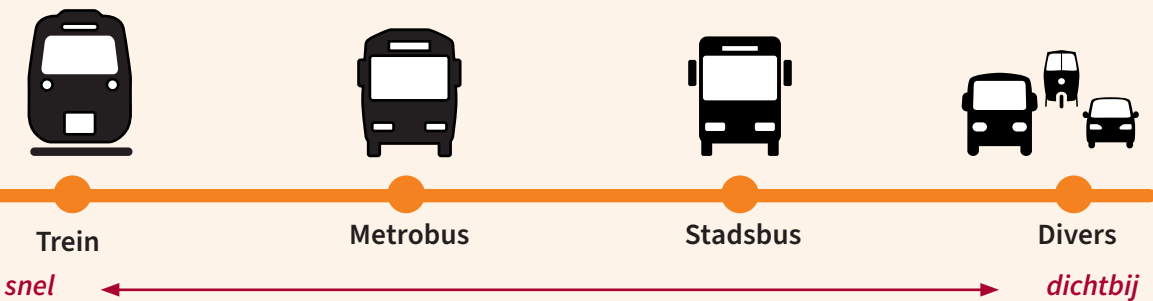
Om 20% groei van het gebruik van ov, lopen en fietsen in Nijmegen te realiseren is meer nodig. Daarmee bedoelen we niet alleen dat het aanbod verder groeit, we zorgen ook dat het aanbod beter aansluit op de (latente) vraag. Om een schielsprong te maken, richten we ons op twee hoofdfuncties.

1. 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.

2. 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.



Drie ontwikkelrichtingen

Bussen en treinen kunnen niet én snel/direct zijn én overal stoppen. Het openbaar vervoer wordt aantrekkelijker wanneer we ‘snelheid’ en ‘vaak stoppen’ niet proberen te combineren, maar naast elkaar organiseren. Daarom kiezen we voor drie ontwikkelrichtingen; Metrobus, stadsbus en nabij, sociaal vervoer.

Metrobus

Snel hoogwaardig openbaar vervoer naar **top-locaties** met focus op snelheid, frequentie en directheid. Om het aandeel ov-reizigers te laten groeien, staat het verbeteren van de betrouwbaarheid en verhogen van frequenties met stip op één. Het draagt bij aan snelheid, het verminderen van de wachttijd en vormt zo een aantrekkelijker alternatief voor de auto. Dit geldt voor trein en

bus. We scheppen de randvoorwaarden voor metro-bussen naar toplocaties in de stad. We noemen het een ‘metrobus’ vanwege de kenmerken van een metro in de vorm van een bus: snel, frequent, eenvoudig en vrije infra. Kenmerken die we voor ogen houden bij het ontwikkelen van deze busroutes.

Stadsbus

We behouden het bestaande aanbod van stads-bussen **in de wijken**, zodat er altijd de hele week een reguliere bus in de buurt is.

Nabij en sociaal vervoer

We zetten in op een fijnmazig vervoeraanbod dicht bij **de voordeur**, dieper in de wijk en tussen wijken en binnenstad, met aandacht voor de gebruiker en aansluiting op het snelle netwerk, ook met kleinere voertuigen. Iedereen moet mee kunnen doen.

Leidende principes

De ov-visie is opgesteld aan de hand van enkele leidende principes, mede gevormd door het reizigersadviesorgaan Rocov Gelderland, de klankbordgroep en de gesprekken die we in de stad gevoerd hebben. Deze leidende principes zijn van toepassing op alle hoofdstukken en zijn van algemeen belang.

Toegankelijk

We hanteren het **design-for-all principe**, zodat reizen van deur-tot-deur toegankelijk is voor zo veel mogelijk mensen. Toegang tot vervoer en mobiliteit is namelijk een belangrijke voorwaarde om écht mee te kunnen doen. Met dit principe zorgen we voor een inclusief ontwerp, zodat later geen grote aanpassingen nodig zijn. Aandacht voor betaalbaarheid en begrijpelijkheid blijft daarbij belangrijk.

Samenhangend

Ons uitgangspunt is om te werken met **totaal-pakketten**. Om onze ambities waar te maken moet de keuze voor ov namelijk niet ‘een beetje aantrekkelijker’ worden, maar vanzelfsprekend de beste keuze. Dit vraagt om maatregelen die elkaar versterken. Bij de realisatie van P+R’s hoort bijvoorbeeld ook een snelle, directe busverbinding naar de binnenstad of het invoeren van betaald parkeren op de campus. Kortom: het één werkt niet zonder het ander.

Doelgroepgericht

We zetten de **reiziger centraal**. Dat betekent nauw samenwerken en in gesprek blijven met verschillende organisaties en belangenverenigingen in de stad, luisteren naar wat er nodig is en die belangen vertegenwoordigen. Want er is niet één reiziger.

Duurzaam

Zero emissie is ons uitgangspunt. Vanaf zomer 2026 rijden er al elektrische bussen in de stad. Ook voor andere ov-oplossingen vinden we het van belang dat voertuigen stil en zuinig zijn. Zo werken we aan een aantrekkelijke en duurzame stad.

Toekomstgericht

We staan open voor **nieuwe ontwikkelingen** op de langere termijn, zolang deze de doelen uit ons beleid ondersteunen. We verkennen daarom van tijd tot tijd of andere middelen misschien beter aansluiten bij onze doelen en of we ons ov-beleid daarop willen aanpassen. Denk bijvoorbeeld aan ontwikkelingen richting autonoom vervoer of het – op langere termijn – verkennen van kansen voor een tram. Dat wordt bijvoorbeeld relevant wanneer de stad nog verder groeit en verdicht, bijvoorbeeld naar meer dan 300.000 inwoners.

De rollen van de gemeente

Het openbaar vervoer in Nijmegen wordt uitgevoerd door ov-vervoerders. Zij rijden de voertuigen en stemmen de dienstregeling af met de provincie (bus en regionale trein) of het Rijk (trein). Voor het busvervoer is de provincie opdrachtgever (concessieverlener). Dat betekent dat zij een vergunning geeft aan één ov-vervoerder die voor een bepaalde periode het busvervoer in Nijmegen verzorgt. Dat noemen we de ov-concessie.

Als gemeente hebben we invloed op de ruimtelijke inrichting en het doelgroepenvervoer. Zo kunnen we slimme combinaties maken die bijdragen aan een inclusief vervoersnetwerk en verbeteren we de bereikbaarheid voor iedereen.

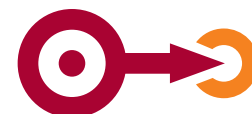
Hoewel we geen opdrachtgever zijn van het openbaar vervoer – en dus ook niet gaan over de budgetten – bepalen we als gemeente wel een groot deel van de kwaliteit van het ov. Als wegbeheerder leggen wij de wegen aan waarover bussen rijden en bepalen we mede waar ov-haltes komen en hoe deze eruit zien. Dit is belangrijk voor hoe veilig en snel de reis is, en hoe het vertrekpunt en/of de bestemming van de reis wordt ervaren. Ook registreren we als gemeente ruimtelijke ontwikkelingen, zijn we opdrachtgever van het doelgroepenvervoer, beheren we een schat aan data en onderhouden wij de contacten met inwoners en organisaties in de stad.

Door ontwikkelingen als verdichting en vergrijzing in de stad, vinden we dat wij als gemeente het stuur steviger in handen moeten nemen. Met deze ov-visie stellen we integraal de ambitie vast voor het openbaar vervoer in onze gemeente. De gemeente, van strategie tot uitvoering, van sociaal domein tot wegbeheer, vormt één team van specialisten met hetzelfde doel voor ogen. We zien **vier basisrollen** om onze ambities waar te maken, die terugkomen in de hoofdstukken van deze ov-visie.

Elke rol geven we in deze visie weer met een pictogram. De pictogrammen worden straks door het hele document gebruikt om onze rol te markeren.

voorbeeld: Betrekken

Deze ov-visie is het resultaat van wat we hebben opgehaald uit de stad, een participatietraject van een jaar lang: door uitgebreid in gesprek te gaan met inwoners op straat, met klankbordgroepsessies met daarin vertegenwoordigers van wijken, belangenorganisaties en werkgevers en aanvullende gesprekken met vervoerders, regio en vervoerautoriteiten. Ook hebben vakspecialisten binnen en buiten de gemeente hun reflectie gegeven. Het participatietraject geeft een voorbeeld van betrekken en heeft een stevige basis gelegd voor deze ov-visie. Ook in de uitvoering blijven deze partijen nauw betrokken.



BEPALEN

We geven richting.

We leggen ambities vast, vertalen ze naar kaders en stellen prioriteiten in ruimte, tijd en budget. Denk aan het (ruimtelijk) inrichten van het ov-netwerk en haltes, het realiseren van (veilige) routes naar ov-haltes, het reserveren van ruimte voor toekomstige ontwikkelingen, maatregelen voor betere doorstroming en een duidelijke fasering van projecten. We zorgen dat voortgang zichtbaar, meetbaar en bestuurbaar is.



BEÏNVLOEDEN

We sturen zonder zelf eigenaar te zijn.

Veel onderdelen van het openbaar vervoer vallen onder directe verantwoordelijkheid van provincie, vervoerders, andere weg- en spoorbeheerders of het Rijk. Toch kunnen we hier ook invloed uitoefenen, omdat de gemeente voor deze partijen een onmisbare samenwerkingspartner is op vele fronten. Dat doen we door actief het gesprek aan te gaan, vergunningverlening, ruimteclaims, afspraken te maken, pilots uit te voeren en mee te financieren. Waar mogelijk maken we het gewenste gedrag gemakkelijker, bijvoorbeeld door te stimuleren, voorrang te verlenen voor het ov en het realiseren van veilige fietsenstallingen.



BELANGEN BEHARTIGEN

We zijn een herkenbare gesprekspartner.

We bewaken het gemeentelijk belang in regionale, nationale en internationale afstemming, in het ontwikkelteam van de ov-concessie en in continue afstemming met ov-vervoerders en opdrachtgevers (provincie en Rijk). We brengen onze lokale kennis in en bewaken maatschappelijke belangen (bereikbaarheid, leefbaarheid, inclusie).



BETREKKEN

We werken mét de stad, niet alleen vóór de stad.

We gaan vroeg en doorlopend in gesprek met reizigers, bewoners, werknemers, ondernemers en organisaties. We luisteren goed, testen oplossingen in de praktijk en geven duidelijk terugkoppeling: wat we wél doen, wat niet en waarom. We besteden extra aandacht aan groepen die vaak minder gehoord worden en zorgen dat onze communicatie toegankelijk en begrijpelijk is.

Opbouw van de ov-visie

Deze visie is opgebouwd aan de hand van acht thematische hoofdstukken. Dit zijn thema's waarop we de ambities, aanleiding en invulling beschrijven. De thema's voor deze hoofdstukken zijn tot stand gekomen mede op basis van het intensieve participatieproces dat is doorlopen (zie bijlage 1). De leidende principes uit de inleiding zijn van toepassing op alle onderdelen. Per hoofdstuk kijken we hoe wij als gemeente onze rollen optimaal kunnen benutten om de ambities te realiseren.

Netwerkniveaus

De eerste vier hoofdstukken gaan over de verschillende netwerkniveaus van het ov-systeem.

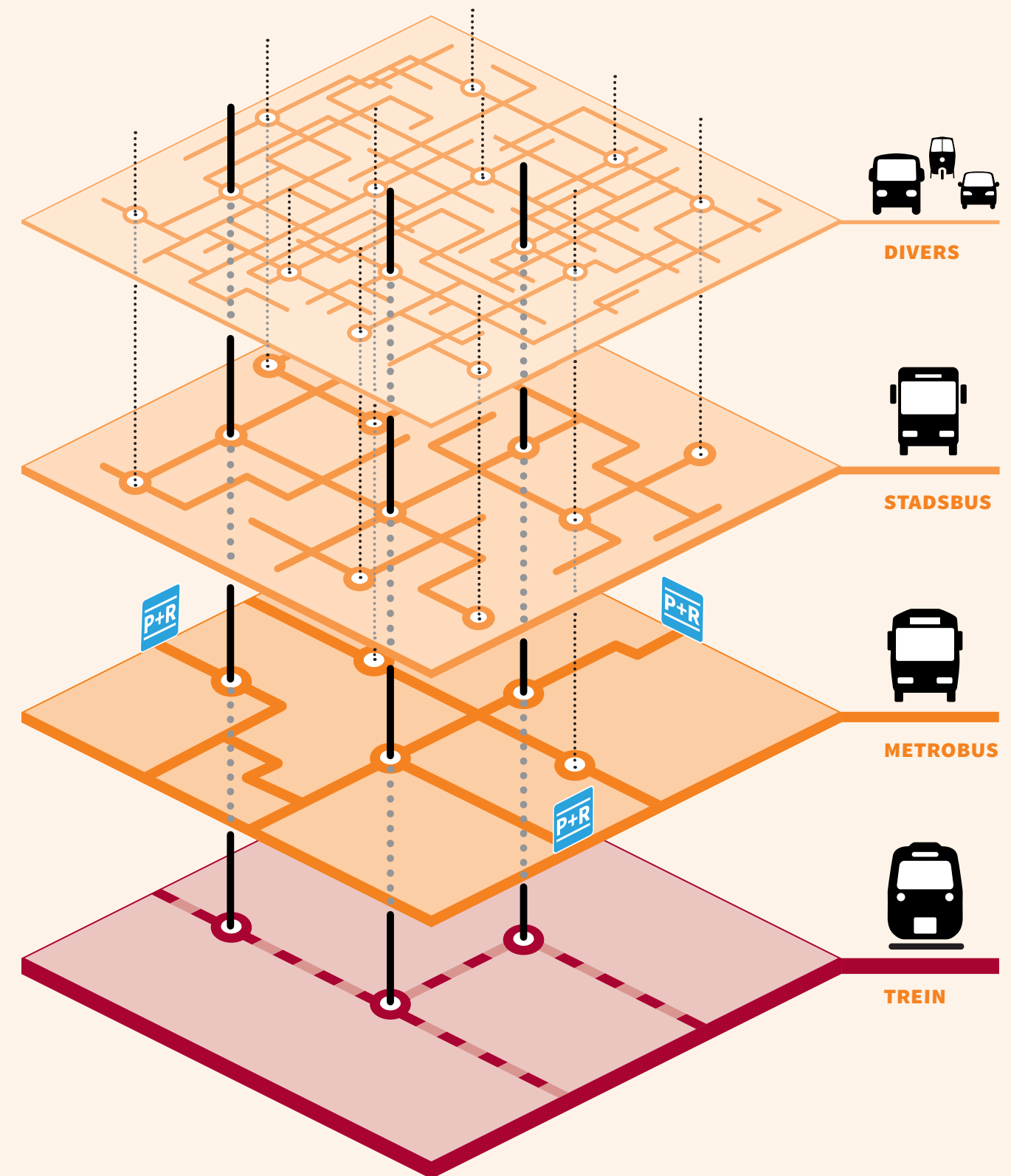
- In hoofdstuk 1 beschrijven we hoe we met snel en hoogfrequent zorgen voor een goede bereikbaarheid van toplocaties.
- In hoofdstuk 2 beschrijven we hoe we het openbaar vervoer betrouwbaarder willen maken door maatregelen voor betere doorstroming.
- In hoofdstuk 3 gaan we in lijn met de ambitie voor nabij en sociaal ov in op vervoer dichtbij huis.
- In hoofdstuk 4 staan onze ambities rond het beter benutten van het spoor.

Randvoorwaarden

De laatste vier hoofdstukken gaan in op belangrijke randvoorwaarden voor een goed functionerend ov-systeem.

- In hoofdstuk 5 beschrijven we hoe we de reis naar en vanaf haltes en stations verbeteren.
- In hoofdstuk 6 leggen we uit hoe we het gebruik van ov willen stimuleren, met aandacht voor gedrag en keuzes van reizigers.
- Hoofdstuk 7 gaat over het verbeteren van de ervaring en perceptie van de kosten van het openbaar vervoer.
- In hoofdstuk 8 beschrijven we hoe we het ov drempelvrij maken door fysieke en mentale belemmeringen weg te nemen.

In het afsluitende hoofdstuk 'aan de slag' beschrijven we tot slot de financiële gevolgen van deze ambities en de vervolgstappen die we hierna maken richting een Uitvoeringsagenda ov.



‘Minima abonnement is top, kan niet ook een goedkoper busabonnement voor inwoners?’

‘Ik wil graag meldingen ontvangen als de bus niet rijdt’

‘Ik wil graag kunnen zien hoe lang het duurt voordat de bus komt, een stukje zekerheid’

gewoon uit de stad

‘Betalen met de pinpas is zo handig, daardoor ga ik veel vaker met het ov’

‘De prijs valt wel mee, voor €2,70 de hele stad door’

‘Ov is te duur’

‘Ik durf niet alleen met het ov’

‘Er komt een moment dat ik geen auto meer kan rijden, dan weet ik niet hoe het ov werkt’

‘Ik ben naar Nijmegen verhuisd vanwege het goede ov’

‘Ik heb heel veel goede buservaringen, ik vind het ook gewoon heel leuk’

‘Ik wil ook ’s avonds met de bus kunnen reizen’

‘Naar de stad ga ik met de bus vanwege parkeren’

Deze ov-visie is samen met en voor de stad gemaakt.

In bijlage 1 leest u het verslag van de uitgebreide participatie.

In dit intermezzo laten we een paar reacties uit de stad horen.

Ter illustratie voor de ervaringen vanuit inwoners, bezoekers en werknemers. Het uitgebreide overzicht van reacties uit de stad en op welke manier deze een plek hebben gekregen in deze visie, vindt u in bijlage 2.

‘Ik heb nu nog een studentenov chipkaart maar straks wil ik ook gebruik blijven maken van het ov’

‘Het mag wel frequenter, vroeger ging hij elke 5 minuten van de stad naar het ziekenhuis’

**Bereikbare binnenstad,
onderwijs- en werklocaties
en ziekenhuizen**

1

ONZE AMBITIE

We houden de stad bereikbaar met snel en hoogfrequent openbaar vervoer, met een metrofrequentie van ten minste acht keer per uur op de belangrijkste routes.

14

Waarom?

Bij de snelle groei van Nijmegen de komende jaren is bereikbaarheid met duurzame vervoermiddelen een speerpunt. Frequente bussen en treinen zijn het beste middel om gebruik van het ov te stimuleren. Een hoger aandeel ov-gebruik draagt bij aan een gezonde, aantrekkelijke en leefbare stad.

De toplocaties, zoals de binnenstad, onderwijsinstellingen, ziekenhuizen en grote werklocaties krijgen extra aandacht. Dat geldt ook voor grotere locaties waar meerdere voorzieningen zijn, zoals Winkelcentrum Dukenburg en Hart van de Waalsprong. Op deze toplocaties voor werk, studie, zorg, ontmoeting en cultuur komen veel mensen samen, vaak op dezelfde momenten. Dat is een kans om de bereikbaarheid met bus of trein heel vanzelfsprekend te maken. Iedere 7,5 minuten of vaker een bus naar de stad, je werk, school of studie maakt dat je nooit lang hoeft te wachten of na te denken. Het draagt bij aan snelheid, gemak en minder wachttijd en maakt het ov een betrouwbare reisoort. Daarmee vervalt één van de redenen om de auto te pakken. Inzetten op een snelle, directe en frequente bus vinden we dus belangrijk. Wanneer de bus overal stopt om iedereen op te

halen is het lastig hierop in te zetten. Daarom maken we de keuze om voor de bereikbaarheid van toplocaties met grote reizigersstromen nog verder in te zetten op snel en direct ov. De ontwikkeling van P+R's aan de randen van de stad sluit goed aan bij de ontwikkeling van snel en direct ov naar toplocaties. Dan is het wel belangrijk de P+R's aantrekkelijk te maken om zo een goed alternatief voor de auto te zijn. De binnenstad vormt in dit geheel een bijzondere uitdaging. Het is een toplocatie, maar ook een plek waar de ruimte nog schaarser is dan op andere plekken in de stad. De binnenstad verdient daarom speciale aandacht.

Het snelle en directe ov bestaat in de toekomst naast de gewone bussen én het nabije fijnmazige vervoer. Dat laatste beschrijven we in hfst. 3.

Wat?

Snelle directe en frequente verbindingen naar de topbestemmingen in de stad maken het ov aantrekkelijk en betrouwbaar.

Snelle metrobus verbindt belangrijke plekken in de stad

De schaa sprong van Nijmegen vraagt om op een andere manier naar de bus te kijken. Er zijn verschillende en veranderende reisbehoeften. We kiezen voor verschillende typen ov die daarbij passen. Zo zetten we op de belangrijke corridors in op snel, direct en frequent ov met een **metrobus**. We noemen dit de metrobus omdat we de kracht van een metro in gedachten willen houden bij het

ontwikkelen van deze belangrijkste verbindingen.

Kenmerken van een metrobus

- Hoogfrequent (8x per uur), zodat je nooit lang hoeft te wachten, met ruime bedieningstijden.
- Zoveel mogelijk ononderbroken routes: waar het kan vrijliggende busbanen en maatregelen voor een goede doorstroming, met oog voor fietser en voetganger.
- Tussen de belangrijke bestemmingen sneller dan en voorrang op de auto. Het drukke verkeer mag

15

Bereikbaar en verbonden | OV-visie gemeente Nijmegen 2025-2040



Netwerk metrobus

daarbij een beperkte invloed hebben op hoe lang de bus erover doet.

- Materieel met hoogwaardige uitstraling met voldoende comfortabele ruimte om veel passagiers snel in en- uit te kunnen laten stappen. Dat kan op drukke verbindingen een extra lange bus betekenen.
- Haltes met een hoger kwaliteitsniveau (bijvoorbeeld in voorzieningen of de route ernaartoe). Dit staat verder beschreven in hfst. 5 - 'de ov-reis is van deur tot deur'.

De metrobussen over deze corridors verbinden de campus, de ziekenhuizen, de binnenstad, de stations en de P+R's. Ook regionale lijnen rijden over deze corridors of krijgen een goede aansluiting op de treinen en metrobussen. Door de bus écht hoogwaardig te maken op belangrijke verbindingen wordt deze aantrekkelijker dan de auto, omdat hij sneller en directer rijdt dan de huidige bus. We zetten hiermee in op reizigersgroei en dragen direct bij aan de mobiliteitstransitie.

Onze ambitie voor de metrobus

Vanuit de verschillende rollen die we als gemeente hebben werken we aan onze ambitie voor de metrobus.

- We zorgen voor de aanleg en het onderhoud van de wegen en haltes voor de metrobus, omdat wij hier voor verantwoordelijk zijn. Ook richten we de openbare ruimte op de halte en de directe omgeving in. Daarbij letten we op de doorstroming, verkeersveiligheid én toegankelijkheid.
- We werken samen met de andere partijen in het ontwikkelteam van de ov-concessie aan de ontwikkeling van de metrobus.
- We gebruiken bestaande wegen en haltes beter door slimme aanpassingen te doen, zoals meer busstroken en/of vrije busbanen, beter verkeersmanagement en meer P+R-terreinen. We verbeteren de doorstroming door eenmalige investering in infrastructuur, waarmee meer ov voor hetzelfde geld mogelijk is (zie hfst. 2)
- We zetten in op ruimtelijke ontwikkeling rond de ov-corridors – de routes waar de metrobus rijdt - met ruimte voor wonen, werken en andere functies. We zien de ov-corridors waarop de metrobus rijdt als een economische hoofdbaan. Door te bouwen en te ontwikkelen langs deze routes blijft de vraag naar ov vanzelf op peil, omdat het ov voor meer mensen een vanzelfsprekende optie wordt (zie ook hfst. 6). Zo kunnen we de kwaliteit en beschikbaarheid van het ov ook in de toekomst garanderen, en blijft de stad duurzaam bereikbaar.
- We betrekken belangrijke bestemmingen in de stad zoals de campusinstellingen, onderwijs- en ziekenhuisorganisaties en vertegenwoordiging van de binnenstad vroegtijdig om onze ambitie waar te maken.

Metrobus als middel

De metrobus is geen doel op zich, maar een middel om de stad op de lange termijn goed bereikbaar te houden. Als ov-lijnen vaker, sneller en betrouwbaarder rijden, trekken zij ook meer reizigers. Die groei in gebruik willen we graag blijven stimuleren. Tegelijk mag goed ov niet aan zijn eigen succes ten onder gaan. Als lijnen te druk worden moeten we het ov-aanbod en onze ambities daarop aanpassen en verder laten meegroeien. Dat kan in samenwerking met andere maatregelen - bijvoorbeeld inzetten op spitsspreading, zoals dat eerder op campus Heyendaal succesvol was.

Om de ambitie van hoogfrequent, snel en aantrekkelijk ov echt waar te maken is grip op doorstroming van de bus essentieel. Hoe we grip op doorstroming van de bus krijgen is uitgebreid beschreven in hfst. 2 'doorstroming en betrouwbaar ov'.

Ontwikkeling van P+R's als belangrijke schakel in het netwerk

De P+R's (ook wel transferia of stadrandhubs) aan de randen van de stad vormen een steeds belangrijker onderdeel van het mobiliteitsnetwerk van Nijmegen.

Toegangspoorten

Zij zijn in de toekomst de belangrijkste toegangspoorten tot de stad, waar reizigers van buiten (van forenzen uit de regio tot dagjesmensen) naartoe reizen, bijvoorbeeld hun eigen auto parkeren en overstappen op het ov of de (eigen) fiets.

Naadloze overstap

De metrobussen naar belangrijke bestemmingen in de stad zijn op de P+R's een belangrijk deel van het mobiliteitsaanbod. Een groot deel van de auto-verplaatsingen in Nijmegen gaan van of naar buiten

de stad. De P+R's kunnen een deel van deze verplaatsingen opvangen, mits er een naadloze en intuïtieve overstap is van het autoparkeren op het ov direct naar de eindbestemming.

Hoogwaardige verbinding

Een P+R functioneert pas wanneer er een hoogwaardige ov-verbinding is en andersom. Alleen zo ontstaat er een echt hoogwaardige verbinding die bijvoorbeeld aantrekkelijker is dan de eigen auto. Als de timing van opleveren van de P+R en de hoogwaardige ov-verbinding niet gelijkloopt vraagt dat verwachtingsmanagement. We zetten daarom altijd in op totaalpakketten van P+R's, busbanen en flankerend beleid (zie hfst. 2 'doorstroming en betrouwbaar ov').

Rol van de gemeente

Het realiseren van succesvolle P+R's die bijdragen aan een bereikbare en leefbare stad is deels van andere partijen afhankelijk. Als gemeente nemen we regie op de ontwikkeling van P+R's en verkennen daarbij ook hoe we beheer en onderhoud het beste organiseren (bepalen/betrekken). Een succesvolle P+R is als een ketting die zo sterk is als de zwakste schakel – alles moet de extra overstap compenseren.

Voorbeelden van schakels:



Een ruimtelijk aantrekkelijke en sociaal veilige inrichting met adequaat beheer en onderhoud.



Een aantrekkelijk tarief, vooral ten opzichte van betaald parkeren in de stad, waarbij je bijvoorbeeld in één keer kunt betalen voor het parkeren en de ov-rit (combi-ticket).



Een intuïtieve klantreis van A tot Z: heldere communicatie en informatie, makkelijk kunnen betalen en in- en uitrijden en duidelijke bewegwijzering vanaf de snelweg, op de P+R, in

de bus, tot aan de bestemming en weer terug.

Verkennen van functievermenging: We kijken per P+R hoe een multifunctionele invulling kan worden bereikt met horeca, watertappunten, postpakketpunten en meer. We verkennen met de wijken en lokale ondernemers hoe de P+R een bredere relevantie voor de wijk kan hebben.

We verkennen de behoeften van grotere werkgevers en onderzoeken daarbij ook de mogelijkheden van publiek-private investeringen bij de ontwikkeling van P+R's. Daarbij kijken we ook naar voorbeelden elders.

Afstemming met grote werkgevers en locaties die veel bezoekers genereren in de stad om de vraag en zo het gebruik stimuleren. De bezoekers en werknemers van deze locaties worden zo bekend met de P+R's. Werknemers en bezoekers kunnen sneller op de bestemming zijn via een P+R, werkgevers kunnen dit stimuleren. We onderzoeken welke tarifiering passend is, zodat werkgevers de tarieven voor P+R-gebruik ook kunnen vergoeden.

Niet alleen de hubs aan de stadsranden in de vorm van P+R's zijn een belangrijke schakel van het netwerk. Elke halte van de metrobus in de stad werkt ook als een hub, maar dan op kleinere schaal, met alle voorzieningen die daarbij horen. Dat staat verder beschreven in hfst. 5 'de ov-reis is van deur tot deur'.



Het centraal station als spil

Het Stationsdistrict krijgt de komende jaren een flinke upgrade (zie ook hfst. 4: beter benutten van het spoor). Daarmee wordt de rol van het centraal station als spil van het Nijmeegse ov-netwerk verder verstevigd. Daarbij wordt het Stationsdistrict niet alleen een hoogwaardig knooppunt, maar zelf ook een aantrekkelijker bestemming.

Ook de opening van de Westentree heeft een impact op niet alleen het Stationsdistrict zelf, maar op het hele ov-netwerk. Het station opent zich naar de westkant. Dat betekent dat aan deze zijde meer bussen gaan aansluiten, goede fietsfaciliteiten komen en looproutes aantrekkelijk worden: alles voor een vanzelfsprekende overstap op de trein.



Hiervoor is de gemeente aan zet als wegbeheerder en als beïnvloeder in het ontwikkelteam binnen de ov-concessie.

Ook de andere Nijmeegse stations blijven belangrijke knooppunten in het ov-netwerk van de stad. Zie ook deel 4 'beter benutten van het spoor' voor meer over Nijmeegse spoorambities.

Winkelsteeg als nieuwe toplocatie

We bouwen en ontwikkelen in de komende jaren op meerdere plekken in de stad, waarvan de ontwikkeling van Winkelsteeg één van de belangrijkste en meest grootschalige is.

Winkelsteeg wordt niet alleen een belangrijke woon- en werklocatie, maar ook een belangrijk knooppunt in het ov-netwerk met station Goffert en een nieuw busstation.



We zetten ons via het ontwikkelteam van de concessie in op goede verbindingen per metrobus tussen Winkelsteeg, andere toplocaties en de regio.

Binnenstad beter bereikbaar per ov

De binnenstad blijft in een groeiend Nijmegen een belangrijke bestemming voor alle doelgroepen. Dat betekent dat er zowel een snelle, directe als een fijnmazige ov-bediening nodig is. Voor iedereen die er moet zijn, en op een manier die past bij het karakter van de binnenstad.

Vervoer naar de randen van de stad

De binnenstad zal in de toekomst bereikbaar zijn met de metrobus, die aan de randen stopt en daarmee voor zowel bewoners, vaste bezoekers als dagjesmensen een hoogwaardige verbinding vormt die hen dicht bij hun bestemming afzet. Aan de metrobushaltes aan de rand van het centrum stellen we hogere kwaliteitseisen qua ligging en inrichting dan bij andere haltes (zie ook het hfst. 5 'de ov-reis is van deur tot deur').

Vervoer in de binnenstad

Het is belangrijk dat er in de binnenstad ook nog altijd een fijnmazige vervoersmogelijkheid is voor wie de loopafstand van de haltes aan de randen van de binnenstad naar de bestemming een barrière vormt. Zeker gezien de verdere ontwikkeling van de binnenstad (inclusief het stationsgebied) is dit van belang. Het centrumgebied als geheel wordt groter. Zo zal het stationsgebied in 2050 volwaardig onderdeel van het centrumgebied zijn. De ruimte zal op sommige plekken in de binnenstad anders ingericht worden en het stationsgebied wordt verder ontwikkeld.

We onderzoeken als gemeente de komende jaren de beste invulling van het fijnmazige vervoersaanbod in de binnenstad. Zo zorgen we ervoor dat de binnenstad ook bereikbaar blijft voor reizigers die minder goed ter been zijn. Zo lang er nog geen ander goed fijnmazig aanbod voor de binnenstad is, blijft er een bus rijden tot in de binnenstad.



Doorstroming en betrouwbaar ov

2



ONZE AMBITIE

De betrouwbaarheid, frequentie en snelheid van de bus groeit. De doorstroming van snelle metrobussen op de hoofdassen krijgt topprioriteit.

22

Waarom?

Door in te zetten op doorstroming brengen we het openbaar vervoer in een positieve spiraal en maken we het een aantrekkelijker product. De concurrentiepositie van ov ten opzichte van de auto verbetert wanneer bussen sneller, frequenter en betrouwbaarder worden.

Een aantrekkelijkere snelle bus zorgt voor meer opbrengsten uit ticketverkoop. Voor hetzelfde budget kan met goede doorstroming ook meer ov worden geboden in de stad, een snellere bus is goedkoper om te laten rijden. Als we niet inzetten op doorstroming gebeurt het omgekeerde. Met een toename van verkeer en een dichter bebouwde stad wordt het risico groter dat de bussen vertraagd worden, en minder betrouwbaar. Bij tragere bussen zijn er meer voertuigen en chauffeurs nodig

voor dezelfde dienstregeling. Met meer mensen en woningen binnen de bestaande stadsgrenzen én de invoer van maximaal 30 km/h op sommige busroutes is meer aandacht voor doorstroming dus essentieel. Dat betekent goede monitoring, goed regelen van de voorrang en dus ook keuzes maken in het voordeel van de bus, en soms ten nadele van de auto. Dat sluit aan bij het inzetten op duurzame mobiliteit en slim omgaan met de beschikbare ruimte in de stad.

Wat?

Als gemeente zijn we aan zet om de randvoorwaarden te creëren waarbinnen het ov goed kan worden uitgevoerd. Dat doen we als wegbeheerder, ontwikkelaar en als verkeersregelaar met weginrichting en dynamisch verkeersmanagement.

We verkennen waar we slimme infrastructurele verbeteringen kunnen aanbrengen door busvervoer te scheiden van overig verkeer en met nog slimmere software voor verkeerslichten. Daarvan weten we dat we direct merkbaar de doorstroming van de bus kunnen verbeteren. Daarnaast blijven we continu in gesprek met de vervoerder en met de provincie over het oplossen van knelpunten.

Ruim baan voor de bus

Het scheiden van het busverkeer van het overige verkeer maakt de bus sneller en betrouwbaarder. De busbaan door de Spoorkuil is een sprekend voorbeeld. Voor de metrobussen is dit principe extra belangrijk: stap voor stap groeien we naar snelle corridors (hfst. 1) toe.

Waar het kan nemen we bij nieuw te ontwikkelen gebieden ruimte voor de bus direct mee in het ontwerp. In bestaande gebieden onderzoeken we ook hoe we de bus kunnen versnellen met gescheiden busstroken op delen van de hoofdassen, zodat de bus ook daar directer en betrouwbaarder wordt. Voorrang bij verkeerslichten draagt hier ook aan bij.

Knelpunten voor het ov monitoren

Het is belangrijk grip te krijgen op doorstroming van het ov.



Betrouwbaarheid en doorstroming

We stellen daarom normen aan betrouwbaarheid en doorstroming van de bus, zodat we goed kunnen meten en evalueren. Hoe streng die normen zijn hangt af van het type lijn – voor de metrobus stellen we bijvoorbeeld strengere/andere normen dan voor lijnen die door ‘30-kilometer per uur’-straten rijden. De invoering van maximaal 30km/u heeft voor ons als uitgangspunt dat de bus er qua snelheid op de totale lijn niet op achteruit gaat. We beginnen met een nulmeting van de doorstroming van het ov. Op basis van die nulmeting pakken we de grootste doorstromingsknelpunten voor de bus aan. We monitoren door elke twee jaar de doorstroming van de bus te onderzoeken. We beleggen het thema ‘doorstroming ov’ op een positie binnen de gemeente en werken op het thema nauw samen met vervoerder en provincie in ontwikkelteams.



Basis voor gesprekken

De monitoring van doorstroming gebruiken we niet alleen om zelf de doorstromingsknelpunten binnen de gemeente aan te pakken.

We gebruiken de monitor ook als basis voor gesprekken met de provincie, vervoerder en partners in de regio over de doorstroming van de bus. Daarnaast spreken we de vervoerder over welke knelpunten zij ervaren. De gemeente, provincie en vervoerder trekken samen op om knelpunten op te lossen. We blijven ook in gesprek met buurgemeenten over de doorstroming van de bus, zodat we betrouwbaar ov op regionale corridors realiseren.

Knelpunten voor het ov oplossen

Op wegvakken waar knelpunten zijn, passen we waar het kan en waar veel rijtijd te winnen valt de infrastructuur aan. Zo kan een bus op eigen infrastructuur langs een file rijden. Waar de bus op knelpunten nog geen prioriteit in de verkeerslichtenregeling heeft geven we wél prioriteit aan de bus, ook als dit ten koste gaat van de doorstroming van het autoverkeer.

Voorbeeld Oranjesingel/Canisiussingel

In het oog springend is de situatie op de Singels, de op-één-na drukste route langs een stadscentrum in Nederland en één van de grootste knelpunten in het Nijmeegse busnetwerk. De breedte van de Singels groeit niet mee terwijl het verkeer toeneemt. Er moeten daarom keuzes gemaakt worden. Niet alle vormen van vervoer kunnen evenveel prioriteit krijgen. Ongeveer 70% van het verkeer op de Singels komt niet uit het centrum en hoeft er niet naartoe. De busroute over de Singels wordt in de toekomst nog belangrijker als hoofdroute in het metrobusnetwerk. Op de Singels krijgt een betere doorstroming voor de metrobus daarom prioriteit boven de doorstroming van de auto. Dat is in lijn met de Uitvoeringsagenda Verkeersmanagement (2021), waarin de prioriteit van hoogwaardig ov boven overig verkeer op de S-routes al is vastgesteld. Ook zetten we ons in om hier op termijn een hoogwaardige metrobushalte bij de Van Schevichavenstraat te realiseren, zodat het makkelijker wordt om het centrum met de bus te bereiken.

Prioriteit voor het ov

Het sneller maken van de bus en het meer betrouwbaar maken van de dienstregeling gaat dus soms ten koste van de doorstroming van het autoverkeer. Er is niet altijd plaats voor zowel auto- als ov-infrastructuur. Op plekken waar de auto en het ov de ruimte delen, geven we het ov prioriteit. Voorbeelden hiervan zijn ov-stroken en voorrang



bij verkeerslichten. Dit komt niet alleen de doorstroming van het ov ten goede, maar ook de doorstroming van hulpdiensten, die op sommige plekken ook last hebben van de verkeersknelpunten. Ook is het onvermijdelijk dat ruimte en/of prioriteit voor de bus soms botst met ruimte en/of prioriteit voor de fiets. Uitgangspunt is dat we altijd eerst kritisch kijken naar de ruimte en prioriteit voor de auto voor we de ruimte voor de fiets verkleinen. Dit is in lijn met het beleid om actieve, duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit te stimuleren.

Heldere voorlichting



Keuzes in het voordeel van de bus en in het nadeel van de auto leggen we zo goed mogelijk uit. Inwoners, ondernemers en werknemers nemen we mee in ‘het waarom’: het totale plan achter de maatregel. Een goed aantrekkelijk totaalverhaal met snel en direct openbaar vervoer met reistijdwinst, uitstekend werkende P+R en uiteindelijk de voordelen van een aantrekkelijke en leefbare wijk en stad. Bij dit totaalverhaal hoort ook hoe de toekomst eruit zal zien als we de aanpassing niet doorvoeren en het autoverkeer blijven stimuleren ten koste van het openbaar vervoer.



30km-per-uur-straten

Bij het uitbreiden van 30km-per-uur-straten (GOW30) gaan we zorgvuldig te werk met maatregelen om de bus vloeiend door te laten rijden. We geven de ov-route daar voorrang op zijstraten en we leggen veiligheidsmaatregelen aan, zoals drempels, die geschikt zijn voor de bus. De routes van de metrobus gaan zo min mogelijk over deze straten. Bij de reguliere bus, die ook blijft bestaan, kan het voorkomen dat ze over de 30km-per-uur-straten rijden. Voor het fijnmazige vervoer hoeft de invoer van deze 30km-per-uur-straten geen beperking op te leveren.

Topprioriteit bij langdurige werkzaamheden

Bij noodzakelijke tijdelijke omleidingen door werkzaamheden geven we de doorstroming van ov ook prioriteit. Langdurige werkzaamheden vragen extra aandacht, vooral als het om belangrijke ov-knooppunten gaat.



Extra aandacht Stationsdistrict

Het nieuwe station in Nijmegen geeft het openbaar vervoer in de stad een nieuw gezicht.

Dit is het kloppende ov-hart van de stad.

Hier komen de meeste buslijnen samen en kan overgestapt worden op de trein en andersom. Vertragingen als gevolg van werkzaamheden aan de stationsomgeving hebben al snel effect op de punctualiteit van alle buslijnen.

Continu afstemmen

Daarom nemen wij de regierol op ons. We stemmen continu af met aannemers en vervoerder, zodat de dienstregeling van de bus tijdens de bouw zoveel mogelijk ongehinderd uitgevoerd kan worden.



Vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken

3



ONZE AMBITIE

Er is altijd een vorm van publiek vervoer dichtbij beschikbaar, ook voor mensen die minder ver kunnen lopen.

28

Waarom?

Nijmegen streeft naar een inclusief publiek vervoersysteem. Openbaar vervoer is daarin de ruggengraat. Als gemeente kunnen we nog drempels wegnemen om het openbaar vervoer vanzelfsprekender en toegankelijker te maken.

Fijnmazig vervoer

Naast de grote bussen stijgt ook de behoefte aan meer fijnmazig vervoer dieper in de wijken, dicht bij de voordeur. Tot 2035 neemt het aantal 70+'ers toe met 40%, waarmee deze groep relatief één van de hardst groeiende is. De mate van vergrijzing is per wijk verschillend. In Dukenburg en Nijmegen-Zuid is het aandeel 70+'ers momenteel al het grootst, maar alle wijken krijgen ermee te maken. Deze vergrijzing vormt een grote uitdaging voor het Wmo-vervoer per taxi in de komende jaren. AVAN verzorgt in Nijmegen het Wmo-vervoer. Om de Wmo-taxi beschikbaar te houden voor de mensen die het echt nodig hebben is een aangepaste koers nodig.

We zetten in op:

1. Het toegankelijker maken van het reguliere openbaar vervoer.
2. Het vergroten van een fijnmazig netwerk in de buurt met aanvullende alternatieven.

Het toegankelijker maken van ov

Naast de snelle directe bussen heeft en houdt Nijmegen een goed basisnetwerk van reguliere bussen.

In de wijken blijft minimaal twee keer per uur een bus rijden. Deze bussen rijden dagelijks en meer mensen zouden hier gebruik van kunnen maken. Door de drempels die er voor mensen zijn van verschillende kanten aan te pakken vergroten we de kans dat meer mensen dat kunnen en willen doen.

Vervoer nabij

De behoefte aan nog fijnmaziger vervoer gaat toenemen in de hele stad.

Dat gaat over vervoer dat dieper in de wijken komt, dicht bij de voordeur, en over vervoer tussen wijken onderling. De gewone stadsbussen zijn daar niet altijd voor geschikt. Er zijn al mooie initiatieven uitgevoerd door vrijwilligers zoals Automaatje, de Boodschappenbus en Toektoek. En er is AVAN, dat mensen met een Wmo-indicatie vervoert met een taxi. Om de groeiende behoefte aan fijnmazig vervoer in de toekomst te kunnen blijven bedienen is een schaa sprong nodig op het gebied van fijnmazig vervoer.

29

Bereikbaar en verbonden | OV-visie gemeente Nijmegen 2025-2040

Wat?

Als gemeente willen we garanderen dat zoveel mogelijk mensen van het ov gebruik kunnen maken. En wanneer dat niet lukt is er een fijnmazig netwerk als aanvulling op het ov.

Toegankelijker maken van ov

Het ov moet toegankelijk zijn. Als gemeente zorgen we dat in elke wijk een bus kan rijden en kunnen we drempels wegnemen voor het gebruik van de bus.

Positie bus in de wijken garanderen

Bij de verdere uitrol van maximaal 30 km per uur trekken we nauw samen op met de busvervoerder om de positie op de weg voor de bus in de wijken te bewaken, zodat alle wijken met een normale stadsbus bereikbaar zijn en blijven.

Drempels voor reizigers wegnemen

Er bestaan verschillende soorten drempels die het gebruik van het openbaar vervoer kunnen belemmeren: financieel, mentaal én fysiek. We pakken deze drempels integraal aan, vanuit meerdere invalshoeken. Daarbij hanteren we de volgende leidende principes:

- **Een OV-reis van deur tot deur**
De kwaliteit van loop-en fietsroutes naar de halte en van en naar de bestemming moet op orde zijn. Deze is bepalend of een ov-reis gemaakt kan worden.
- **OV moet een vanzelfsprekende keuze zijn**
Het moet logisch en gemakkelijk zijn om voor het openbaar vervoer te kiezen.
- **OV moet betaalbaar blijven**
De kosten mogen geen belemmering vormen.

In hfst.5, 6, 7 en 8 gaan we dieper op deze leidende principes.

Fijnmazig vervoer

Het fijnmazige vervoer in en tussen de wijken is een belangrijke ontwikkelopgave voor de komende jaren. Het is een thema waarop we als gemeente de regie gaan pakken. Hieronder beschrijven we hoe we dat onder andere willen doen.

Vervoer op aanvraag

In de toekomst kan er mogelijk ook een kleiner busje dieper in wijken of tussen wijken onderling komen. Niet in plaats van, maar als aanvulling op het bestaande openbaar vervoer. Soms is het bijvoorbeeld net te ver lopen van een zorginstelling naar een bushalte en dan is het fijn als er vervoer dichterbij is of in de eerste of laatste kilometer kan voorzien. Deze mogelijkheden willen we verkennen. De uitdaging is hoe dit toekomstbestendig te organiseren. Dat doen we door ons goed te verdiepen in de behoeften van mensen. We willen het belang van onze inwoners in verschillende wijken en omstandigheden goed leren begrijpen om er goed op in te kunnen spelen. Ook door lering te trekken uit eerdere pilots, zoals Brengflex of de Stadshopper. En we laten ons inspireren door succesvolle voorbeelden bij andere gemeenten.

Sociale basis ondersteunen

Ook zien we mogelijkheden om de fijnmazige vervoersbehoefte voor een deel beter in vullen vanuit de sociale basis. Vrijwilligersvervoer is een mooie en belangrijke aanvulling op het bestaande vervoer. Vrijwilligers helpen mensen die anders moeilijk op pad kunnen, en dat waarderen we enorm. Maar omdat vrijwilligersvervoer niet altijd beschikbaar of voorspelbaar is, zien we het niet als

iets waar mensen op móeten kunnen rekenen. We blijven het daarom stimuleren en ondersteunen, maar nooit als vervanging van regulier openbaar vervoer. We willen investeren in het binden van vrijwilligers en bureaucratie wegnemen waar dit in de weg zit, zodat het voor meer mensen aantrekkelijk wordt. De samenwerking met de bewoners, welzijnsorganisaties, wijkteams en met AVAN vormen hiervoor de basis. Samen onderzoeken we hoe we initiatiefrijke inwoners en mensen die bereid zijn om meer voor elkaar te betekenen, meer ondersteuning kunnen bieden. Het gaat hierbij om het vervoer binnen de wijk en tussen de wijken, maar óók om kleinschalig vervoer naar bijvoorbeeld de binnenstad. Per wijk kan die aanpak wat verschillen omdat de kans van slagen groter is als de aanpak past bij de cultuur en dynamiek van de wijk. Het college en de raad hebben in het voorjaar van 2025 de uitgangspunten voor het versterken van de sociale basis vastgesteld. Hierin wordt uitgegaan van een gebiedsgerichte aanpak. In lijn daarmee kijken we ook naar mobiliteit en specifiek naar vrijwilligersvervoer.

Loket

We willen in ieder geval als gemeente een centraal aanspreekpunt realiseren met actief ondersteunend beleid. Het is belangrijk om als gemeente de juiste voedingsbodem voor fijnmazig vervoer (bijvoorbeeld gereden door vrijwilligers) te scheppen. Eén centraal ondersteunend loket als aanspreekpunt en coördinatiepunt binnen de gemeente kan initiatiefnemers op weg helpen. En het is van belang kleinschalige vervoersinitiatieven te ondersteunen, in financiële zin, maar ook met overleg en evaluatie, het wegwijs maken in de mogelijkheden en het verbinden met andere organisaties in de stad.

Ontwikkelopgave

Het vervoer op aanvraag, het ondersteunen van de sociale basis en het inrichten van 1 loket zien we als één ontwikkelopgave om in de groeiende behoefte naar fijnmazig vervoer te voorzien.

Niet als losse kortstondige pilot, maar een als een brede meerjarige aanpak en beweging die we als gemeente ondersteunen. Hiervoor stellen van een plan van aanpak op. Een kwartiermaker is nodig die als verbinder helpt, ondersteunt, stimuleert en coördineert.

Van elkaar leren

Samen met de verschillende maatschappelijke organisaties in de stad willen we de fijnmazige vervoersbehoefte en de ontwikkeling daarin verder in kaart brengen. We kijken naar goede voorbeelden elders, bijvoorbeeld de HugoHopper (een geprofessionaliseerde organisatie voor vrijwilligersvervoer in gemeente Dijk en Waard) of de WijkHopper (een kleinschalig vervoersinitiatief in de Drechtsteden, gereden door chauffeurs vanuit re-integratie). Op basis van het plan van aanpak kunnen we in één of enkele delen van de stad aan de slag. Zo leren we hoe we het fijnmazig vervoer ook in kunnen zetten in andere delen van de stad, met oog voor de verschillen tussen wijken.



Beter benutten van het spoor

4

ONZE AMBITIE

We benutten en versnellen de schaal-sprong op het spoor: elke 10 minuten een trein op de hoofdverbindingen en naadloos aansluiten op alles op en rond het station.

34

Waarom?

Steeds meer mensen maken in de toekomst gebruik van de trein van en naar Nijmegen. Deze groei van het aantal reizigers, met name de stromen van werkenden, scholieren en studenten, vraagt om ov dat veel mensen tegelijk kan vervoeren.

Hoogwaardig Nijmegen Centraal Station

Station Nijmegen ontwikkelt zich tot hoogwaardig Nijmegen Centraal Station: een voor iedereen toegankelijk knooppunt met sterke verbinding van spoor, bus, fiets, lopen én snelle verbinding met P+R's in alle windrichtingen rond de stad. Ook de andere stations worden belangrijke kleinere knooppunten in het ov-netwerk van stad en regio.

Hoogfrequente treinen

Hoogfrequente treinen vervullen de reisbehoefte het beste, en zijn ook nog een ruimte-efficiënte vorm van vervoer. Het Stationsdistrict (met nieuwe West-entree) vergroot de toegang tot de trein, maakt ruimte voor groei en versterkt Nijmegen als knooppunt. Er komen hier 2000 woningen bij. Ook rond de andere Nijmeegse stations wordt de woon- en werkfunctie verder ontwikkeld. Bouwen rond de stations en het daar toevoegen van meer functies maakt het logischer om met het ov te reizen (zie ook hfst. 6, 'het ov is voor de reiziger een vanzelfsprekende optie').

Maatregelen

De komende tijd wordt gewerkt aan wat echt nodig is om meer treinen te kunnen laten rijden. Met het Programma Hoogfrequent Spoor worden tal van maatregelen getroffen: een extra eilandperron, een nieuwe doorgetrokken reizigerstunnel onder de sporen door, een volwaardige West-entree. Aanpassingen aan sporen en wissels maken het mogelijk om treinen sneller te laten in- en uitrijden, en er komt meer ruimte voor het opstellen van treinen. Elektrische treinen in plaats van diesels op de Maaslijn maken het regionale netwerk daarnaast schoner, stiller, sneller en betrouwbaarder.

Verbeterslag

Met deze maatregelen scheppen we de randvoorwaarden om samen met alle partners (NS, ProRail, het Rijk, provincies, regionale vervoerders) een echte verbeterslag op het spoor te realiseren, zodat het aanbod kan meegroeien met de stad. De volgende stap is hogere frequenties, minder wacht- en reistijd en een hogere betrouwbaarheid van het ov.

Wat?

Om de trein vaker en sneller te laten rijden en een betere overstap te organiseren stelt Nijmegen zich op als betrouwbare samenwerkingspartner. Voor vervoerders, andere overheden en ervaringsdeskundigen.

Meer treinen

Op meerdere routes en lijnen zetten we in op meer treinen per uur.

Hierdoor wordt de drukte beter verdeeld. Binnen de gemeentegrenzen en op het terrein van ProRail

worden hiervoor al verschillende maatregelen getroffen. Om dit mogelijk te maken is echter meer nodig: bijvoorbeeld aanpassingen aan de infrastructuur en een betere verdeling van de capaciteit van het spoor over een heel traject. Dat valt vaak

buiten onze directe verantwoordelijkheid en/of gemeentegrenzen. De samenwerking met partners is hierbij dus erg belangrijk. Waar het past sluiten we aan bij het de spoorambities van onze partners: bijvoorbeeld die uit het Koersdocument Zuidflank van de GMR of de aankomende nieuwe Spoor-agenda van provincie Gelderland. (beïnvloeden)

Schiphol-Utrecht-Nijmegen

De ochtendspits is het drukst richting Utrecht en in de middagspits weer terug. De treinen in de tegen-overgestelde richting (‘s ochtends vanuit Utrecht naar Nijmegen en ‘s middags terug) worden steeds beter bezet door de economische ontwikkeling en groeiende werkgelegenheid in Nijmegen. De ver-binding Schiphol–Utrecht–Nijmegen groeit mede door deze sterkere ‘tegenspits’ door naar een hogere frequentie (elke tien minuten een trein). Dit wordt ook wel ‘spoorboekloos’ rijden genoemd: lang wachten is er niet meer bij, er gaat altijd een trein binnen een paar minuten. We letten hierbij op een gelijkmatige verdeling over het uur en een verbeterde en versnelde overstap in Arnhem voor treinen die niet doorrijden naar Utrecht.

IJssellijn

Ook pleiten we voor meer treinen en een snellere verbinding met Oss en ‘s-Hertogenbosch, met in ‘s-Hertogenbosch altijd een goede overstap rich-ting Eindhoven. Hiervoor moeten waarschijnlijk enkele knelpunten worden aangepakt buiten onze gemeentegrenzen, zoals de enkelsporige brug bij Ravenstein en de spoorcapaciteit bij station Oss. Daarvoor maken we ons hard door samen op te trekken met o.a. gemeente ‘s-Hertogenbosch, de provincie Noord-Brabant, provincie Gelderland, ProRail, NS en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Maaslijn (Nijmegen – Cuijk- Limburg)

Meer treinen per uur tussen Venlo en Nijmegen

maken de campus en het centrum van en naar het zuiden beter bereikbaar. Niet 4 maar 8 keer per uur in de spits is de volgende verbeterstap op de Maaslijn. Dat is onder meer belangrijk om zo de P+R-functie van de stations Mook-Molenhoek en Cuijk te versterken. Goede parkeervoorzieningen en altijd een trein binnen enkele minuten, maakt de overstap op trein op deze stations ook voor automobilisten logisch en aantrekkelijk. Daarnaast onderschrijven wij de ambitie voor een directe intercity tussen Nijmegen en Maastricht zodra het spoor daarvoor geschikt is gemaakt.

Verbinding Duitsland

We zetten in op het verstevigen van de internatio-nale aansluiting via Arnhem en de spoorroute naar de Alpenlanden, onder andere als beter alternatief voor korte vluchten. Hiervoor bestaat een corridor-agenda waarin verbeteringen vastgelegd zijn, waaronder het realiseren van een goede overstap vanuit Nijmegen. Het belang hiervan behartigen we samen met de regio. Mogelijke nieuwe inzichten uit toekomstig onderzoek naar de verbinding Nijmegen – Kleve nemen we ter harte.

Nachttreinen

We pleiten samen met provincie Gelderland voor meer nachttreinen van en naar Nijmegen. In navolging van de nieuwe impuls van de nacht-bussen is het wenselijk om ook meer nachttreinen op Nijmegen te laten aansluiten dan nu het geval is. De hogere beschikbaarheid, ook in de nacht, maakt de trein een meer vanzelfsprekende optie.

Balans personen – goederen

Niet alles kan tegelijk. De ruimte op het spoor is beperkt en vraagt keuzes.

Als er gekozen moet worden tussen meer goede-rentreinen of meer personentreinen, dan weegt het vervoer van personen voor ons het zwaarst. Als snelgroeiende stad geven we de komende jaren

daarom prioriteit aan het comfortabel kunnen verplaatsen van zoveel mogelijk mensen per trein waar dat mogelijk is. Sturen op meer goederen-treinen via de Betuweroute draagt hieraan bij.

Samenwerkingen

Ontwikkelingen in de spoorwereld zijn afhankelijk van veel partijen en vragen een lange adem. Dit maakt het belangrijk om een duidelijke stip op de horizon te zetten en daar consistent met een coalitie van partijen aan te werken. We trekken samen op in de lobby in strategische samenwer-kingen met andere gemeenten, de provincies Noord-Brabant, Limburg en Gelderland, de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, NS, regionale vervoerders zoals Arriva, ProRail en het Rijk.

Hogere treinfrequenties

Het verhogen van treinfrequenties is van belang voor (toekomstige) werkgevers, inwoners en bezoekers van de stad. Hun stem willen we laten horen in de gesprekken over het spoor die we voeren met partners. De noodzaak kwantificeren we daarbij om de urgentie duidelijk te maken en omdat het toenemende werkgeversbelang en de ontwikkeling van extra woningen het belang van meer treinen bekrachtigt.

Naadloos overstappen

De herinrichting en functievermenging aan beide kanten van het station (centrum- en westzijde) biedt een kans om de bewegwijzering, infor-matievoorziening en algemene toegankelijkheid van het gebied te verbeteren. Dat doen we bijvoorbeeld met heldere looproutes, begrippe-lijke verdeling van bussen, taxi’s en deelmobil-iteit, Kiss & Ride en extra fietsparkeerplaatsen.

Afstemmen en aansluiten

De stationsomgeving is eigendom van en in beheer door verschillende partijen met eigen belangen en verantwoordelijkheden. Daarom is regie nodig om te zorgen dat alles in het stationsgebied goed en duidelijk op elkaar aansluit. Deze regierol pakt de gemeente op.

Het gaat hierbij om

- **Lopen:** drempelloze looproutes, heldere informatie en wegwijzers.
- **Fiets:** extra plekken om de fiets te parkeren, inclusief fietsen van bijzonder formaat en deel-fietsen, en snelle en veilige fietsroutes naar beide entrees, deelfietsplekken.
- **Bus:** herkenbare busstations aan centrum- én westzijde met korte loopafstanden en goed geregelde verkeerslichten (in overleg met de busvervoerder).

Ervaringsdeskundigheid

We werken in nauwe samenwerking met erva-ringsdeskundigen van verschillende doelgroepen, NS, ProRail, de regionale vervoerders en andere aanwezige aanbieders. Zo zorgen we voor een goede aansluiting met de stad en kan iedereen gebruik maken van de diensten die het station te bieden heeft. (zie ook hfst. 8 ‘openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik’ en hfst. 5 ‘de ov-reis is van deur tot deur’)

Afstemmen

Daar waar de gemeente niet direct over gaat (bijvoorbeeld toiletten, ov-service, liften en rol-trappen) stemmen we af binnen het ontwikkelteam voor het regionale busvervoer en in de werkgroep met ProRail en NS voor de treinen.



**De ov-reis is
van deur tot deur**

5

ONZE AMBITIE

De reis van of naar
het ov toe mag geen
drempel zijn om het
ov te kunnen of willen
gebruiken.
Het ov wordt pas echt
sterk als de hele reis
van deur tot deur klopt.

Waarom?

Een reis met het ov staat nooit op zichzelf. In de praktijk is het altijd een keten van verplaatsingen: van huis naar de halte, van het station naar de eindbestemming. Die eerste en laatste stukken van de reis, het voor- en natransport, zijn belangrijk. Het bepaalt in hoeverre mensen het ov kunnen én willen gebruiken. De bus- of treinreis kan nog zo goed geregeld zijn, maar mensen kiezen er niet voor als de route naar de halte onduidelijk, oncomfortabel of onveilig is. Ook een moeilijke overstap kan een reiziger afschrikken.

De hele reis

We moeten dus kijken naar de hele reis: wat is er nodig voor en na de bus- of treinreis? De verdere ontwikkeling van het ov doen we daarom altijd in samenhang met het voor- en natransport. De inrichting van de openbare ruimte speelt daarin een grote rol.

Duurzaam

Als stad willen we duurzame, actieve en ruimte-efficiënt vervoer stimuleren. Daarom geven we prioriteit aan lopen en fietsen. Dat zijn belangrijke manieren waarop mensen naar een halte reizen, en dus een belangrijk onderdeel van het ov-systeem. Ook deelmobiliteit, zoals de deelfiets, is een waardevolle aanvulling op het ov. Wat nog vaak ontbreekt, is een goede koppeling tussen deze vormen van voor- en natransport en het ov zelf. En juist dat is nodig om het ov-systeem verder te laten groeien.

Wat?

De ketenreis is zo sterk als de zwakste schakel. Als gemeente zijn we scherp op waar we het verschil kunnen maken bij het verbeteren van loop-en fietsroutes.

Passende haltevoorzieningen

De haltevoorzieningen, van bankje tot deelmobiliteit, vormen een belangrijke schakel tussen voor-/natransport en de ov-reis.

De schaalsprong in twee richtingen maakt dat we ook gericht gaan bepalen welke voorzieningen er op welke halte nodig zijn om het ov beter aan te laten sluiten op het voor- en natransport én de doelgroepen in het ov.

Snel en frequent

Bij het snelle en frequente ov (metrobus) maakt de kwaliteit van de halte echt een stap omhoog. We zetten in op haltes met een hoogwaardige

uitstraling en comfortabele wachtvoorzieningen met genoeg plek voor reizigers. Daarnaast investeren we in het toevoegen van (veilige) fietsparkeerplekken – ook voor buitenmaatse fietsen zoals bakfietsen. We zorgen voor goede bereikbaarheid per fiets en de aanwezigheid van deelmobiliteit op haltes van de metrobus. Door bij deze haltes in te zetten op kwaliteit en goede voorzieningen voor het voor- en natransport, vergroten we het gebied dat deze haltes bedienen. Zo kunnen meer mensen gemakkelijker gebruikmaken van het snelle en frequente ov.

Nabij en sociaal

Langs de nabije en sociale lijnen zijn andere haltevoorzieningen nodig, zoals meer bankjes. Die zijn niet alleen belangrijk op de halte zelf, maar ook op de routes naar het ov. Bij het bepalen welke voorzieningen nodig zijn op en rond een halte kijken we niet alleen naar het aantal instappers. We letten ook op welke voorzieningen er in de buurt aanwezig zijn, zoals zorginstellingen of wijkcentra, en op de groepen reizigers die vooral gebruik maken van de halte.

Deelmobiliteit en openbaar vervoer kunnen goed naast elkaar bestaan én elkaar versterken. In combinatie met het ov gaat het dan vooral over de (elektrische) deelfiets. Als deze bij haltes en stations beschikbaar zijn, bieden ze een extra mogelijkheid voor het voor- en natransport. De ov-fiets van NS is hier een bekend en succesvol voorbeeld van. Deelfietsen die verspreid door de stad staan (zogenoemd free floating) kunnen voor sommige groepen reizigers een beter alternatief bieden dan de bus. Ze maken het mogelijk om kortere of fijnmazigere reizen te maken.

De bushalte



Op en rondom een bushalte zijn verschillende onderdelen en voorzieningen in beheer bij verschillende partijen. Als gemeente gaan we over zaken als het bushokje of bankje, het halteperron en fietsenstallingen. Daarin kunnen we bepalen.

Voorzieningen



Voor andere haltevoorzieningen zijn we afhankelijk van de vervoerder (zoals het haltebord) of van de provincie (zoals het digitale vertrektijdscherm). In dat geval kunnen we als gemeente beïnvloeden. Ook in het toevoegen van deelmobiliteit op ov-haltes hebben we te maken met andere partijen, namelijk de aanbieders van deelmobiliteit. Dit doen we in lijn met onze Aanpak Deelmobiliteit.

Vanaf de start van deur tot deur

Bij nieuwe en bestaande ruimtelijke ontwikkelingen denken we vanaf het begin na over de routes van en naar het openbaar vervoer. Dat betekent dat we in elke fase – van beleid tot ontwerp, tot uitvoering – aandacht is voor deze routes. Zo garanderen we de ov-reis van deur tot deur. Voor het beleid en ontwerp van de routes naar het ov kunnen we zelf veel bepalen. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld het aanpassen van fietsenstallingen en loop- en fietsroutes van en naar bushaltes toe.



Plaats van haltes aanpassen

Waar nodig kunnen we, in overleg met provincie en vervoerder, ook haltes verplaatsen. Zodat ze bijvoorbeeld dichterbij voorzieningen als zorginstellingen, supermarkten of wijkcentra komen te liggen. Dat speelt vooral bij de sociale en nabije lijnen. Omdat hiervoor samenwerking met de provincie en vervoerder nodig is, kan de gemeente dit niet volledig zelf bepalen, maar vooral beïnvloeden.



Door het ov vanaf de start mee te nemen in ruimtelijke ontwikkelingen en haltes strategisch te plaatsen, dragen we bij aan het ov als vanzelfsprekendere optie. Zie daarvoor ook hfst 6.

Gericht ingrijpen

De loop- en fietsroutes van en naar het openbaar vervoer zijn nu in de stad nog niet overal toegankelijk en worden niet overal als veilig ervaren. Daarom ontwikkelen we de komende jaren een nieuwe aanpak, die gebaseerd is op betrekken van de stad.



In gesprek

In gesprek met wijkraden en op basis van meldingen halen we op hoe het volgens de stad gesteld is met de routes van/naar bushaltes.

Met deze informatie kunnen we, samen met ervaringsdeskundigen, gericht schouwen, toetsen



aan ons toegankelijkheidsbeleid en waar nodig verbeteren. Bij busstations en haltes met veel toevoer, zoals de centrumhaltes, kijken we actief naar (grootschalige) verbeteringen. We werken hierin samen met de Uitvoeringsagenda Lopen.

**Het ov is voor de reiziger
een vanzelfsprekende optie**

6

ONZE AMBITIE

Alle inwoners, werknemers en bezoekers van Nijmegen nemen het ov mee in hun overweging bij het plannen van een reis.

46

Waarom?

Om de groei van de stad goed op te vangen, moeten alternatieven voor de auto aantrekkelijker en vanzelfsprekender worden.

Logisch makkelijk en bekend

We willen dat meer mensen kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer, dat vraagt om een gedragsverandering. Zo blijft Nijmegen leefbaar en goed bereikbaar, nu en in de toekomst. Daarom zorgen we dat reizen met de fiets of het ov een logische, makkelijke en bekende keuze wordt voor inwoners, werknemers en bezoekers.

Samenwerking en afstemming

Gedrag en keuzes hangen van veel factoren af. Drukke en betaald parkeren in de binnenstad stimuleren mensen om vaker het openbaar vervoer naar het centrum te nemen. Andersom geldt: als parkeren goedkoop of gratis is, wordt de auto al snel de meest vanzelfsprekende optie. Dat vraagt om goede samenwerking en afstemming tussen verschillende partijen.

Wat?

Nieuwe (woningbouw)ontwikkelingen bieden kansen om het openbaar vervoer sterker te maken. Nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen en onderwijslocaties bouwen we bij voorkeur aan het bestaande én toekomstige ov-netwerk. Zo wordt het ov vanzelf een logische keuze voor bewoners, werknemers en bezoekers van deze gebieden.

De eerste paal is een haltepaal

Vanaf het begin zorgen we dat ontwikkelgebieden de juiste ov-voorzieningen krijgen.

Dat verbetert de bereikbaarheid van deze gebieden en versterkt de business case van het ov. Want een goed bereikbaar gebied is aantrekkelijker om in te wonen, werken en investeren. Daarom zetten we actief in op bijvoorbeeld:



OV centraal stellen

Een centrale plek voor het ov in nieuwe plannen, vanaf het eerste ontwerp tot en met de uitvoering. Daarbij houden we rekening met toekomstige groei van het gebied.



Investerings als onderdeel van plannen

Gezamenlijke investeringen in ov-bereikbaarheid als onderdeel van nieuwe plannen voor

gebiedsontwikkeling. We vinden dat ontwikkelaars en overheid hier samen aan kunnen bijdragen. We onderzoeken hoe we dit het beste kunnen organiseren, met voorbeelden zoals Utrecht Rijnburg ter inspiratie.

Kosten samen dragen

In de eerste jaren van een nieuw gebied zijn er vaak nog weinig reizigers, terwijl de kosten voor goed openbaar vervoer al volledig gemaakt moeten worden. Daarom vinden we dat deze kosten samen gedragen moeten worden door alle betrokken partijen: gemeente, provincie, vervoerder en soms ook ontwikkelaars. Iedereen profiteert immers van een goed bereikbare en aantrekkelijke ontwikkeling.

Zie ook hfst. 1, waar we inzetten op de ontwikkeling langs ov-corridors om de totale business case van

47 Bereikbaar en verbonden | OV-visie gemeente Nijmegen 2025-2040



Bepalen



Beïnvloeden



Belangen behartigen



Betrekken

het ov te versterken. En hoofdstuk 6, waarin we het ov van deur tot deur vanaf de start meenemen in ontwikkelingen.

Vanzelfsprekend met het ov naar werk
Werkgevers hebben een belangrijke rol in het vanzelfsprekender maken van het openbaar vervoer voor woon-werk verkeer, namelijk via hun mobiliteitsbeleid.

Grotere werkgevers zijn sinds juli 2024 verplicht te rapporteren over het woon-werkverkeer van hun werknemers, waarbij op termijn mogelijk een maximale CO2-uitstoot per werkgever volgt.

Als gemeente zien we mogelijkheden om hier – samen met werkgevers – aan bij te dragen en structurele gedragsverandering onder werknemers te realiseren, bijvoorbeeld:

Stimuleren en faciliteren

Als een van de grotere werkgevers hebben we als gemeentelijke organisatie een voorbeeldfunctie. Daarom stimuleren en faciliteren we onze werknemers om (vaker) voor duurzame reisopties zoals het ov te kiezen. We monitoren deze ontwikkelingen als onderdeel van onze registratieplicht.

Samenwerken binnen programma's

We blijven samenwerken binnen programma's als Slim en Schoon Onderweg en Duurzaam Heijendaal. We versterken de programma's en maken ze zichtbaarder, zodat meer werkgevers bekend raken met wat het te bieden heeft. Daarbij richten we ons op alle soorten werknemers: zowel kenniswerkers als praktijkwerkers. Samen met werkgevers en partners in de programma's onderzoeken we welke maatregelen het beste werken om werknemers te stimuleren vaker de fiets, het openbaar vervoer of deelmobiliteit te gebruiken.

Aandachtspunten ophalen

Via een jaarlijkse enquête (bijv. via het Ondernemerspanel en/of monitor vestigingsklimaat) halen we de belangrijkste aandachtspunten voor het openbaar vervoer vanuit werkgeversperspectief op. Dit biedt continue input voor de ontwikkelingsgesprekken van de ov-concessie.

Overleg

Via onze accounthouders binnenstad en economie, onze campuspartners en een werkgeversbenadering waarbij we samenwerken met de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, hebben we doorlopend, minimaal één keer per jaar, contact met werkgevers over hoe we samen het ov-gebruik effectief kunnen stimuleren.

Door de inzet op een snelle metrobus naar toplocaties in de stad, zoals grote werklocaties, dragen we ook bij aan het ov als vanzelfsprekende optie voor de reiziger. *Zie ook hfst. 1.*

Vanzelfsprekend met het ov in de vrije tijd

Naast structurele gedragsverandering richten we ons ook op incidentele gedragsverandering. We willen dat reizigers het openbaar vervoer vaker meenemen in hun overweging, ook bij recreatieve reizen en evenementen. We zien daarvoor de volgende mogelijkheden:

In gesprek

We blijven en gaan in gesprek met partijen als NS, ProRail, busvervoerders en organisatoren van evenementen in Nijmegen, zoals de Vierdaagse, Zevenheuvelenloop en activiteiten in het Goffertpark. Het doel is te verkennen welke aanpassingen mogelijk zijn zodat bezoekers vaker met het openbaar vervoer komen. Denk aan tijdelijke extra verbindingen, het aanpassen van haltes of extra capaciteit tijdens piekmomenten. Maar ook



kortings- en stimuleringsacties voor het ov.

Mogelijkheden bespreken

We bespreken met provincie, NS en busvervoerders de mogelijkheden om de bedieningstijden incidenteel aan te verruimen bij grote evenementen, zodat bezoekers ook 's avonds nog met het ov terug kunnen reizen.

Communicatie en campagne(s)

Het doel van de communicatie en campagne(s) is om het openbaar vervoer als reismogelijkheid zichtbaarder te maken, inwoners het laagdrempelig uit te laten proberen en het imago van het openbaar vervoer te verbeteren. Zo willen we gewoontegedrag doorbreken en duurzaam reisgedrag stimuleren.

Reisgedrag onderzoeken

Voordat we campagnes inzetten, doen we onderzoek naar gedrag en doelgroepen. Hierbij brengen we in kaart wie de verschillende doelgroepen zijn, hoe hun huidige en gewenste reisgedrag eruitziet en welke maatregelen en interventies kunnen leiden tot het gewenste gedrag.

Communicatieplan

Op basis van deze inzichten ontwikkelen we een communicatieplan, afgestemd op de verschillende doelgroepen en over een langere periode. Daarbij denken we bijvoorbeeld aan:

- Levensveranderende gebeurtenissen en werkzaamheden benutten om het ov met acties onder aandacht te brengen. Dit zijn geschikte momenten om gewoontegedrag te doorbreken. Denk aan:
- aanhaken bij de het ov-welkomstpakket voor nieuwe bewoners dat de Groene Metropoolregio heeft gemaakt;
- gerichte promotie van passende ov-abonnementen (bijvoorbeeld voor pas afgestudeerden of gepensioneerden);

- samenwerking met werkgevers, zodat nieuwe werknemers actief worden geïnformeerd over ov-mogelijkheden (eventueel met een eigen welkomstpakket)
- het aanbieden van ov-alternatieven of -kortingen bij werkzaamheden zoals wegafsluitingen.
- korte promotie acties (zoals tijdelijk gratis ov of korting bij P+R) bij werkzaamheden zoals wegafsluitingen om mensen te verleiden de auto vaker te laten staan.

We monitoren het effect van deze acties door te kijken hoeveel extra ov-reizigers dit oplevert, zowel op de korte als langere termijn. Dit doen we vanuit onze samenwerking binnen de Groene Metropoolregio en met de provincie en vervoerders.

Bekender maken

Samen met de provincie en vervoerder onderzoeken hoe we het openbaar vervoer bekender kunnen maken bij de verschillende groepen reizigers.

Successen vieren

Tot slot vieren we samen met de provincie en vervoerder successen en laten we actief zien welke verbeteringen er zijn in het Nijmeegse openbaar vervoer. De eerste momenten hiervoor zijn de start van de nieuwe ov-concessie en de vaststelling van deze ov-visie. Ook jagen we regionale en provinciale campagnes rond het openbaar vervoer aan.



Openbaar vervoer is betaalbaar

7

ONZE AMBITIE

Betaalbaarheid is geen reden om het ov in Nijmegen niet te kunnen of willen gebruiken.

52

Waarom?

De prijs is een veelgehoorde reden waarom mensen niet met het openbaar vervoer willen of zelfs kunnen reizen. Het verbeteren van betaalbaarheid is dan ook een belangrijk uitgangspunt.

Kosten

Zo'n 10% van de Nederlanders ervaart momenteel problemen bij het betalen van zijn of haar vervoer. Zij hebben moeite om 'gewoon mee te doen' in de maatschappij – terwijl dat juist ook financiële problemen kan verminderen of voorkomen.

Deze groep ervaart een prijsprobleem. Naast inwoners die het openbaar vervoer simpelweg niet kunnen betalen, kent het openbaar vervoer vaak ook een negatieve prijsperceptie.

De ondoorzichtigheid van kaartjes, kortingen en abonnementen, maakt dat veel mensen door de bomen het bos niet meer zien, en uiteindelijk soms ook daadwerkelijk duurder uit zijn. Om onze doelstellingen voor een leefbare en bereikbare stad te behalen én meedoen te (blijven) stimuleren, is het daarom essentieel dat de kosten voor reizigers niet verder toenemen en dat deze negatieve perceptie van de prijs van het ov wordt verbeterd.

Wat?

We zetten het succes van het busvoordeelabonnement voort en maken het makkelijker en transparanter.

Busvoordeelabonnement

Nijmegen kent het Busvoordeelabonnement, waarmee inwoners met een inkomen tot 130% van het sociaal minimum voor een klein bedrag buiten de spits met de bus kunnen reizen. Hierdoor hebben zij meer mogelijkheden om mee te doen in de maatschappij. We nemen hiermee het prijsprobleem van ov voor deze groep voor een groot deel weg.

Financiële ondersteuning

Vanuit de visie op financiële bestaanszekerheid zetten we de komende jaren in op het sneller en makkelijker bereikbaar maken van hulp voor onze inwoners. We werken toe naar een Maatschappelijk Meedoen Budget (MMB), zoals dat eerder in de gemeente Wageningen is ingevoerd. Dat betekent dat alle regelingen op inkomensondersteuning worden omgezet naar één MMB. Per huishouden wordt bekeken hoeveel extra financiële

ondersteuning nodig is, wat zij vervolgens maandelijks ontvangen. Dit systeem gaat uit van vertrouwen en eigen regie en is voor inwoners veel eenvoudiger dan het aanvragen van allerlei verschillende regelingen.

Gevolgen van veranderingen

Een verandering naar een Maatschappelijk Meedoen Budget heeft mogelijk ook gevolgen voor het Busvoordeelabonnement. Hoe we dat inrichten wordt in 2026 nader onderzocht, waarbij we oog hebben voor wat de meest effectieve maatregel is om mensen te helpen en op een gezonde manier mee te laten doen aan de maatschappij. Tot de invoering van het MMB blijft het Busvoordeelabonnement voor inwoners met een laag inkomen in zijn huidige vorm beschikbaar en onderzoeken we – samen met de vervoerder – de wensen en mogelijkheden om het huidige Busvoordeelabonnement uit te breiden.



Onderzoeken naar abonnementsvormen

We onderzoeken bijvoorbeeld een abonnement dat ook tijdens de spits geldig is, zodat men ’s ochtends vroeg met het abonnement van/naar werk of de dokter kan. En een variant waarbij ook kinderen gratis mee kunnen reizen, zodat families gezamenlijk op pad kunnen. Maar ook een variant waarbij het gebied waarbinnen het Busvoordeel-abonnement geldig is wordt uitgebreid, zodat ook de reisbewegingen vanuit en naar de regio hiermee kunnen worden gemaakt.

Aansluiten bij behoeften

Verder blijven we het gebruik en ervaringen van het Busvoordeelabonnement monitoren, zodat we goed blijven aansluiten bij de behoeften van gebruikers.



We behouden de naam ‘Busvoordeelabonnement’ voor de herkenbaarheid, ook als kenmerken en/of voorwaarden veranderen. We zorgen voor goede informatievoorziening en communicatie.



We werken mee aan regionale en/of landelijke opschaling (bijvoorbeeld wanneer het landelijke ov-product Onderwegpas tot verdere uitwerking komt) vanuit de huidige ervaringen met het Busvoordeelabonnement.

Tarifiering

Het ov-tarief is een belangrijke knop om aan te draaien, omdat hier keuzes en gedrag direct mee kunnen worden beïnvloed. We vinden het essentieel dat de tarieven voor reizigers niet verder toenemen, ondanks stijgende kosten in de ov-sector. De tarieven voor de bus worden door de provincie Gelderland vastgesteld, maar we zien wel een verantwoordelijkheid om bij te dragen aan de betaalbaarheid van het ov voor onze inwoners, werknemers en bezoekers voor zowel bus als trein.

Inzet gemeente

We zetten ons bij de gesprekken met het Rijk, de regio, de provincie en de vervoerder continu in om de reiskosten voor het openbaar vervoer niet verder toe te laten nemen. Daarbij blijven we ons ook inzetten voor de betaalbaarheid voor incidentele reizigers, die veelal zonder abonnement reizen.

Verbeteren van de transparantie en prijsperceptie

Niet alleen het kunnen betalen van het openbaar vervoer is een belangrijk aandachtspunt. Veel mensen nemen ov nu niet mee in de overweging omdat het relatief duur is/likt ten opzichte van bijvoorbeeld de auto. Dit probleem van prijsperceptie speelt voor veel mensen en we zetten ons in dit weg te nemen. Zo dragen we ook bij aan de vanzelfsprekendheid van het openbaar vervoer (zie ook hfst. 6). Daarvoor zien we een aantal mogelijkheden.

Transparantie

We sturen aan op een transparanter kaart- en tariefsysteem, zodat het makkelijker wordt om de juiste korting te krijgen en reizigers er onbezorgder vanuit kunnen gaan dat zij de meest voordelige prijs betalen. Dat noemen we het ‘best price principle’. We onderschrijven de ontwikkeling van het nieuwe systeem van tarieven dat ontwikkeld wordt door Gelderland, Overijssel en Flevoland. Daarmee wordt onder meer ingezet op een staffelkorting (als je meer reist betaal je minder per rit).

Inzicht in ov-abonnementen

We zetten in samenwerking met de vervoerder actief in op het vergroten van de bekendheid van de beschikbare ov-abonnementen, die voor sommige reizigers een uitkomst kunnen bieden in de betaalbaarheid van het ov. We besteden daarbij specifieke aandacht aan de informatievoorziening voor niet-Nederlandstaligen en mensen met



beperkte geletterdheid of digitale vaardigheden.



Aantrekkelijke ov-tarieven

Of het openbaar vervoer als duur wordt ervaren, wordt ook beïnvloed door de prijzen van de alternatieven en het gemak dat men ervoor krijgt. We zetten ons in om ov qua beprijzing aantrekkelijker te maken dan bijvoorbeeld taxi of auto.

Openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik

8

ONZE AMBITIE

Voor eenieder die met het ov op pad wil of daarvan afhankelijk is, is het ov zowel fysiek als mentaal toegankelijk.

58

Waarom?

Reizen met het openbaar vervoer zou voor iedereen mogelijk, makkelijk en duidelijk moeten zijn. In de praktijk is dat nu niet altijd zo. Sommige inwoners ervaren belemmeringen als ze met het ov willen reizen. Deze drempels kunnen afhangen van waar ze wonen, wanneer ze reizen of van hun persoonlijke situatie.

Design-for-all

We willen dat reizen met het openbaar vervoer ook voor hen een reële en aantrekkelijke mogelijkheid wordt. Daarom hanteren we het algemene principe ‘design-for-all’ (zie inleiding) en nemen we ervaren drempels zoveel mogelijk weg. Zo helpen we inwoners, werknemers en bezoekers om zelfstandig(er) te reizen met het openbaar vervoer. Daarmee zorgen we voor een sterker ov-systeem en verlichten we de druk op het doelgroepenvervoer, die door de vergrijzing steeds verder toeneemt (zie ook hfst. 3).

Hiermee dragen we bij aan het VN-verdrag handicap en sluiten we onder meer aan bij ons Actieprogramma Inclusie ‘Iedereen doet mee!’ en het landelijke ‘bestuursakkoord toegankelijkheid

openbaar vervoer’. In dat akkoord spreken verschillende partijen uit de ov-sector af om samen te werken aan volledig toegankelijk ov in 2040.



Toegankelijkheid

Als gemeente beseffen we dat ‘beperkingen’ en ‘kwetsbaarheid’ brede begrippen zijn. We gaan de uitdaging aan omdat we toegankelijkheid echt serieus nemen. Dat doen we samen met de stad: We halen ervaren belemmeringen op via de ov-ambassadeurs en de STIPS – als voelsprietten in de wijken. En we werken structureel samen met ervaringsdeskundigen bij het ontwikkelen en toetsen van onze plannen. Zo houden we voortdurend rekening met verschillende gebruikservaringen. Deze input nemen we ook mee in onze gesprekken met provincie en vervoerders.

Wat?

We zetten een diverse mix van maatregelen in om zowel fysieke en mentale barrières weg te nemen.

Toegankelijke stations en haltes

Op dit moment is 54% van de ov-haltes in Nijmegen rolstoeltoegankelijk. We willen dat alle haltes in de toekomst volledig motorisch én visueel toegankelijk zijn. Zodat reizigers zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. De meeste bus-haltes vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente als wegbeheerder. Daardoor kunnen we zelf veel doen om de toegankelijkheid te verbeteren.

Basisnorm opstellen

We stellen een basisnorm op voor de toegankelijkheid van ov-haltes in Nijmegen. Deze norm sluit aan bij ons Handboek Toegankelijkheid en bij het Besluit Toegankelijkheid Openbaar Vervoer (BTOV). Op basis hiervan verbeteren we de komende jaren stap voor stap de toegankelijkheid op de ov-haltes. Dat doen we samen met ervaringsdeskundigen (zoals het Zelfregiecentrum). De norm geldt ook voor het aanleggen en beheren van nieuwe ov-haltes.





We voeren daarbij, wederom in overleg met ervaringsdeskundigen, structurele monitoring uit om te volgen hoe toegankelijk de ov-haltes zijn.

Ervaringen meten



We meten niet alleen de normen, maar ook de ervaringen van reizigers. Daarbij is niet alleen de ov-halte belangrijk, maar juist ook de weg ernaar toe (zie ook hfst. 5: de ov-reis is van deur tot deur). Daarom maken we een plan om regelmatig steekproeven te doen met ervaringsdeskundigen.

Duidelijke informatie

We zorgen samen met provincie en vervoerders voor betrouwbare informatie over de toegankelijkheid van ov-haltes én voertuigen in Nijmegen. Deze gegevens moeten altijd actueel en duidelijk zijn, zodat reizigers goed reisadvies kunnen krijgen dat past bij hun situatie.

Uitbreiding van ondersteuning in het openbaar vervoer

We doen in Nijmegen al veel om mensen te helpen/leren reizen met het openbaar vervoer en om eventuele angsten weg te nemen. De komende jaren breiden we deze ondersteuning verder uit. We richten ons daarbij op een bredere groep mensen die deze hulp (al dan niet tijdelijk) nodig heeft om zelfstandig te kunnen of durven reizen.

Kennis maken met ov



We willen gebruikers van het doelgroepenvervoer vaker kennis laten maken met openbaar vervoer, wanneer dat voor hen (op sommige momenten) een reële optie is. Samen met de doelgroep onderzoeken we wat hen kan helpen om drempels te verlagen. Op basis daarvan starten we bijvoorbeeld – in lijn met het Actieprogramma Inclusie – trajecten om kinderen uit het leerlingenvervoer te leren zelfstandig reizen met het ov. Hierbij kunnen we samenwerken met de ov-ambassadeurs.

Bekendheid van ov-ambassadeurs

We vergroten de bekendheid van de ov-ambassadeurs en zetten in op voortzetting en uitbreiding van de ondersteuning die zij bieden. De organisatie groeit mee met de doelgroep, en we onderzoeken of uitbreiding naar andere doelgroepen nodig is. Bepalen en beïnvloeden



Zelfredzaamheid in het ov

We werken samen met bestaande en nieuwe partners (zoals AVAN, Stichting MEE, Sterker en Bindkracht 10) om de zelfredzaamheid in het ov te vergoten. Samen met AVAN en de ov-vervoerders onderzoeken we of een ov-abonnement voor Wmo-reizigers hierbij een passend hulpmiddel kan zijn.



Reisassistentie

We pleiten voor verbetering en uitbreiding van de beschikbare reisassistentie, bijvoorbeeld ook de overstap van trein naar bus.



Verbeterde informatievoorziening

Actuele en begrijpelijke informatievoorziening is belangrijk om goed met het openbaar vervoer te kunnen reizen. Nu ervaren reizigers hierin nog drempels: (reis)informatie is soms niet up-to-date, onduidelijk of moeilijk te vinden. Ook weten veel reizigers niet welke ondersteuning er beschikbaar is. Daarom zetten we in op duidelijke, begrijpelijke (reis)informatie en persoonlijke hulp waar nodig. Zo maken we het openbaar vervoer beter te begrijpen en prettiger in gebruik. Verbeteren betekent soms ook vereenvoudigen.

Digitaal informatiepunt

We bundelen alle informatie over mobiliteit in Nijmegen – van parkeren en fietsen tot deelvervoer, bus en trein. Dit doen we via een digitaal informatiepunt én via fysieke plekken zoals de STIPs. Deze informatie is open toegankelijk, zodat andere partijen deze gegevens kunnen gebruiken.



Verstoringen



We pleiten voor het verbeteren van de informatievoorziening bij verstoringen, zodat reizigers tijdig zijn geïnformeerd en weten wat hun alternatieven zijn.

Begrijpelijke taal



We zorgen er – samen met de provincie en vervoerders – voor dat alle communicatie over het ov in begrijpelijke taal is (B1-niveau). Zo blijft informatie duidelijk voor zoveel mogelijk inwoners.

Bewegwijzering



We verbeteren de bewegwijzering op bushaltes en stations, samen met de provincie en vervoerders. Daarbij besteden we extra aandacht aan het centraal station en nieuwe stadsdelen in ontwikkeling.

Persoonlijke ondersteuning



We blijven ons inzetten voor ov-informatiepunten en ticketbalies, zodat reizigers ook persoonlijk geholpen kunnen worden als dat nodig is.

Aan de slag

Met deze visie is de koers voor de toekomst van het openbaar vervoer in Nijmegen uitgezet. In dit hoofdstuk blikken we vooruit: welke stappen zijn nodig om van visie naar uitvoering te komen? Ook gaan we in op de financiële kaders en investeringen die bij de verdere uitwerking een rol spelen.

Samen investeren

De in deze ov-visie geschetste schaa sprong in het openbaar vervoer vraagt om extra inzet van de gemeente Nijmegen, zowel beleidsmatig als financieel. De visie bevat ambities die verder gaan dan het huidige beleid en de bestaande middelen. De daadwerkelijke financiële impact hangt af van de keuzes, prioriteiten en het tempo waarin maatregelen in de komende jaren worden uitgewerkt. Deze concretisering vindt plaats in de Uitvoeringsagenda ov, die na vaststelling van deze visie wordt opgesteld.

Op hoofdlijnen gaat het om extra investeringen en middelen in de volgende categorieën:

Infrastructuur en inrichting

Investeringen in (her)ontwerp van wegen, weg-nemen van knelpunten en meer ruimte voor de metrobus. haltevoorzieningen, P+R-terreinen en (toegankelijkheids-)verbeteringen in de openbare ruimte rond haltes en stations.

Beheer, onderhoud en monitoring

Structurele kosten voor onderhoud van nieuwe infrastructuur, zoals P+R-terreinen. Daarnaast vragen we extra inzet op verkeersmanagement (software) monitoring van doorstroming en betrouwbaarheid, en periodieke evaluatie van de effecten van maatregelen.

Programma’s en samenwerking

middelen voor communicatie, gedragsbeïnvloeding, Slim & Schoon Onderweg, participatie en samenwerking met werkgevers en maatschappelijke organisaties en vervoerders en meer inzet in het ontwikkelteam van de concessie. Meer accounthouderschap als het gaat om afstemming met toplocaties en doorontwikkeling naar metrobus-corridors. Ook is meer afstemming nodig voor de tweede pijler onder deze visie: meer inzet op

coördinatie en regie en ondersteuning door de gemeente rond het fijnmazige vervoer in de stad, en met ervaringsdeskundigen in contact blijven.

Sociaal en inclusief vervoer

ondersteuning van fijnmazige vervoersinitiatieven, uitbreiding van het Busvoordeelabonnement en maatregelen om openbaar vervoer toegankelijker te maken, zoals het bevorderen van begripelijkheid met initiatieven als reisassistentie en ov-ambassadeurs. Daarnaast zet de gemeente in op een bredere onderzoeksopgave rond fijnmazige bereikbaarheid en ondersteuning van vrijwilligers, zodat iedereen mee kan komen in de toekomst.

Een deel van deze opgaven kan worden gerealiseerd binnen bestaande budgetten en via koppeling met andere gemeentelijke programma’s (zoals mobiliteit, duurzaamheid, inclusie en leefomgeving). Voor andere onderdelen zal aanvullende dekking worden gezocht, onder meer via **provinciale en rijksbijdragen, regionale samenwerking en cofinanciering door ontwikkelaars of werkgevers**. Daar waar extra middelen vanuit de gemeente nodig zijn zal dit in het Uitvoeringsprogramma worden uitgewerkt.

Menskracht

Omdat de ruimtes kleiner en de uitdagingen in de stad groter worden, wordt met name één taak van de gemeente steeds belangrijker: continu goede afstemming vinden tussen stakeholders en hun schurende belangen om de mobiliteitstransitie in goede banen te leiden.

De veranderingen in de stad vinden ook in hoger tempo plaats. Dit vraagt steeds meer personele capaciteit, van stadsrealisatie, stadsontwikkeling en stadsbeheer. Soms is een lange, wat onzichtbare, adem nodig om zaken in beweging te krijgen. Denk bijvoorbeeld aan het organiseren en faciliteren van het fijnmazige vervoer, door het bij elkaar

brengen van initiatieven en vrijwilligers. In potentie staan hier hoge maatschappelijke baten tegenover. Achter de schermen vraagt dit relatiemanagement, coördinatie en het verkennen van soms nog onbekend terrein. Dit vraagt menskracht die extra nodig is boven op het bestaande werkpakket.

Indicatieve investering gemeente

Voor een aantal thema’s uit deze visie bestaat geen programma. Daarnaast is er niet voor alle onderdelen subsidie mogelijk vanuit de provincie of het Rijk. Bijvoorbeeld kosten voor aanvullende gemeentelijke en personele inspanningen en gemeentelijk onderhoud betaalt de gemeente zelf.

In de onderstaande tabel staat een indicatie van de aanvullende gemeentelijke kosten voortvloeiend uit de ov-visie. We starten vanaf 2026 de uitvoeringsagenda op en we gaan in 2028 over tot volledige uitvoering. De opstart nemen we mee in het koersdocument 2026 en de uitvoerings-

agenda in het koersdocument van 2027.

De tabel geeft uitsluitend aanvullende gemeentelijke kosten weer. De bijdragen aan het ov van de provincie en het Rijk, als ov-vervoerautoriteiten, zijn een veelvoud hiervan.

Verwachte jaarlijkse kosten (in Euro's)

	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

Voor het ontwerpen en onderhouden van maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming is een investeringskrediet nodig. Dit zijn kosten die horen bij investeringen in nieuwe infrastructuur. We wenden dit krediet aan voor een ontwerpteam. Dit krediet is voor de gemeente beperkt, omdat het grootste deel aangevuld wordt met subsidies van ov-vervoersautoriteiten.

Een exploitatiekrediet is nodig om overige kosten uit de ov-visie te dekken. Dit zijn de kosten die elk jaar terugkomen. Het grootste aandeel in dit krediet komt voor de uitbreiding van het busvoordeelabonnement. Daarnaast is het exploitatiekrediet nodig voor dekking van de kosten voor

personeel: Specifiek de beheerder/ regisseur en de kwartiermaker-fijnmazig-vervoer, omdat er op deze vlakken substantieel extra inspanning gevraagd wordt van de gemeente.

Aanvullende middelen

De bovenstaande indicatieve middelen voor de ov-visie zijn op dit moment niet beschikbaar binnen het programma Mobiliteit. Aanvullende middelen moeten worden gezocht. We doen voor de opstart van de uitvoeringsagenda een claim in het koersdocument van 2026 en voor de hele uitvoeringsagenda een claim in het koersdocument van 2027.

De volgende stap: een Uitvoeringsagenda ov

Na vaststelling van deze ov-visie stelt de gemeente een Uitvoeringsagenda ov op. In dit document worden de ambities en ontwikkelrichtingen uit de visie vertaald naar concrete projecten, prioriteiten en samenwerkingen. De uitvoeringsagenda vormt daarmee de brug tussen strategie en uitvoering: zij maakt inzichtelijk wat we doen, wanneer en met wie.

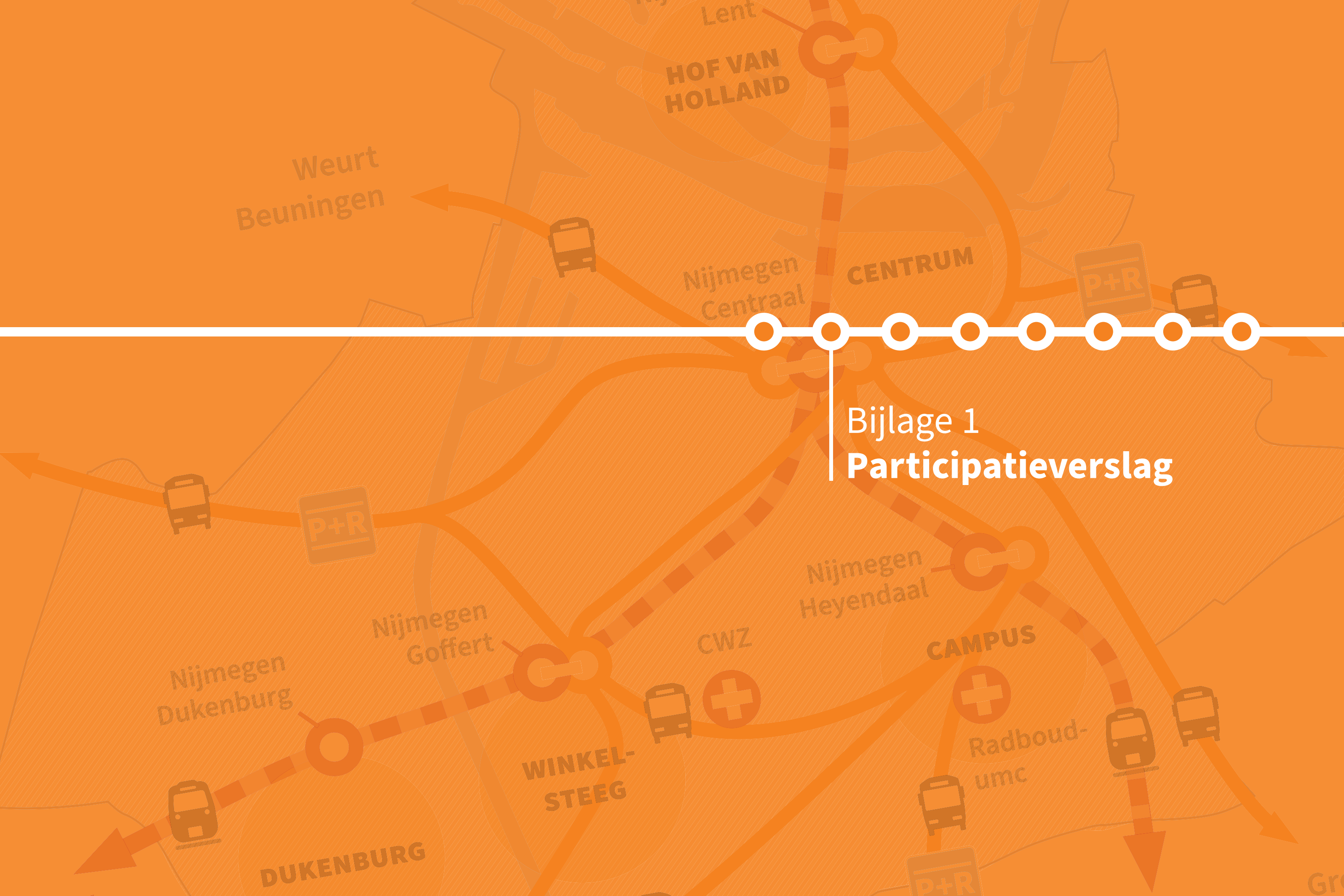
Belangrijke onderdelen van de uitvoeringsagenda:

- de fasering in de tijd
- de definitieve financiële onderbouwing per maatregel
- de organisatie en benodigde menskracht
- de wijze van monitoring en bijsturing.

Ook beschrijven we hoe de gemeente samenwerkt met partners zoals provincie, vervoerders, werkgevers, maatschappelijke organisaties en inwoners om de schaa sprong in het openbaar vervoer stap voor stap te realiseren. Zo groeit het Nijmeegse openbaar vervoer mee met de stad: verbonden, dichtbij en toekomstbestendig.

Bijlagen

- 1 Participatieverslag
- 2 Reactiememo



Bijlage 1
Participatieverslag

Participatieverslag ov-visie Nijmegen

Aanleiding en doel

Het afgelopen jaar werkten we aan een vernieuwde ov-visie voor gemeente Nijmegen. Hiermee geven we antwoord op de vraag waar Nijmegen over 10-20 jaar staat op het gebied van openbaar vervoer en kan worden gebruikt als inbreng van gemeente Nijmegen in de ov-concessie. Maar deze ov-visie is zowel ambtelijk als bestuurlijk ook een ‘opstapje’ voor ambities in de verdere toekomst.

Vrijwel alle belanghebbenden hebben al een mening over het thema openbaar vervoer. Openbaar vervoer is namelijk een onderwerp met een breed maatschappelijke impact. Het doel van het nieuwe beleid is keuzes maken die richting geven aan de toekomst van het openbaar vervoer in Nijmegen. En er zijn veel mensen die belang hebben bij het openbaar vervoer – ouderen, werkgemers, studenten, mensen met minder geld of een slechtere gezondheid en ook veel andere inwoners en bezoekers.

Vanuit de omgevingswet – die het vroegtijdig betrekken van belanghebbenden voorschrijft, maar zeker ook vanuit haar rol als belanghebbende (vanuit diverse beleidsterreinen) en belangenvertegenwoordiger (van zowel de gemeentelijke organisatie als externe stakeholders – en vooral ook inwoners) is participatie voor gemeente Nijmegen daarom van belang. Dit vraagt om een zorgvuldig participatieproces waarin het gesprek wordt aangegaan met een brede maatschappelijke

vertegenwoordiging. Vóóordat formele besluitvorming van start gaat. Zodat inwoners in staat worden gesteld mee te denken aan nog te maken keuzes voor de toekomst van de stad.

Daarom speelde participatie in het gehele proces van de ov-visie een belangrijke rol. Het doel is om met behulp van deze zorgvuldige participatie te komen tot een breed gedragen ov-visie voor de gemeente Nijmegen waarin de diverse belangen uit de stad goed vertegenwoordigd zijn. We hopen met deze participatie de betrokkenheid vanuit de stad bij de besluitvorming te verbeteren, transparantie te creëren en de inhoudelijke kwaliteit van de ov-visie te verbeteren.

Dit participatieverslag betreft een terugkoppeling van het participatieproces, biedt een overzicht van de aanpak van de participatie van de ov-visie Nijmegen, evenals de belangrijkste opbrengst vanuit de brede participatie.

Proces

Het participatieproces van de ov-visie is opgebouwd aan de hand van drie fasen.

Fase 1: Verkenning

oktober 2024 t/m februari 2025

Deze fase liep vanaf de start van het project tot en met het moment dat de startnotitie in de gemeenteraad werd besproken. Het voornaamste doel van deze fase van participatie was om thema’s, aandachtspunten en kaders voor de ov-visie en het bredere participatietraject op te halen.

Fase 2: Brede participatie

april 2025 - juni 2025

Na bespreking van de startnotitie door de gemeenteraad zijn we gestart met de brede participatie in de stad binnen de gestelde kaders

vanuit de startnotitie. Op die manier haalden we gericht op specifieke thema’s wensen en belangen op vanuit een bredere groep inwoners, werknemers, werkgevers en maatschappelijke vertegenwoordigers uit de stad.

Fase 3: Uitwerken, toetsen en terugkoppelen

juli 2025 t/m oktober 2025

Toetsen en terugkoppelen: het verwerken en toetsen van de opgehaalde input en gericht terugkoppelen wat ermee is of wordt gedaan. In deze fase was participatie er met name op gericht om 1) uitwerkingen te toetsen; en 2) resultaten terug te koppelen.

Wie hebben we betrokken?

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de belanghebbenden die we gedurende het proces om te komen tot een nieuwe ov-visie hebben betrokken, en op welk niveau zij een rol hebben gespeeld.

Participatieniveau	Fase 1	Fase 2	Fase 3
MEEBESLISSEN	Kernteam College	Kernteam College	Kernteam College
MEEWERKEN	Ambtelijke collega's (specialisten, strategen) Gemeenteraad	Klankbordgroep Ambtelijke collega's	
MEEDENKEN	Ambtelijke collega's Klankbordgroep Vervoerders Regio en Provincie	Inwoners Bezoekers Werkgevers	Klankbordgroep Ambtelijke collega's
MEEWETEN	Buurgemeenten		Buurgemeenten Inwoners Vervoerders Provincie

Kernteam

Ambtelijke collega’s uit het team mobiliteit namen samen met adviseurs van Mobycon en Forseti plaats in het kernteam van de ov-visie. Dit kern-team is op alle niveaus van participatie betrokken en trekker voor de totstandkoming van de ov-visie.

Klankbordgroep

Gedurende het gehele proces hebben we gewerkt met een externe klankbordgroep, bestaande uit een combinatie van werkgevers en belangen-

organisaties. Onderdeel van de klankbordgroep waren Huis voor de Binnenstad, AKKU, Zelfregie-centrum Nijmegen, Campuspartner (Radboud Universiteit), CWZ ziekenhuis, vertegenwoordiging uit het ROCOV Gelderland, vertegenwoordiging uit de mobiliteitswerkgroep van de wijkraden (Nijmegen-Noord en Bewonersoverleg Lindenholt).

Bij hen haalden we vroegtijdig input op en toetsten we op verschillende momenten in het proces of we nog op de juiste koers zaten.

Hoe hebben we betrokken?

Fase 1: Verkenning

De participatie in fase 1 was er primair op gericht om input op te halen voor de startnotitie aan de gemeenteraad. Met deze startnotitie stelden we de kaders vast waarbinnen we de ov-visie verder uitwerken. Om te komen tot deze startnotitie, hebben we verschillende participatiestappen doorlopen.

Interviews

januari 2025

We hebben diverse interviews gehouden met relevante beïnvloeders. Deze interviews hebben plaatsgevonden met provincie, Groene Metropool-regio Arnhem-Nijmegen, AVAN en Connexxion. In de interviews toetsten we de dilemma’s en ver-kenden we aanvullende aandachtspunten.

Aftrapbijeenkomst klankbordgroep

24 januari 2025

Tijdens de eerste aftrapbijeenkomst bij Blixem hebben we samen met de klankbordgroep kennis-gemaakt, toelichting gegeven op de ov-visie en de aanbesteding van de ov-concessie en hebben we aandachtspunten en ambities op het gebied van openbaar vervoer verkend. Op deze manier zijn we

het gesprek met de stad al begonnen voordat de kaders zijn bepaald.

Feedback bijeenkomst klankbordgroep

14 februari 2025

Een conceptversie van de startnotitie is gedeeld met de klankbordgroep. Aan de hand van hun feedback, hebben we een bijeenkomst georgani-seerd in wijkcentrum Villanova, waarin we (con-flicterende/belangrijke) feedback op de startnotitie hebben besproken. Het doel hiervan was niet om alles op te lossen, maar om elkaars perspectieven te begrijpen en mogelijke oplossingen te ver-kennen. Aan de hand hiervan hebben we afspraken gemaakt over de verwerking en afronding tot definitieve startnotitie.

Technische toelichting voor de Raad

2 april 2025

Tijdens een technische toelichting hebben we raadsleden meegenomen in het ov-landschap en de kaders voor de ov-visie. We presenteerden de aanleiding, beoogde kaders en proces voor de ov-visie. Aanvullend hebben we een bustocht georganiseerd langs een aantal plekken, waar toelichting is gegeven over actualiteiten en

dilemma’s. Met een tussenstop in Lindenholt, waar het Bewonersoverleg Lindenholt (BOL) toelichting gaf over hun rol in de wijk en in de klankbordgroep en we een ‘ov-quiz’ speelden.

Andere activiteiten

Andere activiteiten die in deze fase hebben plaatsgevonden, zijn de interne ambtelijke afstemming (continu) en het bestuderen van diverse beleidsdocumenten.

Fase 2: Brede participatie

De fase van brede participatie kenmerkte zich door met de kaders van de startnotitie verdere input op te halen in de stad. Op die manier hebben we de ontwikkelprincipes van verdere invulling kunnen voorzien. We hebben daarvoor de volgende participatiestappen doorlopen.

Klankbordgroep bijeenkomst

21 maart 2025

Na vaststelling van de startnotitie door College hebben we dit teruggekoppeld aan klankbord-groep. Tijdens deze bijeenkomst op het Project-kantoor Stationsdistrict hebben we diverse inhoudelijke aandachtspunten besproken evenals het voorstel voor grootschalige inwonerparti-patie. Op basis hiervan zijn aanscherpingen gedaan op dit voorstel, zodat het een aanpak van en voor de stad is geworden.

Ov-bakfiets in de wijken

mei 2025

De gemeente Nijmegen beschikt over een bakfiets waarmee we op 4 verschillende dagen in mei 2025 op diverse locaties verspreid door Nijmegen heb-ben gestaan. Deze locaties zijn gekozen op basis van een goede spreiding door de stad en afge-stemd met de klankbordgroep. Het doel was niet om een volledig beeld op te halen, maar wel om

een gevoel te krijgen bij wat er leeft in de stad. De hoofdboodschap was dan ook: we vinden het belangrijk om in gesprek te zijn/blijven met de stad en op te halen wat er speelt op het gebied van openbaar vervoer. Waarbij we van de gelegenheid gebruik hebben gemaakt om mensen te infor-meren over de ov-visie en aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de ov-visie op te halen.

Woensdag 7 mei 2025

Winkelcentrum Hatert, Campus, Radboudumc, Sint Jacobslaan

Dinsdag 13 mei 2025

Lindenholt Leuvenbroek, Lindenholt Horstacker, Winkelcentrum Dukenburg, Daalseweg

Vrijdag 16 mei 2025

Molenweg, Station, Hart van Waalsprong

Zaterdag 31 mei 2025

Centrum

Behalve diverse flyers ter informatie (o.a. over het busvoordeelabonnement, de ov-ambassadeurs en toelichting op de ov-visie), waren er diverse gespreksstarters beschikbaar om met Nijmege-naren in gesprek te gaan. Zo hadden we ‘gespreks-starterkaartjes’ met daarop concrete vragen gerelateerd aan de ontwikkelprincipes voor de ov-visie, zogenaamde stembuizen waar mensen fictief ov-budget konden verdelen over verschil-lende keuzes voor het ov in de stad én konden Nijmegenaren hun ‘droom’ voor het ov in Nijmegen op een puzzelstukje meegeven. Vanuit het project-team van de ov-visie waren altijd twee collega’s aanwezig voor het gesprek. Op diverse momenten sloten ook de vrijwillige ov-ambassadeurs aan.

Online participatieplatform

april t/m mei 2025

Behalve participatie in de wijken, hebben we ook een online pagina met informatie over de ov-visie ingericht: onzestad.nijmegen.nl/openbaar-vervoer.

We zijn ons er namelijk van bewust dat we via de participatie in de wijken slechts beperkt bereik hebben. De online pagina gaf ons de gelegenheid om nog wat breder te informeren en op te halen. Behalve toelichting op de ov-visie en het proces, hadden inwoners van begin mei tot half juni ook de gelegenheid om hier algemene reactie met betrekking tot de ov-visie achter te laten en mee te denken over concrete vragen gerelateerd aan de ontwikkelprincipes voor de ov-visie. Deze vragen kwamen overeen met de gespreksstarterkaartjes uit de participatie in de wijken. We hebben de online pagina onder aandacht gebracht tijdens de participatie in de wijken, via de lokale wijkpagina's en via collega's van de gemeente.

Ambtelijke sessies
tweewekelijks, mei t/m juli 2025

Gedurende de periode van half mei tot en met begin juli, hebben we vrijwel elke twee weken een ambtelijke sessie georganiseerd. In deze ambtelijke sessies stonden we samen met ambtelijke collega's van verschillende beleidsterreinen stil bij een of meerdere ontwikkelprincipes. Zo hebben we de thema's vanuit verschillende disciplines verdiept en raakvlakken gesignaleerd. Deze input is belangrijk onderdeel geweest van de verdere uitwerking van de ov-visie.

Gedurende de fase van brede participatie, hebben ook nog diverse interviews en afstemming plaatsgevonden. We spraken onder meer met Bedrijven-terrein Nijmegen-Zuid, de Seniorenraad, ov-ambassadeurs en de accounthouders Economie.

Fase 3: Uitwerken, toetsen en terugkoppelen
De laatste fase stond in het teken van uitwerking en terugkoppeling van de op te leveren ov-visie. In deze fase was participatie er primair op gericht om 1) de verwerking van de opgehaalde input te toetsen; 2) de uitwerking van de ov-visie en hoe de input vanuit participatie hierin is geland terug te koppelen. We rganiseerden in deze fase twee bijeenkomsten voor de klankbordgroep.

Klankbordgroep bijeenkomst
27 juni 2025

o Na afloop van de inwonerp participatie hebben we de opgehaalde input besproken met de klankbordgroep tijdens een bijeenkomst in Wijkcentrum de Ster. We stonden stil bij wat we hebben opgehaald, in hoeverre de leden van de klankbordgroep zich hierin herkenden en hoe we deze input het beste een plek konden geven in de ov-visie.

Klankbordgroep bijeenkomst
3 oktober 2025

Tijdens de afsluitende bijeenkomst met de klankbordgroep op 3 oktober in De Lindenberg, hebben we de feedbackpunten op de concept ov-visie besproken aan de hand van zorgpunten en goede punten. In voorbereiding hierop hebben de leden van de klankbordgroep hun feedback per mail opgestuurd, hierop heeft terugkoppeling plaatsgevonden.

In deze fase is de concept ov-visie tegengelezen en van feedback voorzien door het team mobiliteit, collega's uit de ambtelijke sessies, provincie, externe experts, diverse adviesraden (Kleurrijk Samenleven, Seniorenraad, Cliëntenraad Participatie), en de leden van de klankbordgroep. Ook hebben we de opgehaalde input vanuit de externe participatie op een rij gezet en van terugkoppeling voorzien (zie reactiememo).

Wie hebben we (niet) gesproken?

We hebben op veel verschillende manieren veel verschillende input opgehaald in Nijmegen. Het doel van de participatie was om diverse belangen uit de stad goed te vertegenwoordigen en daarmee betrokkenheid van de stad bij de ov-visie te realiseren en de kwaliteit van het eindproduct te optimaliseren. Belangrijk om te beseffen is wel dat de participatie geen representatief beeld geeft van alle Nijmegenaren. Onderstaand gaan we kort in op de groepen Nijmegenaren die we al dan niet hebben weten te bereiken.

Klankbordgroep
De klankbordgroep bood een mooie vertegenwoordiging van verschillende werkgevers en belangenorganisaties in Nijmegen. Desondanks geeft de klankbordgroep geen representatieve afspiegeling vanuit Nijmegenaren. Zo bleef betrokkenheid van de AKKU beperkt tot een enkele bijeenkomst, waardoor het perspectief van studenten – ondanks de ov-bakfiets op de campus – mogelijk onderbelicht is gebleven. Vanuit de wijkraden waren alleen Nijmegen-Noord en Lindenholt vertegenwoordigd, al zijn wijkraden breder benaderd.

Ondernemers en werkgevers
Het betrekken van ondernemers en werkgevers in de fase van visievorming bleek ingewikkelder dan verwacht. Input vanuit dit perspectief is daarom voornamelijk opgehaald via de vertegenwoordiging in de klankbordgroep, de accounthouders van economie en het Bedrijventerrein Nijmegen-Zuid. Overige leden van het Economisch Collectief Nijmegen hebben geen gehoor gegeven en zullen in de fase van het uitvoeringsprogramma opnieuw worden betrokken.

Ov-bakfiets in de wijken
Op de meeste locaties troffen we veel mensen die met ons in gesprek wilden. We hebben een vrij gemêleerde groep Nijmegenaren kunnen spreken (jong, oud, man, vrouw). De communicatie was in het Nederlands en Engels. Mogelijk zijn Niet-Nederlandstaligen daardoor minder goed bereikt.

In Hatert troffen we relatief veel oudere mensen. Op de campus troffen we – zoals te verwachten – met name studenten, al hadden relatief weinig van hen interesse in een gesprek over het ov. Veel studenten gaven aan het allemaal ‘wel prima’ te vinden. Bij het Radboud Ziekenhuis kwamen we relatief veel bezoekers van buiten Nijmegen tegen, die veelal met de auto op pad waren. Aan de Daalseweg en in het winkelcentrum Hart van Waalsprong gaven veel mensen aan zich voor- namelijk met de fiets te verplaatsen. Op het station hebben we, naast ov-reizigers, ook met enkele medewerkers uit het ov gesproken.

Een van de suggesties uit de klankbordgroep was om ook op een avond in het centrum te staan. We vonden dit een goede suggestie, maar troffen op de betreffende avond (vrijdag 16 mei) te beperkt inwoners om mee in gesprek te gaan

Inwoners, werknemers en bezoekers
We hebben veel ervaringen en suggestie meegekregen tijdens de bijeenkomsten met de klankbordgroep, de participatie in de wijken én via de online pagina. In het reactiedocument bij de ov-visie vindt u een uitgebreid overzicht hiervan. Om de volledigheid en transparantie zo goed mogelijk te waarborgen, is ervoor gekozen geen samenvattende selectie van de opgehaalde input te geven in het participatieplan, maar een integraal overzicht van alle ontvangen input en de verwerking daarvan als bijlage toe te voegen.



Bijlage 2 Reactiememo

Algemene opmerkingen / ervaringen

173 reacties zijn gecategoriseerd onder 'algemene opmerkingen/ervaringen'. Dit betreffen uiteenlopende ervaringen van inwoners en bezoekers.

Algemene opmerkingen en ervaringen zijn niet direct te verwerken tot acties voor in de visie, maar geven ons wel een goed beeld van hoe men het ov momenteel ervaart. Dit is daarom waardevolle inbreng. Om recht te doen aan de vele reacties die we hebben opgehaald, maar niet altijd direct hebben kunnen verwerken hebben we deze algemene opmerkingen en ervaringen een plek gegeven in de visie onder het intermezzo 'geluiden uit de stad'.

Beleving

31 reacties hebben betrekking op het aspect 'beleving'. Deze opmerkingen gaan bijvoorbeeld over de rol van de chauffeur (overwegend positief), veiligheid op de haltes en drukte in de voertuigen.

De rol van de chauffeur is bepalend voor de beleving van het openbaar vervoer. Als gemeente zijn we geen opdrachtgever van deze buschauffeurs. Daarom hebben we het niet expliciet opgenomen in de ov-visie. We kunnen dit signaal wel benadrukken in de gesprekken met provincie en vervoerder. Datzelfde geldt voor drukte in de voertuigen. Waarbij lijn 10 vanaf de nieuwe ov-concessie in juli 2026 een extra lange (dubbel gelede) bus krijgt, en de capaciteit daarmee aanzienlijk toeneemt. Dit verbetert hopelijk de beleving van deze lijn. In hoofdstuk 5 (de ov-reis is van deur tot deur) beschrijven we de aanpak voor gericht ingrijpen, die aanpak is ook toepasbaar op bijvoorbeeld onveilige bushaltes. We zetten met hoofdstuk 8 (openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik) daarnaast in op het uitbreiden van de ondersteuning in het openbaar vervoer. Deze ondersteuning is ook geschikt voor reizigers die nog niet met het ov durven reizen.

Bereikbaarheid

18 reacties gaan over 'bereikbaarheid' in het algemeen. Bijvoorbeeld over (het behoud van) een basisniveau van bereikbaarheid met het ov in de stad, het verbeteren van ov-verbindingen in het algemeen en de bereikbaarheid van specifieke voorzieningen.

In de nieuwe ov-concessie vanaf juli 2026 zal het aanbod verder worden uitgebreid ten opzichte van nu. De bereikbaarheid van specifiek genoemde locaties kunnen wij meenemen in de gesprekken met de vervoerder en provincie bij de verdere ontwikkeling van het ov in de komende jaren. De bereikbaarheid van deze voorzieningen is ook interessant om nader te onderzoeken in het licht van H3 (vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken).

Bereikbaarheid binnenstad

30 reacties gaan specifiek over de bereikbaarheid van de binnenstad. Alle opmerkingen hierover benadrukken het belang van een ov-verbinding naar en in het centrum voor Nijmegenaren.

(Fijnmazige) bereikbaarheid van de binnenstad is een onderdeel van hoofdstuk 1 (Bereikbare binnenstad, onderwijs- en werklocaties en ziekenhuizen). Daarin stellen we een meer algemeen principe over de

fijnmazige bereikbaarheid van de binnenstad en geven we aan dit verder te gaan onderzoeken. Zo lang er nog geen ander goed fijnmazig aanbod voor de binnenstad is, blijft er een bus rijden tot in de binnenstad. Zo garanderen we de bereikbaarheid van de binnenstad, terwijl we werken aan verdere verbeteringen. De bereikbaarheid van de binnenstad krijgt ook aandacht in hoofdstuk 3 (fijnmazig vervoer).

Bereikbaarheid wijken

18 reacties gaan specifiek over de bereikbaarheid van en binnen de wijken. Net als in het geval van algemene bereikbaarheid, zijn er ook rond de bereikbaarheid van wijken opmerkingen rond het behouden van het huidige niveau. Verder wenst men betere verbindingen tussen de wijken en naar bijvoorbeeld voorzieningen in de wijk.

De fijnmazige bediening van en tussen de wijken is opgenomen onder hoofdstuk 3 (vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken). Daarnaast blijven er 'gewone' bussen door de wijk rijden, in de nieuwe ov-concessie vanaf juli 2026 is daar ook aandacht voor.

Betaalbaarheid

Maar liefst 65 reacties gaan over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Een enkele reactie stelt dat het ov prima betaalbaar is, maar de meeste opmerkingen gaan over het goedkoper of gratis maken van het ov.

Als gemeente kunnen we niet zelfstandig besluiten om het ov gratis te maken. Wel hebben we veel opmerkingen gehoord over het tarief van het ov en besteden hier daarom aandacht aan in hoofdstuk 7 (openbaar vervoer is betaalbaar). Ook kiezen we ervoor om de uitbreidingsopties van het busvoordeel-abonnement te onderzoeken. Voor het overige besteden we aandacht aan 'tarifiering' en het verbeteren van de prijsperceptie van het ov, waaronder ook de bekendheid van en informatie over abonnementen.

Betrekken van de stad

32 reacties geven input rond het betrekken van de stad.

Er zijn veel goede (en leuke) suggesties gedaan om de stad te betrekken. Enkele suggesties hebben we in de hoofdstukken een plek kunnen geven in de rol 'betrekken'. Andere suggesties zullen we bij de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma dat volgt op de ov-visie nader bekijken, omdat we er dan concreter invulling aan kunnen gaan geven.

Betrouwbaarheid

30 reacties hebben betrekking tot de betrouwbaarheid van het ov. Het gaat daarbij over de zekerheid dat de bus (op tijd) komt en betere aansluitingen.

Net als inwoners vinden ook wij het verbeteren van de betrouwbaarheid van het ov van belang. In hoofdstuk 2 (doorstroming en betrouwbaar ov) hebben we hier daarom expliciet aandacht aan, om deze betrouwbaarheid verder te verbeteren. In hoofdstuk 4 (Beter benutten van het spoor) gaan we in op de

naadloze keten, waarbij aansluitingen van belang zijn - ook het verbeteren hiervan draagt bij aan de betrouwbaarheid. Tot slot zetten we in hoofdstuk 8 (openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik) in op onder meer het verbeteren van de informatievoorziening, zodat wanneer een bus of trein niet op tijd rijdt - reizigers hier in ieder geval goed geïnformeerd zijn en niet hoeven te twijfelen of het voertuig nog komt.

Busstation

We ontvingen 4 reacties, met name vanuit de klankbordgroep, over het busstation Nijmegen Centraal. Daarbij gaat het over de veiligheid, toegankelijkheid en begrijpelijkheid van het (dynamische) busstation.

Binnen hoofdstuk 8 (openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik) zetten we in op volledig motorisch en visueel toegankelijke haltes, ook het busstation maakt daar onderdeel van uit. Het busstation blijft ook met de ontwikkelingen in het stationsgebied op de huidige locatie en ook in dezelfde opzet bestaan. De capaciteit van het busstation is belangrijk om de grote stromen reizigers vlot te vervoeren en goed te laten overstappen; daarom kunnen we aan de opzet van het busstation niet veel veranderen. Wel gaan we proberen of de perrons breder kunnen worden om toegankelijkheid te verbeteren, gaan we de wacht-ruimte verbeteren en de informatievoorziening beter maken. Ook scheelt het dat lijn 10 naar Heyendaal een eigen, groter busstation krijgt aan de andere kant (bij het hotel), zodat deze bussen niet meer bij het busstation komen. Een kopstation voor bussen is onzes inziens niet aan de orde. We blijven bij ons eerdere standpunt. Bussen achteruit laten rijden levert grote veiligheidsrisico's op. Er zijn vaak voertuigen op het busplein aanwezig om te laden/lossen en er lopen mensen over het plein. Er ontstaat een onaanvaardbaar aanrijdingsgevaar. Daarnaast stijgt het aantal bussen met 20% en vanaf 2028 is er een grotere stijging van vervoerbewegingen. Het kost te veel tijd in de dienstregeling in combinatie met fysieke ruimte om bussen achteruit te laten rijden en het verhoogde risico op ongelukken.

Busvoordeelabonnement

13 reacties gingen over het busvoordeelabonnement. We spraken inwoners die hier erg tevreden over zijn, maar ook inwoners die ideeën ter verdere verbetering van het busvoordeelabonnement hadden.

We zijn blij om te horen dat veel inwoners het busvoordeelabonnement positief ervaren. In hoofdstuk 7 (openbaar vervoer is betaalbaar) kiezen we ervoor om een busvoordeelabonnement te behouden en eventuele uitbreidingsopties hiervan te onderzoeken.

Campusbereikbaarheid

8 opmerkingen gingen specifiek over de bereikbaarheid van de campus, met name het creëren van directere verbindingen richting de campus.

In hoofdstuk 1 (Bereikbare binnenstad, onderwijs- en werklocaties en ziekenhuizen) hebben we aandacht voor onder meer het verder verbeteren van de bereikbaarheid van de campus. In het toekomstbeeld van de metrobus (zie ook het kaartbeeld in hfst. 1) krijgt de campus wat ons daarom betreft ook een belangrijke plek, met snelle en directe verbindingen naar diverse P+R locaties en het station. Maar ook op kortere termijn zien we hier al verbeteringen: in de concessie komen er meer directe lijnen vanuit de regio naar de campus en worden er langere bussen ingezet van en naar de campus.

Data en monitoring

Vanuit de klankbordgroep kregen we 3 reacties rond data en monitoring.

Cijfers worden verschillend geïnterpreteerd en we hebben er daardoor soms bewust gekozen om het niet onnodig ingewikkeld te maken en geen exacte cijfers en data op te nemen. Op visieniveau vinden we het belangrijker om de grote ontwikkelrichtingen te beschrijven. We beschrijven wel in de diverse hoofdstukken hoe we acties willen gaan monitoren, zodat over langere termijn kan worden bijgehouden in hoeverre we op de goede weg zitten. In de uitwerking / het uitvoeringsprogramma wordt de data per project en uitvoeringsplan relevanter omdat het op tactisch en uitvoeringsniveau dan concreter wordt en de data gekoppeld wordt aan meetbare doelstellingen en kpi's

Deur tot deureis

25 opmerkingen hadden betrekking tot de deur tot deur reis. Het ging hierbij met name over de (kwaliteit en lengte van de) reis naar de ov-halte, te voet en te fiets.

Om invulling te geven aan de vele opmerkingen rond de deur tot deur reis, en passend bij de rol van de gemeente als wegbeheerder van deze deur-tot-deur reis, hebben we hoofdstuk 5 specifiek hierop gericht.

Duurzaamheid

4 reacties, vooral vanuit de klankbordgroep, gingen over de duurzaamheid van het openbaar vervoer. Meer specifiek over elektrische bussen.

We hebben de duurzaamheid van het openbaar vervoer opgenomen bij de leidende principes in de inleiding. Vanaf de nieuwe concessie in juli 2026 zullen de bussen al elektrisch rijden (invoering hiervan is voorzien tot en met december 2026), maar we vinden het belangrijk om in de visie vast te leggen dat hierop blijven inzetten - ook voor de toekomst en bijvoorbeeld voor het fijnmazige vervoer.

Fijnmazig vervoer

14 opmerkingen gingen over fijnmazig vervoer, zoals het huidige doelgroepenvervoer, de inzet van vrijwilligers en kleinere busjes.

Doelgroepenvervoer is onderdeel van het hoofdstuk 'vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken'. Het is de insteek om niet per se doelgroepenvervoer ruimhartiger toe te kennen, maar juist te verkennen hoe het fijnmazig vervoer op een andere manier (extra) kan worden ingevuld, bijvoorbeeld met vrijwilligers. Extra, omdat het niet als vervanging is bedoeld, het basisnetwerk vaste bus blijft bestaan. Een groep die tussen Wmo-vervoer en ov in valt kan daar mee geholpen zijn. Ook de inzet van kleinere voertuigen is een mogelijke invulling hiervan. De precieze invulling is een ontwikkelopgave voor komende jaren.

Fysieke toegankelijkheid

13 reacties gingen over de fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer, waarbij het verbeteren van in- en uitstappen met de rollator meerdere keren is genoemd. De meeste opmerkingen gingen over de toegankelijkheid van de voertuigen zelf.

We vinden toegankelijkheid een belangrijk onderwerp, en hebben 'design-for-all' daarom als een van de leidende principes opgenomen. In hoofdstuk 7 (openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik) hebben we daarnaast expliciete aandacht voor het verder verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. We richten ons hier voornamelijk op de haltes en informatievoorziening, omdat we daar als gemeente een rol in kunnen pakken. Voor de toegankelijkheid van de voertuigen zelf stelt de provincie al strenge eisen aan de vervoerder.

Haltevoorzieningen

14 opmerkingen gingen over de haltevoorzieningen. Vooral fietsparkeervoorzieningen zijn daarbij veel genoemd.

Binnen hoofdstuk 5 (de ov-reis is van deur tot deur) hebben we aandacht voor het voorzieningenniveau op ov-haltes. We maken daarbij onderscheid in verschillende type haltes. Op de metrobus haltes investeren we in het toevoegen van (veilige) fietsparkeerplekken – ook voor buitenmaatse fietsen zoals bakfietsen. Op andere type haltes plaatsen we bijvoorbeeld zitgelegenheid.

Informatievoorziening

35 opmerkingen gingen over informatievoorziening rond het openbaar vervoer. Het gaat daarbij bijvoorbeeld over de onduidelijkheid over de werking van (sommige aspecten van) het openbaar vervoer, maar ook over de informatie over bustijden.

Binnen hoofdstuk 8 (openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik) zetten we in op het verbeteren van de begrijpelijkheid van het ov. Uit de reacties blijkt ook de bekendheid met ov-abonnementen nog verder verbeterd te kunnen worden, daar hebben we aandacht voor in hfst. 7 (openbaar vervoer is betaalbaar).

Integraliteit

11 opmerkingen gingen over integraliteit van de ov-visie, vooral vanuit de klankbordgroep was hier veel aandacht voor. Het gaat daarbij over afstemming en raakvlakken met andere beleidsdocumenten en bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkelingen.

We verwijzen door het gehele stuk - niet enkel in de inleiding - naar relevante beleidsdocumenten en benoemen ook de onderlinge relatie tussen bijvoorbeeld de auto en openbaar vervoer. Ook hebben we in zowel hoofdstuk 5 (de ov-reis is van deur tot deur) als in hoofdstuk 6 (het ov is voor de reiziger een vanzelfsprekende optie) expliciet aandacht voor de rol van openbaar vervoer in gebiedsontwikkelingen.

Leidende principes

10 opmerkingen hebben betrekking tot de leidende principes van de ov-visie. Het gaat daarbij met name over inclusiviteit en 'de reiziger centraal'.

We hebben in de inleiding gekozen om enkele leidende principes op te nemen. Deze leidende principes zijn van toepassing op alle hoofdstukken en van algemeen belang. Bijvoorbeeld inclusiviteit (opgenomen als 'design-for-all') en de reiziger centraal. Deze hebben hier een plek kregen.

Ov-concessie

Binnen de klankbordgroep zijn 4 reacties gekomen over de werking en voorwaarden van de ov-concessie.

Doordat er elke drie jaar een nieuw ontwikkelplan is voor de strategische grote lijnen van de concessie én er een ontwikkelteam via Nijmegen ook invloed op de concessie kan uitoefenen is er een flexibelere concessie dan voorheen.

P+R

11 reacties gingen over P+R locaties, waarbij met name aandacht is geweest voor de randvoorwaarden om gebruik te kunnen en willen maken van deze locaties.

De randvoorwaarden voor een succesvolle P+R nemen we op hoofdlijnen mee in hoofdstuk 1 (Bereikbare binnenstad, onderwijs- en werklocaties en ziekenhuizen).

Proces en besluitvorming

In de klankbordgroep was aandacht voor proces en besluitvorming, 4 reacties hierover zijn genoteerd. Bijvoorbeeld over de uitvoerbaarheid, maar ook de betrokkenheid van (grote) werkgevers.

Er zijn enkele vertegenwoordigers van grote werkgevers aanwezig in de klankbordgroep (Radboud universiteit en CWZ). Daarnaast hebben we via de bedrijfsaccounthouders en de Economisch Collectief Nijmegen apart aansluiting gezocht bij de bestaande platformen van werkgevers/ondernemers.

Rolverdeling

3 opmerkingen gingen over de rolverdeling in het openbaar vervoer, waar is de gemeente wel en niet verantwoordelijk voor?

De provincie is de opdrachtgever voor het ov, maar ook als gemeente kunnen we het een en ander doen. We beschrijven deze rolverdeling in de inleiding van de ov-visie, onder het kopje 'de rol van de gemeente'.

Snelheid en frequentie

51 opmerkingen gingen over de snelheid en frequentie van het openbaar vervoer. Dit waren opmerkingen over snellere en directere verbindingen, maar ook wensen voor het verhogen van frequenties en bedieningstijden (ook avonden en zondagochtend).

Met de nieuwe ov-concessie wordt de dienstregeling uitgebreid (incl. enkele nachtbussen) en gaan diverse bussen vaker rijden, dat vinden we een positieve ontwikkeling die past bij de ambities uit de ov-visie én bij de opmerkingen uit de stad. In hoofdstuk 2 (doorstroming en betrouwbaar ov) gaan we in op maatregelen om de doorstroming van het ov te verbeteren, dit draagt ook bij aan de snelheid van het ov.

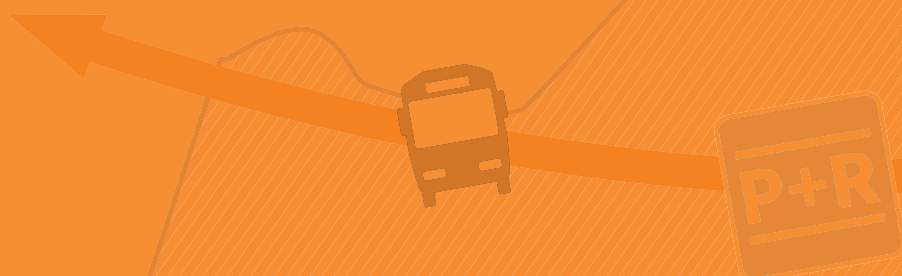
Woon-werkverkeer

6 opmerkingen gingen specifiek over het woon-werkverkeer met het openbaar vervoer.

In hoofdstuk 1 (Bereikbare binnenstad, onderwijs- en werklocaties en ziekenhuizen) hebben we aandacht voor de bereikbaarheid van grote werklocaties. In hoofdstuk 6 (het openbaar vervoer is voor de reiziger een vanzelfsprekende optie) gaan we daarnaast in op het vanzelfsprekender maken van de woon-werk reis met het openbaar vervoer.



Beuningen
Ewijk
Druten



Nijmegen

Nijmegen
Dukenburg

