Nijmegen

Postadres
Gemeente Nijmegen
ST30
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon
Remco Castelein
r.castelein@nijmegen.nl

Ons kenmerk
D220826144

Bijlage(n)
Bijgevoegd: Ja

Provincie Gelderland
t.a.v. college van Gedeputeerde Staten
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Datum 6 september 2022
Onderwerp Reactie op vervoerplan 2023

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Op 29 juni jl. hebben wij van de vervoerder per e-mail een voorstel voor het vervoerplan 2023 ontvangen met de mededeling dat het voorstel ter advisering wordt voorgelegd aan het ROCOV. Graag geven ook wij onze reactie aan u mee op het voorgestelde vervoerplan voor komend jaar.

Reactie op hoofdlijnen

Reizigersherstel & opschaling
Het openbaar vervoer is aan het herstellen van de gevolgen van de coronapandemie. In deze fase is het van belang dat reizigers weer kiezen voor de bus. We zijn dan ook blij om te zien dat het huidige reizigersherstel op 78% zit en dat 80% reizigersherstel aan het eind van het jaar een realistisch scenario is. Dat is meer herstel dan de prognose die de vervoerder vorig jaar gaf. Toen is ook de afspraak gemaakt dat de dienstregeling bij 80% reizigersherstel verder wordt opgeschaald en dat bij 85% reizigersherstel de dienstregeling zelfs teruggaat naar de normale dienstregeling die voor de coronapandemie werd gereden.

Wij zien het laatste scenario echter niet terug in het vervoerplan voor 2023. Er worden namelijk aanzienlijk minder dienstregelingsuren aangeboden dan in de dienstregeling van 2019, met als reden dat structurele wijzigingen uit de afgelopen periode gehandhaafd blijven. Dat is een structurele bezuiniging op dienstregelingsuren. Die uren zouden ook kunnen worden ingezet om het aanbod op andere lijnen te verbeteren. Juist dat is nu hard nodig. Enerzijds om het vertrouwen van de reiziger terug te winnen en anderzijds om in te kunnen spelen op de verstedelijkingsopgave. Wij vragen u dan ook om bij 85% reizigersherstel minimaal op te schalen naar het aantal dienstregelingsuren dat in 2019 werd gereden.

Dreigende verschraling
We maken ons zorgen over de toekomst van het openbaar vervoer. U schrijft in uw brief aan Provinciale Staten d.d. 19 april 2022 dat het openbaar vervoer financieel onder druk

staat door kostenstijgingen en lagere opbrengsten. Er is meer budget nodig om het bestaande niveau van openbaar vervoer te handhaven. Het Rijk heeft inmiddels besloten om de beschikbaarheidsvergoeding na dit jaar niet meer te verlengen en Provinciale Staten heeft een motie aangenomen waarin u wordt verzocht een eventuele budgetverhoging pas vast te leggen in de volgende coalitieperiode. We hebben inmiddels ook al signalen ontvangen dat de financiële situatie mogelijk nog verdere gevolgen heeft voor de dienstregeling in 2023.

Daarmee dreigt op korte termijn een verschraling van het openbaar vervoer. En dat terwijl er nu juist moet worden gewerkt aan herstel met voldoende perspectief op groei. Wij zijn dan ook van mening dat er eigenlijk nog meer geld bij moet dan wat minimaal nodig is om het openbaar vervoer op peil te houden. Een mogelijke afschaling van de dienstregeling in 2023 is wat ons betreft echt onacceptabel. Wij vragen u daarom om dit najaar alsnog richting Provinciale Staten in te zetten op een verhoging van het budget voor openbaar vervoer.

Extra noodconcessie

We hebben kennisgenomen van het besluit om een tweede noodconcessie aan te gaan, dit vanwege een onzekere markt. Hierdoor wordt de start van de nieuwe langjarige concessie met anderhalf jaar uitgesteld naar juli 2026. We hebben begrip voor deze keuze, maar vinden het tegelijkertijd ook jammer. Een nieuwe concessie biedt namelijk de mogelijkheid voor vernieuwing in het kader van recente ontwikkelingen en bestuurlijke ambities. Zo willen we dat mensen zich steeds meer op duurzame en ruimte-efficiënte wijze door de stad en regio verplaatsen. Het openbaar vervoer speelt daarbij een belangrijke rol, bijvoorbeeld door het versterken van HOV corridors en de invoering van zero emissie bussen. We maken ons zorgen dat dit soort ontwikkelingen door uitstel van de concessie worden afgeremd. Graag horen wij van u wat u gaat doen om dit te voorkomen.

Reactie per lijn

- Lijn 14 Arnhem – Nijmegen Brakkenstein
  Voorstel: De halte Kannunik van Osstraat vervalt

Reactie: Wij begrijpen dat de vervoerder deze halte wil laten vervallen. De halte ligt op ongeveer 100 meter lopen van het haltepaar Kwekerijweg en kent daarnaast weinig instappers. Het vervallen van de halte heeft vanwege de nabijheid van de halte Kwekerijweg en de halte Kanunnik Mijlinckstraat zeer beperkte gevolgen voor de loopafstanden.

- Lijn 331 Arnhem – Elst – Nijmegen
  Voorstel: De bus rijdt vanaf station Nijmegen niet meer door naar Dukenburg, maar naar Heyendaal. Het huidige trajectdeel Weezenhof (Aldenhof) – Nijmegen station – Plein 1944 wordt een aparte stadslijn met een frequentie vergelijkbaar aan lijn 5 (spits 6x/uur en dal 4x/uur).

Reactie: We kunnen ons vinden in het voorstel om lijn 331 op te splitsen in een HOV verbinding naar Campus Heyendaal en een stadslijn met hoge frequentie. Hiermee bieden we reizigers vanuit de regio een directe verbinding naar Heyendaal en behouden we een directe verbinding tussen Weezenhof (Aldenhof), Dukenburg en Nijmegen station/centrum. We vinden het wel belangrijk dat reizigers die nu nog direct tussen Oosterhout en Dukenburg reizen, en dus hun directe verbinding verliezen, een goede aansluiting/overstap op Nijmegen station ervoor terug krijgen.

De vervoerder geeft tot slot nog wel aan dat het mogelijk is om het benodigde aantal dienstregelingsuren voor deze maatregel te beperken door lijn 10 minder vaak te laten rijden. Dat vinden wij niet wenselijk. Beide lijnen bedienen namelijk hoofdzakelijk een andere doelgroep. Lijn 10 bedient de grootschalige overstap vanuit de trein richting Heyendaal. Lijn 331 bedient voornamelijk regionale reizigers met de bestemming Nijmegen station of Heyendaal.

- Lijn 331 Arnhem – Elst – Nijmegen
  Voorstel: De halte Hof van Holland opnemen in de route wanneer deze gereed is.

Reactie: Mee eens. De verwachting is echter dat dit pas in de loop van 2023 mogelijk is. De ingebruikname stemmen wij af met de vervoerder.

- Lijn 3 Oosterhout – Nijmegen
  Voorstel: Wijzigen bestaande route over Waaldijk naar route over Griftdijk, Oude Groenestraat. In Nijmegen vervalt daarmee halte van Boetzelaerstraat.

Reactie: Door het verlaten van de halte van Boetzelaerstraat komt een klein deel van de wijk, aan de zuidkant, buiten de gewenste loopafstand van 400 meter van een bushalte te liggen. De bereikbaarheid per bus van de huisartsenpraktijk Oosterhout wordt daar ook minder – de loopafstand neemt toe naar ca. 500 meter. Uit de praktijk blijkt echter dat halte vrijwel niet gebruikt wordt (2 instappers per dag). Daarnaast zijn er ook voordelen aan de routewijziging: (1) de Oude Groenestraat, die met een rijbaanbreedte van 3 meter eigenlijk niet geschikt is voor een lijnbus, wordt hiermee vermeden en (2) de halte Kruidenstraat wordt vaker aangedaan, waardoor de het noordelijk deel van de wijk Oosterhout beter wordt bediend. Het heeft niet onze voorkeur om een halte nabij een huisartsenpraktijk te laten vervallen, maar gelet op de bovenstaande redenen begrijpen we de keuze wel.

- Lijn 6 Dukenburg – Nijmegen station – Neerbosch Oost
  Voorstel: Wijzigen huidige route over Edisonstraat en Nieuwe Molenhutseweg naar Grootstalselaan (S100). Daarbij vervallen de haltes Edisonstraat en Galvanistraat. Nieuwe halte toevoegen aan Grootstalselaan.

Reactie: Wij waarderen het voorstel van de vervoerder, maar stellen voor dit nu (nog) niet door te voeren. Daarvoor hebben we twee redenen.

(1) In lijn met landelijke ontwikkelingen op het gebied van het nieuwe 30 werken wij momenteel aan een heroverweging van onze wegencategorisering. Naar verwachting zal op steeds meer wegen de snelheid verlaagd worden naar 30 km/u. Een deel van die wegen is nu onderdeel van een busroute. Dat heeft dus gevolgen voor de dienstregeling. Wij (gemeente en provincie) zullen samen met de vervoerder moeten bedenken hoe we hier in de toekomst mee om willen gaan. De Edisonstraat komt mogelijk ook in aanmerking voor een verlaging van de snelheid naar 30 km/u, maar de besluitvorming over de wegcategorisering en de prioritering van de uitvoering moeten nog plaatsvinden. Als wordt besloten dat de Edisonstraat op termijn naar 30 km/u gaat, dan moet t.z.t. nog worden bezien of de bus wel of niet door de straat blijft rijden. Dat zal voorlopig nog niet aan de orde zijn omdat de Edisonstraat nog redelijk recent is voorzien van een nieuwe toplaag asfalt.
(2) De huidige route met de haltes Edisonstraat en Galvanistraat zorgt voor goede loopafstanden in de wijk. Met de alternatieve route met halte aan de Grootstalselaan zullen de bussen niet meer door maar langs de wijk gaan rijden. Hierdoor zullen de loopafstanden toenemen.

- Lijn 8 Hatert – Nijmegen station – Berg en Dal
  Voorstel: Wijzigen huidige route over de Hertogstraat naar een nieuwe route over de singels.

Reactie: Wij stellen voor om dit nu niet door te voeren. Het voorgestelde alternatief betekent dat de bus van de Waalkade afgaat en over de singels gaat rijden. We willen wel graag verkennen of het mogelijk is alle bussen van de Waalkade af te halen, mits het centrum goed met ov bereikbaar blijft (zie coalitieakkoord). De routering van lijn 8 is dus onderdeel van een nog uit te voeren verkenning. Het aanpassen van de routering vooruitlopend hierop is niet wenselijk. Wij denken verder dat het effect op de rijtijd van 30 km/u in de Hertogstraat en de Van de Brugghenstraat marginaal is. Het gaat slechts om 300 meter waar de snelheden nu al niet heel hoog liggen.

- Lijn 15 Wijchen – Nijmegen – Lent
  Voorstel: Mogelijke routewijziging van lijn 15 in Lent door niet meer aandoen van (1) de Laauwikstraat, haltes Lentseveld en Petuniastraat, en/of (2) het Thermion, haltes Thermion west en oost en Dalidastraat. Nieuwe routering over de N325 en de Turennesingel. De vervoerder overlegt met gemeente over de best mogelijke variant.

Reactie: De vervoerder geeft aan de om dit met ons te overleggen. Daar staan wij uiteraard voor open. De keuze voor de route van lijn 15 in Lent vraagt namelijk om een zorgvuldige afweging. De voorgestelde alternatieve routes hebben als gevolg dat de loopafstanden in een groot deel van Lent toenemen naar meer dan 400 meter. Daarmee zouden we afwijken van ons huidige beleid. Er zijn tegelijkertijd ook goede redenen om een andere routering te verkennen. Het is in ieder geval belangrijk om de inwoners en andere belanghebbenden in de wijk te raadplegen voordat we een definitieve routekeuze maken.

Vervolg
Graag willen we u dringend verzoeken om de gemeente meer tijd te gunnen om op het vervoerplan te kunnen reageren. Daarbij willen we als gemeente graag ook een mogelijkheid hebben om met onze bewoners in overleg te gaan over de voorgestelde veranderingen, zodat we de opgehaalde bewoners reacties kunnen verwerken in de gemeentelijke reactie op het vervoerplan. Dit zouden we graag samen met de provincie willen uitwerken.

Tot slot willen wij nogmaals benadrukken hoe belangrijk het is dat het openbaar vervoer in het kader van de verstedelijkingsopgave de financiële ruimte krijgt om te herstellen en groeien. Uiteraard zijn we bereid om dit punt en de rest van de brief ambtelijk nader toe te lichten.

Graag ontvangen wij uw reactie op onze voorstellen.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

mr. drs. A.H. van Hout	H.M.F. Bruls
gemeentesecretaris	burgemeester