Keuzes in mobiliteit voor de stad van morgen

Effecten andere mobiliteitskeuzes in verstedelijkingsopgave centrumgebied Nijmegen

november 2022



Nijmegen

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever Gemeente Nijmegen

Titel rapport
Subtitel

Keuzes in mobiliteit voor de stad van morgen
Effecten andere mobiliteitskeuzes in verstedelijkingsopgave centrumgebied Nijmegen

Kenmerk 012133.20221107.B1.02

Datum november 2022

Projectteam Gerben Siebenga, Ellen Stam, Jasper Meekes (gemeente Nijmegen),
Alex Mulders, Sander Velmers, Gerard Wiersma (Goudappel)

Nijmegen

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Inhoudsopgave

1. Scherpe keuzes zijn nodig in onze mobiliteit

1.1 Ruim een kwart méér inwoners in het centrumgebied

1.2 Meer bezoekers, meer werkgelegenheid, meer drukte

1.3 Andere mobiliteitskeuzes zijn nodig

2: Welke mobiliteitsopgave kent de stad?

2.1 Meer groei – meer mobiliteit

2.2 Leefbaarheid komt verder onder druk te staan

2.3 Aandeel 'doorgaand' verkeer is groot

2.4 Veel korte binnenstedelijke autoritten

2.5 Meer fysieke ruimte nodig voor de fiets

3: De mobiliteitskeuzes van inwoners, werknemers en bezoekers

3.1 Mobiliteitskeuzes veranderen

3.2 Stimuleren actieve mobiliteit en OV

3.3 Minder auto-afhankelijkheid

3.4 Anders parkeren

3.5 Andere routes

4: Effecten van mobiliteitskeuzes per doelgroep

4.1 Doelgroepen binnen en buiten de singel

4.2 Huidige inwoners

4.3 Nieuwe inwoners

4.4 Werknemers (bestaand en toekomstig)

4.5 Bezoekers binnenstad

4.6 Doorgaand verkeer

4.7 Scenario's in mobiliteitskeuzes

5: Aanbevelingen voor de mobiliteitskeuzes van morgen

5.1 Verstedelijking benutten als vliegwiel voor andere mobiliteitskeuzes

5.2 Een vlotte en robuuste verkeersafwikkeling via de S100

5.3 De voetganger en fietser zijn hoofdgebruiker van onze straten en wegen

5.4 Biedt kwaliteit voor het parkeren van de fiets

5.5 Verblijfsvriendelijke binnenstad, parkeren op afstand

5.6 Kansen voor deelmobiliteit maximaliseren

1

Scherpe keuzes zijn nodig in onze mobiliteit

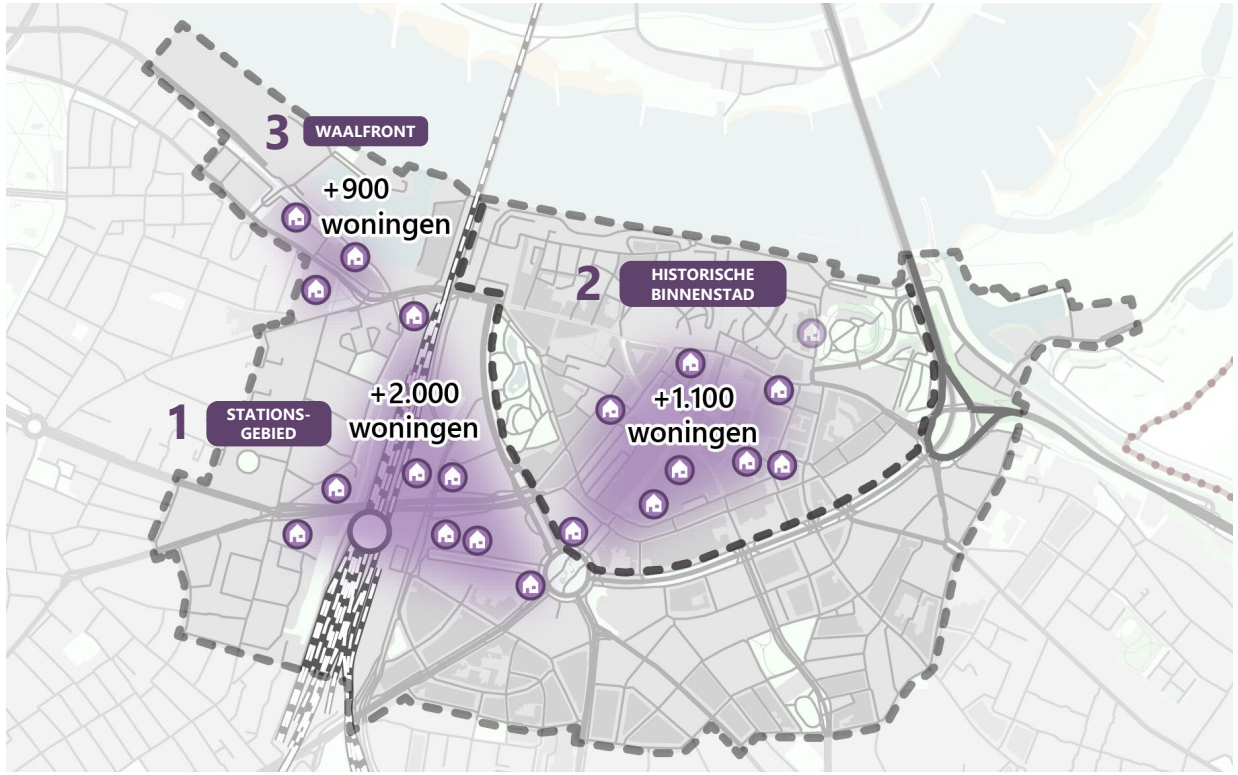
1.1 Ruim een kwart méér inwoners in het centrumgebied

Nijmegen heeft afspraken gemaakt met het Rijk om de komende jaren versneld woningen te realiseren. Tot 2040 zijn 15.000 nieuwe woningen nodig. Een groot deel van deze woningen zijn gepland in en rondom de binnenstad. In dit adviesrapport hanteren we hiervoor de term centrumgebied.

De bouwontwikkelingen in het centrumgebied van Nijmegen concentreren zich grofweg op 3 locaties:

1. het stationsgebied (2.000 nieuwe woningen)
2. de historische binnenstad (1.100 nieuwe woningen)
3. het Waalfront (900 nieuwe woningen)

Het totaal aantal inwoners in het centrumgebied van Nijmegen gaat daarmee met ruim een kwart groeien. Van 20.000 inwoners naar in totaal 25.000 inwoners. Het gebied hiernaast geeft het studiegebied van deze verkenning weer.



HUIDIG

20.200 inwoners

TOEKOMST

25.300 inwoners (+25%)

+5.100 nieuwe inwoners

1.2 Meer bezoekers, meer werkgelegenheid, meer drukte

Meer bezoekers....

In 2018 kende de historische binnenstad volgens de stadscentrummonitor 2018-2019 wekelijks 210.000 bezoekers. Het winkel- en toeristisch bezoek is in de jaren daarna tijdelijk gedaald door de coronapandemie. Het is de verwachting dat het aantal bezoekers aan de binnenstad de komende jaren weer groeit. Daarbij krijgt de vrijetijdseconomie steeds meer de hoofdrol als drager van de binnenstad. Dit hangt samen met de transformatie die de binnenstad kent van 'place to buy' naar 'place to meet'.

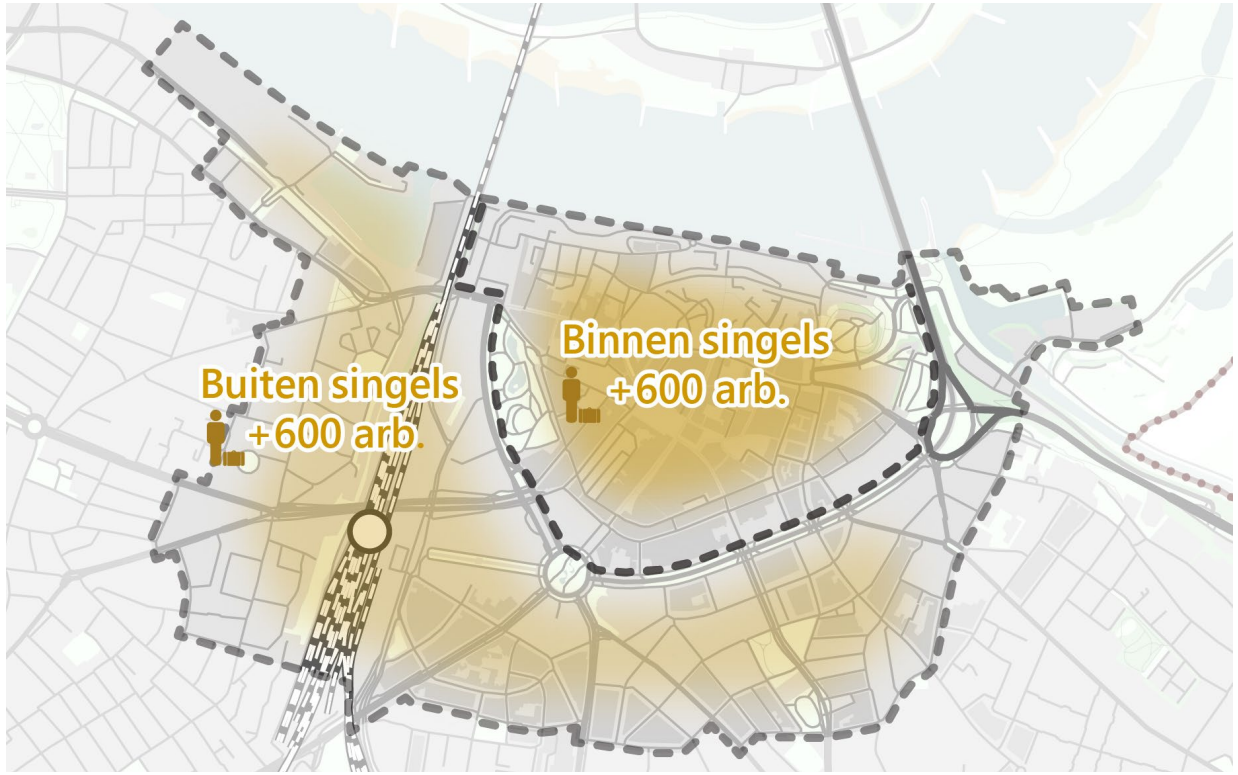
...en meer werkgelegenheid

De Omgevingsvisie van Nijmegen (2021) stelt dat door de transformatie naar 'place to meet' de sectoren horeca, cultuur, dienstverlening en evenementen steeds belangrijker worden. Het aantal banen in de horeca overtreft sinds 2016 het aantal banen in de winkels. Dit aantal zal groeien. In totaal stijgt binnen de singels het aantal arbeidsplaatsen naar 2035 nog met circa 600 werknemers en circa 27.500 m² aan extra voorzieningen.*

Rondom het station ontstaan meer banen door de extra faciliteiten die samenhangen met de groei van het OV-knooppunt. Naar verwachting groeit de werkgelegenheid rondom het station met circa 600 werknemers en nog eens circa 32.200 m² aan voorzieningen** .

* 10.500 m² detailhandel, 8.900 m² commercieel, 1.000 m² kantoor en 7.200 m² horeca

** 2.400 m² detailhandel, 1.100 m² commercieel, 15.700 m² kantoor en 13.000 m² horeca



HUIDIG

16.700 arbeidsplaatsen

TOEKOMST

17.900 arbeidsplaatsen (+7%)

+1.200

1.3 Andere mobiliteitskeuzes zijn nodig

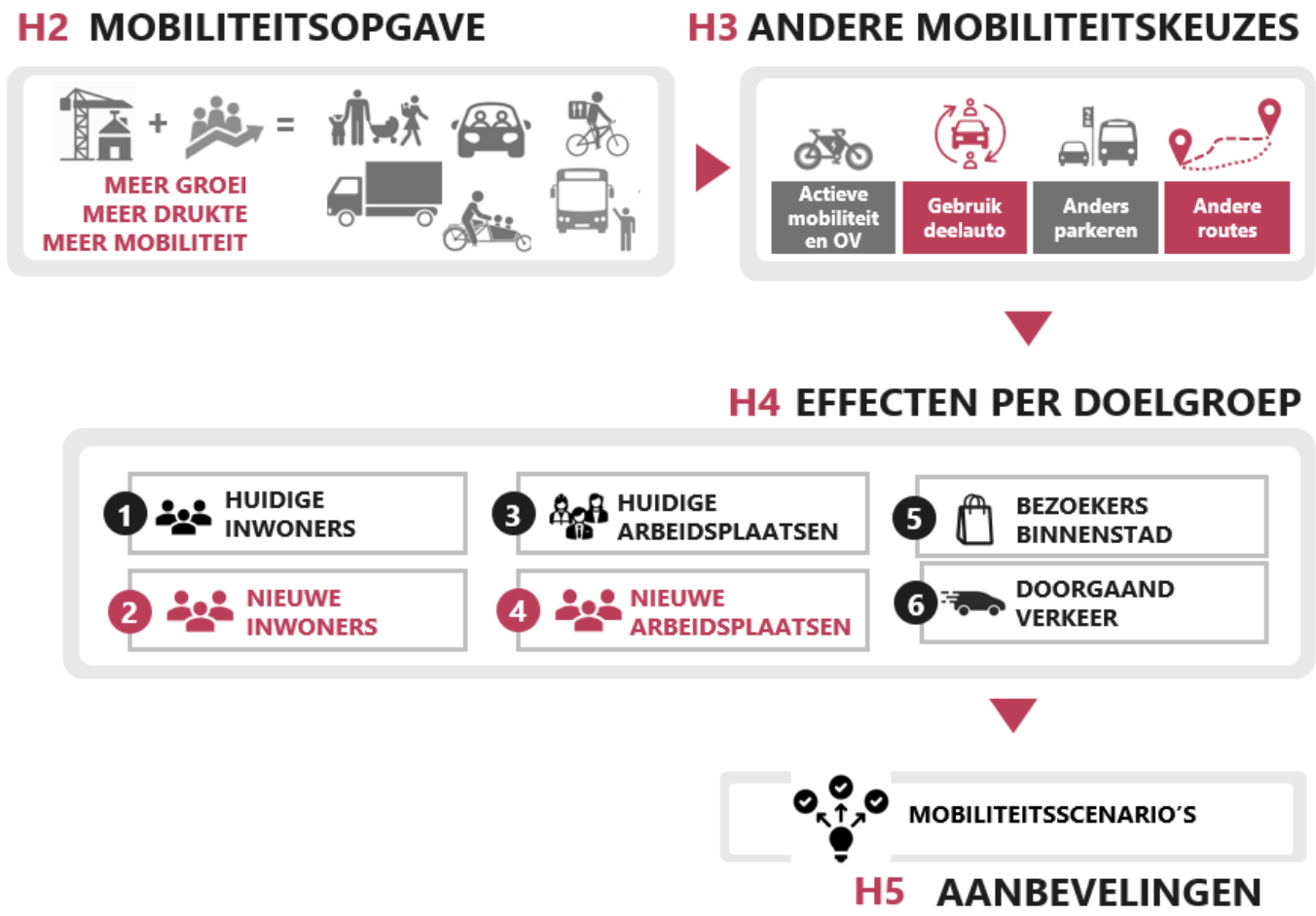
Nijmegen kan rekenen op extra inwoners, extra werknemers en extra bezoekers. Dit betekent ook meer mobiliteit van, naar en in het Nijmeegse centrumgebied. Dit is een forse uitdaging omdat we in de huidige situatie in de spitsmomenten al vaak de opnamecapaciteit van het bestaande mobiliteitsnetwerk hebben bereikt op de kruispunten (auto, fiets en openbaar vervoer). Meer mobiliteitsgroei lijkt in de spits niet inpasbaar.

Om de verstedelijkingsopgave in goede banen te leiden zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen en scherpe keuzes in de mobiliteitsvraag nodig. Als we geen andere mobiliteitskeuzes maken dan:

- neemt de vitaliteit, aantrekkelijkheid en verblijfskwaliteit van de binnenstad af;
- loopt het mobiliteitssysteem van, naar en in de stad dagelijks vast;
- gaat de woon-en leefkwaliteit van de stad achteruit en komt de verkeersveiligheid verder onder druk te staan;
- halen we de doelen op het gebied van klimaat en duurzaamheid niet.

Dit rapport komt met aanbevelingen over mobiliteitsmaatregelen om de afspraken over de verstedelijkingsopgave mogelijk te maken.

- Hoofdstuk 2 start met een schets van de mobiliteitsopgave van de stad.
- Hoofdstuk 3 geeft de afwegingen die te maken zijn in de mobiliteitskeuzes voor inwoners, werknemers en bezoekers van de Nijmeegse binnenstad.
- Hoofdstuk 4 geeft per doelgroep inzicht in de omvang en belang van de doelgroep, het bestaande mobiliteitsgedrag en bijbehorend dagelijks aantal autoritten. Het hoofdstuk werkt de effecten van andere mobiliteitskeuzes uit in mobiliteitsscenario's.
- Hoofdstuk 5 geeft op basis van de mobiliteitsscenario's advies en aanbevelingen voor de mobiliteitskeuzes van morgen.



2

Welke mobiliteitsopgave kent de stad?

2.1 Meer groei – meer mobiliteit

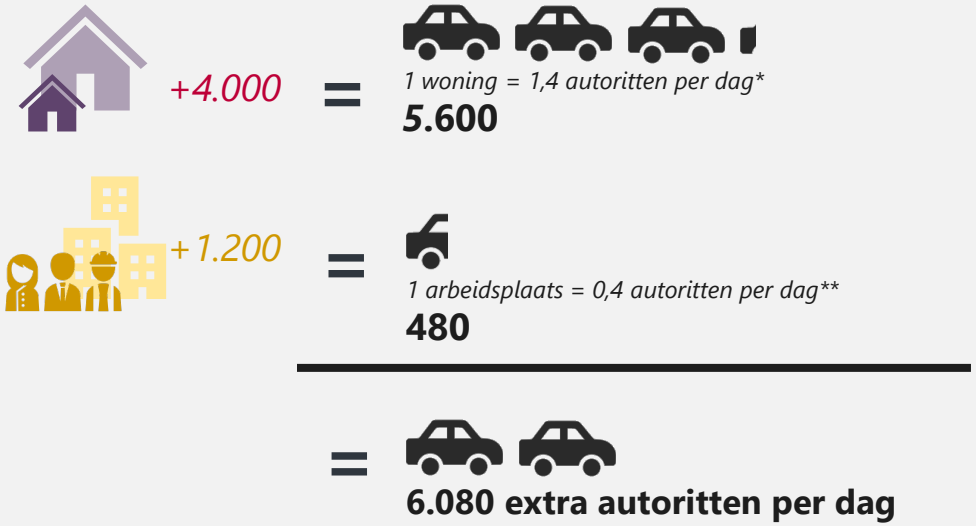
De groeiopgave van Nijmegen gaat voor een deel in het Nijmeegse centrumgebied plaatsvinden. In totaliteit groeit het centrumgebied met circa 5.100 inwoners, 4.000 woningen en 1.200 arbeidsplaatsen. Deze groei geeft ook meer mobiliteit: dus meer voetgangers, meer fietsers, meer OV-gebruik, meer autogebruik en meer logistiek. Zonder beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag van deze nieuwe bewoners en nieuwe werknemers geeft dit afgerond 6.000 extra autoritten per dag van en naar het centrumgebied. Ter vergelijking de Singel kent nu circa 40.000 autoritten per dag.

Aantal autoritten studiegebied	
Huidige situatie	54.000 autoritten (vanuit en naar studiegebied)
Toekomstige situatie	60.000 autoritten (vanuit en naar studiegebied)
Toename	6.000 autoritten **(groei van 11%)**

Aantal autoritten in het studiegebied (vanuit en naar het studiegebied, regionaal verkeersmodel)

Met 6.000 extra autoritten is de prognose dat het centrumgebied circa 60.000 autoritten van en naar het studiegebied kent in 2035. Dit is een groei van 11% extra autoritten tussen nu en 2035. Deze groei is dus exclusief de ontwikkeling van het doorgaand verkeer langs het Nijmeegse centrumgebied.

Effect op extra autoritten door verstedelijkingsopgave (zonder ingrijpen)



** Uitgangspunt onderkant bandbreedte CROW kencijfers verkeersgeneratie huur (sociale huur en particuliere huur/ eengezinswoningen) met een 10% reductie voor deelmobiliteit*

*** Uitgangspunt dat 25% van werknemers met de auto naar het werk komt en daarbij een onderscheid gemaakt naar 0,7 fte binnen de singel en 0,8 fte buiten de singel. Binnen de singel is veel werkgelegenheid met een zwaartepunt in de weekenden. Deze verkenning richt zich op een gemiddelde werkdag*

Wat weten we uit andere studies in de regio?

Gebiedsaanpak A325/ N325 (2022)

Bouwstenen voor een integrale multimodale mobiliteitsstrategie



De mobiliteitsopgave in het hart van de regio Arnhem Nijmegen is fors. Zonder ingrijpen zal het autoverkeer in het studiegebied van de A325/ N325 met 30% toenemen. In de Gebiedsaanpak zijn diverse groeiscenario's uitgewerkt. De belangrijkste conclusie: "Demp de groei van het autoverkeer en kom tot een gebiedsgericht investeringsagenda voor mobiliteit". Hiervoor zijn 6 uitgewerkt.

Demp de groei van het autoverkeer en kom tot een gebiedsgerichte investeringsagenda:

#1	Verbind de ruimtelijke ontwikkelingen maximaal multimodaal
#2	Vergroot de vanzelfsprekendheid van de fiets en geef het een investeringsbudget dat het verdient
#3	Maak een strategische keuze over een andere rol en functie van de A325/ N325
#4	Doseer gemotoriseerd verkeer op de stadsrand inclusief hubs en voorrang voor HOV
#5	Maak de voetganger en fiets hoofdgebruiker van onze straten en wegen
#6	Zet in op lagere parkeernormen en stimuleer deelmobiliteit in buurten en wijken

Stresstest mobiliteit en bereikbaarheid (2021)

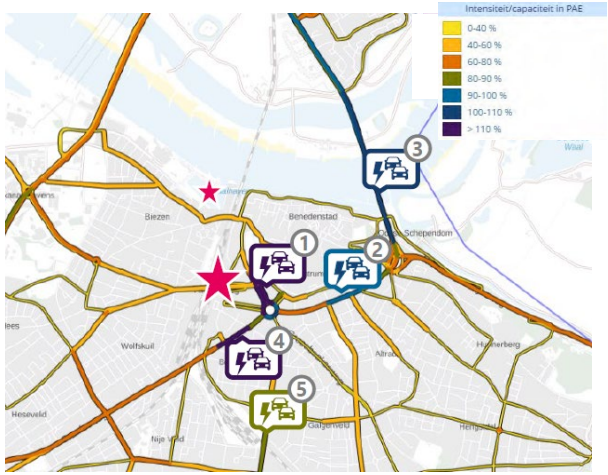
Verstedelijkingsstrategie Arnhem Nijmegen Foodvalley



De ambitie van de regio Arnhem – Nijmegen en Foodvalley is om toe te groeien naar een groene metropool. Een belangrijke opgave daarbij is om 100.000 extra woningen te realiseren. Een forse opgave. Immers hoe gaan we deze verstedelijkingsopgave realiseren met behoud van leefklimaat, bereikbaarheid en de kwaliteit van het unieke landschap? De belangrijkste conclusie: "De woningbouwopgave kan alleen plaatsvinden met afspraken over mobiliteit en bereikbaarheid".

In de stresstest Mobiliteit zijn ook de ruimtelijke ontwikkelingen rondom Nijmegen CS in beeld gebracht. Capaciteitsknelpunten zijn te verwachten op de singels, de Waalbrug, de Graafseweg en de Sint Annastraat. Aanbevelingen voor de woningbouwopgave zijn:

- Zet in op hoge kwaliteit openbare ruimte om de voetganger daadwerkelijk centraal te stellen.
- Benut lage parkeernomen om laag autobezit te structureren en deelmobiliteit te stimuleren.

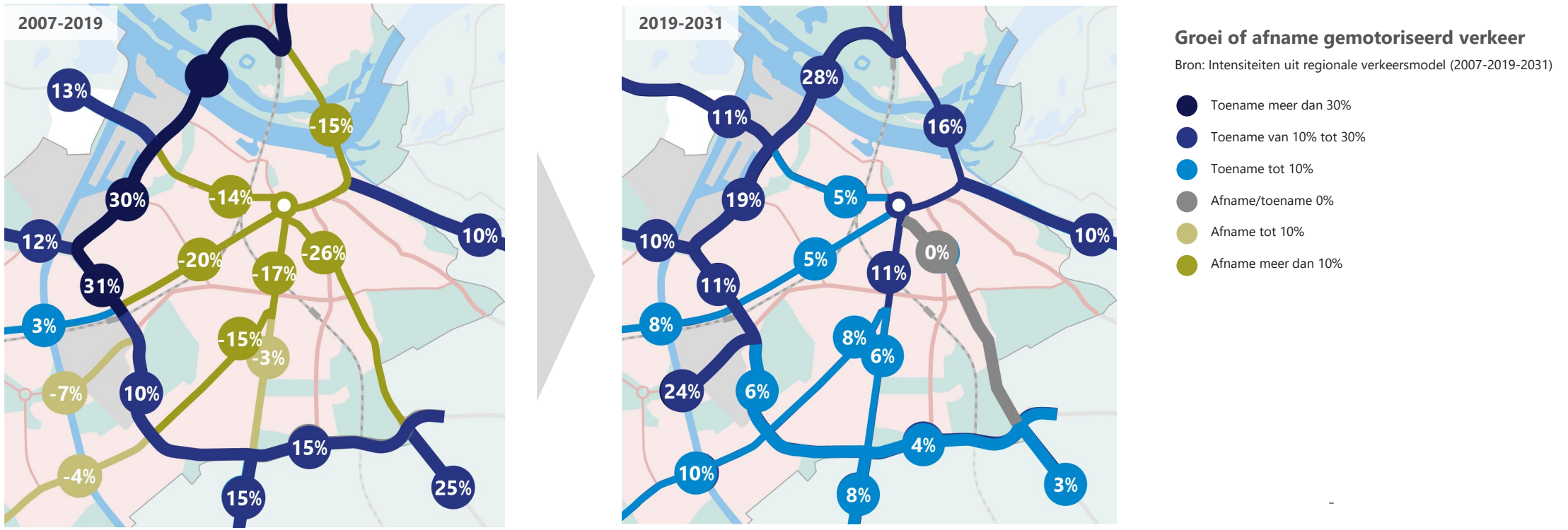


2.2 Leefbaarheid komt verder onder druk te staan

Met de realisatie van De Oversteek is het autoverkeer meer óm de binnenstad heen geleid. De dagelijkse files op en rondom de Waalbrug zijn daardoor grotendeels verleden tijd. Het autoverkeer is op de Waalbrug na de opening van de Oversteek met circa 15% verminderd. Ook de radialen van en naar het centrum binnen de stedelijke ringweg van Nijmegen (de S100) kennen een afname van het autoverkeer van ruim 15% tot 26%. Dit heeft positieve gevolgen gehad voor de leefbaarheid in het centrumgebied en de oversteekbaarheid van de radialen binnen de S100 van Nijmegen.

Met de groei van de stad zal zónder aanvullend mobiliteitsbeleid deze “winst” weer verdampen. Prognoses van het verkeersmodel tonen aan dat de eerdere afnames van het gemotoriseerd verkeer binnen de S100 weer deels teniet worden gedaan.

- De Waalbrug en de Singels worden circa 15% drukker
- De radialen zoals de Sint Annastraat en de Graafseweg aten nabij de binnenstad een toename zien van circa 5 tot 10% meer autoverkeer.



2.3 Aandeel ‘doorgaand’ verkeer is groot



Percentage autoverkeer zonder relatie met het centrumgebied (huidige situatie)
Bron: regionaal verkeersmodel

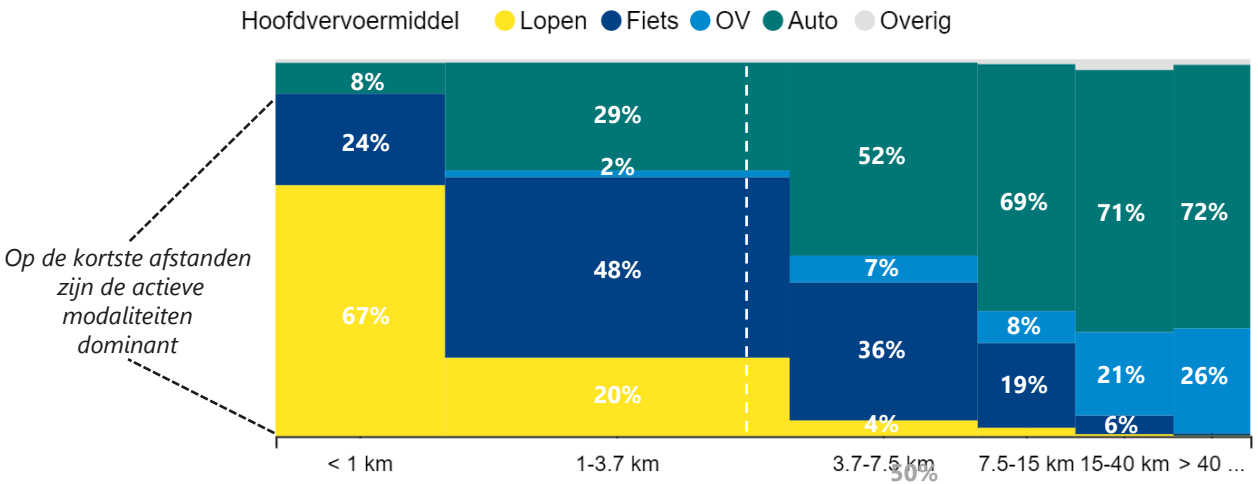
De focus van deze verkenning is het centrumgebied van Nijmegen. Tegelijkertijd weten we dat het bestaande autoverkeer in en rondom het centrumgebied maar deels een relatie heeft met het centrumgebied. Op zowel de Singels als de op radialen van en naar het centrumgebied is 60% tot 80% van het verkeer gerelateerd aan gebieden buiten het bredere centrumgebied. Specifiek geldt o.a.:

- Circa 75% ‘doorgaand’ verkeer op de Oranjesingel van Keizer Karelplein naar Waalbrug
- Circa 60% ‘doorgaand’ verkeer op de Kronenburgsingel van Keizer Karelplein naar de Hezelpoort
- Circa 55% ‘doorgaand verkeer’ op de Graafseweg vanaf de spoorbrug naar Keizer Karelplein

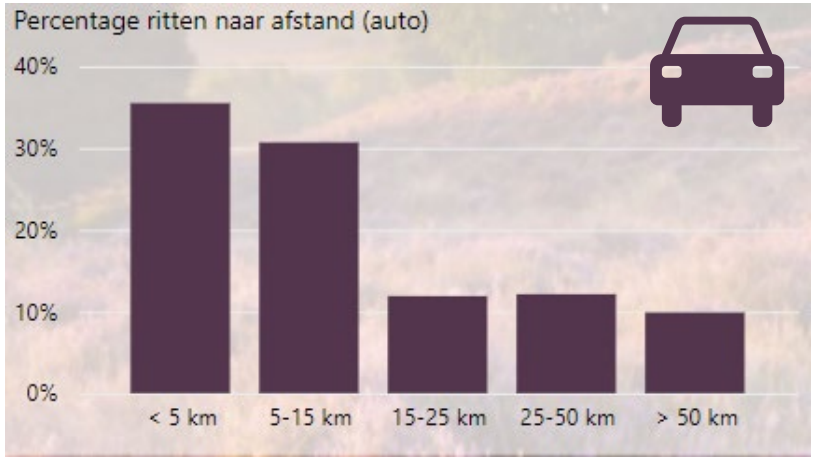
Een belangrijke conclusie is dat veel verkeer in Nijmegen via het centrum rijdt zonder dat het een bestemming in het centrumgebied heeft. Dat betekent dat de stad niet alleen een mobiliteitsopgave heeft voor het centrumgebied, maar ook een flinke opgave buiten het centrumgebied.

Ook voor de inwoners van de stad in de wijken en buurten om het centrumgebied geldt een inzet naar meer duurzame mobiliteit om zodoende het ‘doorgaand’ autoverkeer over de singels te beperken. Daarnaast geldt de opgave het gemotoriseerd verkeer van en naar de buurten en wijken van de stad meer te verleiden gebruik te maken routes buiten het centrumgebied om (bijvoorbeeld via de S100 en de Oversteek).

2.4 Veel korte binnenstedelijke autoritten



Percentage gebruik per modaliteit als hoofdvervoermiddel naar afstandsklasse in Nijmegen als woongemeente (bron: OViN, 2010-2017)



Percentage afstandsklassen autoverkeer in de regio Arnhem Nijmegen (bron: Venster op Gelderland, 2019-2022)

Venster op Gelderland
De provincie Gelderland monitort het daadwerkelijk verplaatsingsgedrag in Gelderland via het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP). Het NVP geeft ons een unieke inkijk in het daadwerkelijke mobiliteitsgedrag in de regio. Een speciaal ontwikkelde app houdt van de aangesloten panelleden bij wanneer, hoe, waar en met welk vervoermiddel ze zich verplaatsen. Specifiek voor de regio Arnhem Nijmegen is dit voor de periode 2019 tot en met 2022 in beeld gebracht. Deze cijfers geven een inzicht in al het autoverkeer in de regio Arnhem Nijmegen.

Ons mobiliteitsgedrag kent veel korte verplaatsingen. In Nijmegen geldt dat ruim de helft van alle ritten door inwoners korter zijn dan 3,7 kilometer. Afstanden die veelal te voet of met de fiets worden afgelegd. Tegelijkertijd zien we ook dat de auto populair is bij relatief korte verplaatsingen. Bij afstanden tussen de 3,7 en 7,5 kilometer gebruikt ruim 50% van de inwoners van Nijmegen de auto. Dit zijn bijvoorbeeld korte autoritten tussen Nijmegen Noord en Nijmegen Heijendaal of autoritten tussen Nijmegen West en Nijmegen Oost. Nijmegen scoort daarbij beter dan steden als Arnhem en Tilburg, terwijl steden als Zwolle, Groningen en Leiden minder korte autoritten kennen. In deze steden ligt het fietsgebruik hoger.

Meer uitgezoomd geldt voor de regio Arnhem Nijmegen dat grofweg 1/3 van de autoverplaatsingen korter zijn 5 kilometer, 1/3 een afstand hebben tussen de 5 en 15 kilometer en weer 1/3 langer zijn dan 15 kilometer.

De korte autoritten bieden houvast en een aanleiding om de vanzelfsprekendheid van het fietsgebruik in de stad verder te vergroten.

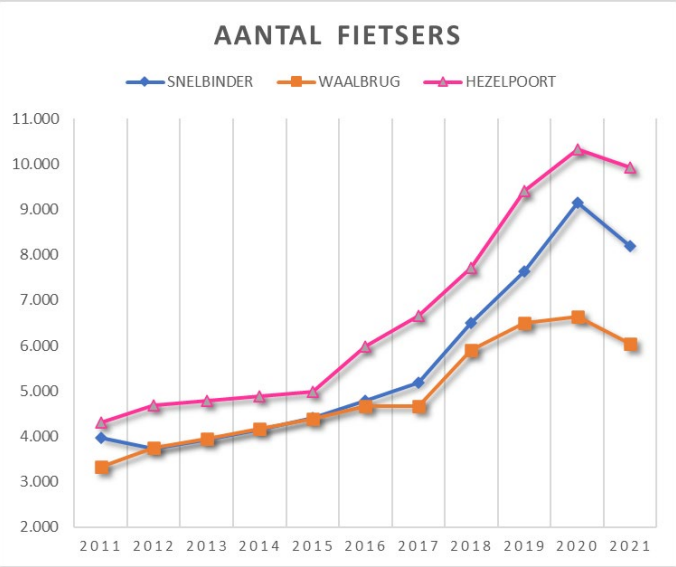
2.5 Meer fysieke ruimte nodig voor de fiets

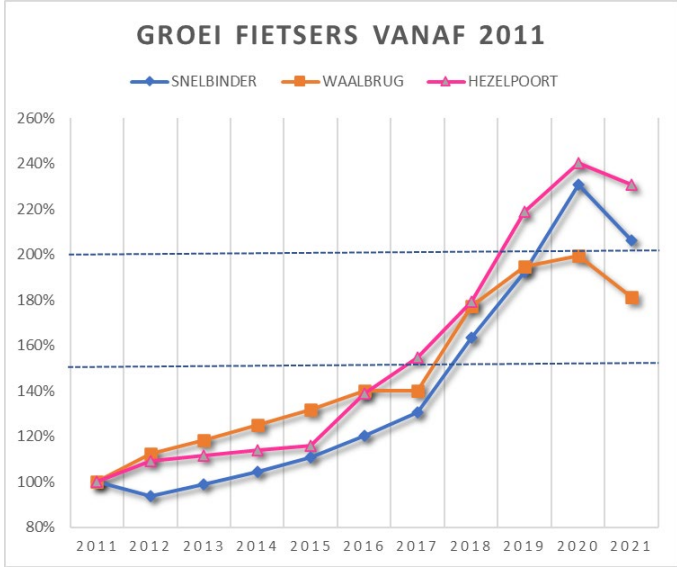
Nijmegen staat bekend als fietsstad. In 2016 en 2017 mocht Nijmegen de titel fietsstad van Nederland dragen. De jury sprak lovende woorden over het fietsbeleid van de stad en de fietsroutes van hoge kwaliteit.

De fietsroutes in en rondom het centrumgebied laten jaren achter elkaar groeiende aantallen fietsers zien. In 10 jaar tijd is het aantal fietsers op zowel de Snelbinder, de Waalbrug als onder de Hezelpoort verdubbeld! Opvallend is dat vooral na 2017 de fietsaantallen hard zijn gegroeid. Dit komt mede door de ontwikkelingen in de Waalsprong. In 2021 valt op dat het aantal fietsers op de routes is teruggevallen. De coronapandemie is hier debet aan geweest.

Nijmegen legt de nadruk op meer fietsgebruik (Omgevingsvisie Nijmegen, 2020). De fietsverbindingen krijgen mede daardoor te maken met een dubbele groeiopgave. Er komen meer mensen naar Nijmegen, die vervolgens ook meer dan nu kiezen voor fietsen.

Met de verstedelijking van het centrumgebied, maar ook de groei van de stad aan de noordzijde van de Waal blijven de fietsaantallen doorgroeien. Dit geldt niet alleen voor deze fietsroutes zelf, maar ook voor de aansluitende fietsnetwerken. Op de Snelbinder verwachten we op basis van prognoses uit het verkeersmodel nog 69% groei, 40% groei voor de Waalbrug en 55% groei onder de Hezelpoort door.





Fietstellingen vanuit Atlas Gelders Verkeer

	Huidig	Prognose (2031)	Groei tot 2031
Snelbinder	8.190	13.850	5.660 (+69%)
Waalbrug	6.040	8.430	2.390 (+40%)
Hezelpoort	9.930	15.470	5.540 (+55%)

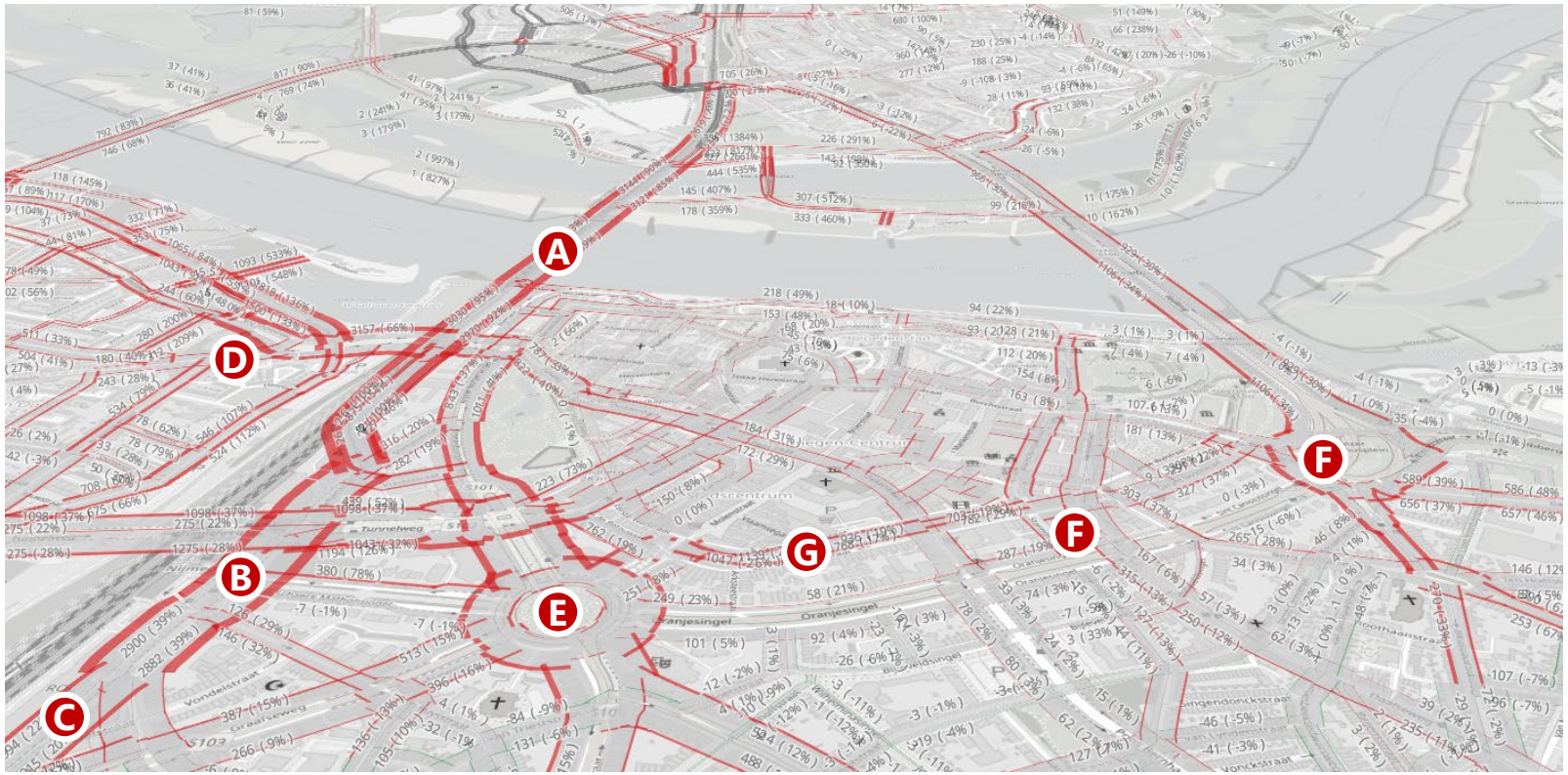
Prognoses fiets uit regionaal verkeersmodel (2031)

Om de groei van de fiets goed te faciliteren is letterlijk meer ruimte nodig. Meer ruimte op de fietspaden, meer ruimte om de fiets te stallen en ook meer ruimte in de oversteekbewegingen zoals langs het Keizer Karelplein en over de Singel.

De grootste groei in fietsverplaatsingen ligt vooral aan de westzijde van het centrumgebied. Dit hangt samen met het zwaartepunt van de woningbouwopgave en de hoeveelheid fietsers van en naar het station van Nijmegen. In de prognose van de fiets zien we niet alleen de Snelbinder (A) duidelijk in beeld, maar ook alle aansluitende verbindingen, zoals het Stationsplein (B) en de Spoorkuil (C).

Ook aan de westkant van het spoor komen diverse groeiende fietsstromen bij elkaar, zoals op de Weurtseweg en Voorstadslaan (D). Op deze wegen zelf en op de plekken waar de fietsers elkaar kruisen is meer fysieke ruimte nodig voor de fiets.

Ook rondom het Keizer Karelplein (E) groeit het aantal fietsers fors. Dit geeft vraagpunten rondom opstelruimte voor de wachtende fietsers en prioriteit bij de verkeerslichten. Deze zelfde opgave geldt voor de oversteekrelaties van de singel (F). Ten slotte vallen de Ringstraten (G) op. Ook hier wordt een groei verwacht die een ruimteclaim vraagt om de verkeersveiligheid voor de fietsers te borgen.



Uitsnede uit regionaal verkeersmodel met groei van fietsverkeer 2031 versus 2019

3

De mobiliteitskeuzes van inwoners, werknemers en bezoekers

3.1 Mobiliteitskeuzes veranderen

Door de technologische en maatschappelijke ontwikkelingen ontstaan andere mobiliteitskeuzes. Dit zijn autonome ontwikkelingen waar Nijmegen in de vormgeving van het mobiliteitsbeleid op in kan spelen.

Voor het Nijmeegse centrumgebied gaat het om veranderingen als:

- De hoogopgeleide stedeling kiest voor minder autogebruik, meer fietsen en OV-gebruik en werkt ook gemakkelijker op afstand (bijvoorbeeld thuis in plaats van op kantoor)
- De stedeling investeert mede door de opkomst van de deeleconomie niet perse in eigen vervoermiddelen met een benodigde eigen parkeerplek, maar gaat mobiliteit als een serviceproduct afnemen
- De opkomst van andere mobiliteitsvormen zoals de E-bike, speed E-bike, kleinschalige emissievrije logistiek en fietskoeriers waardoor een autoverplaatsing voor minder ritten noodzakelijk is
- De uitbreiding van het elektrisch wagenpark waarbij de automobilist een schone verplaatsing maakt met minder overlast voor de omgeving. Hierbij zijn wel oplaadvoorzieningen nodig
- De transformatie van de binnenstad van ‘place to buy’ naar ‘place to meet’ waarbij de nadruk op een aantrekkelijke, groene en rustige openbare ruimte verder aan belang toeneemt

Welke mobiliteitskeuzes maken de inwoners, werknemers en bezoekers van het centrumgebied in 2035? En welke mobiliteitskeuzes wil Nijmegen stimuleren of juist afremmen om het centrumgebied aantrekkelijk en bereikbaar te houden?

Wij onderscheiden hierin 4 belangrijke ‘beleidsknoppen’ voor het beïnvloeden van de mobiliteitskeuzes van inwoners, werknemers en bezoekers:

1. Mate van stimuleren van actieve mobiliteit en OV
2. Mate van beïnvloeden ontwikkeling deelautogebruik
3. Mate van ontwikkeling anders parkeren/ inzet parkeren op afstand
4. Mate van sturen op gebruik van andere routes

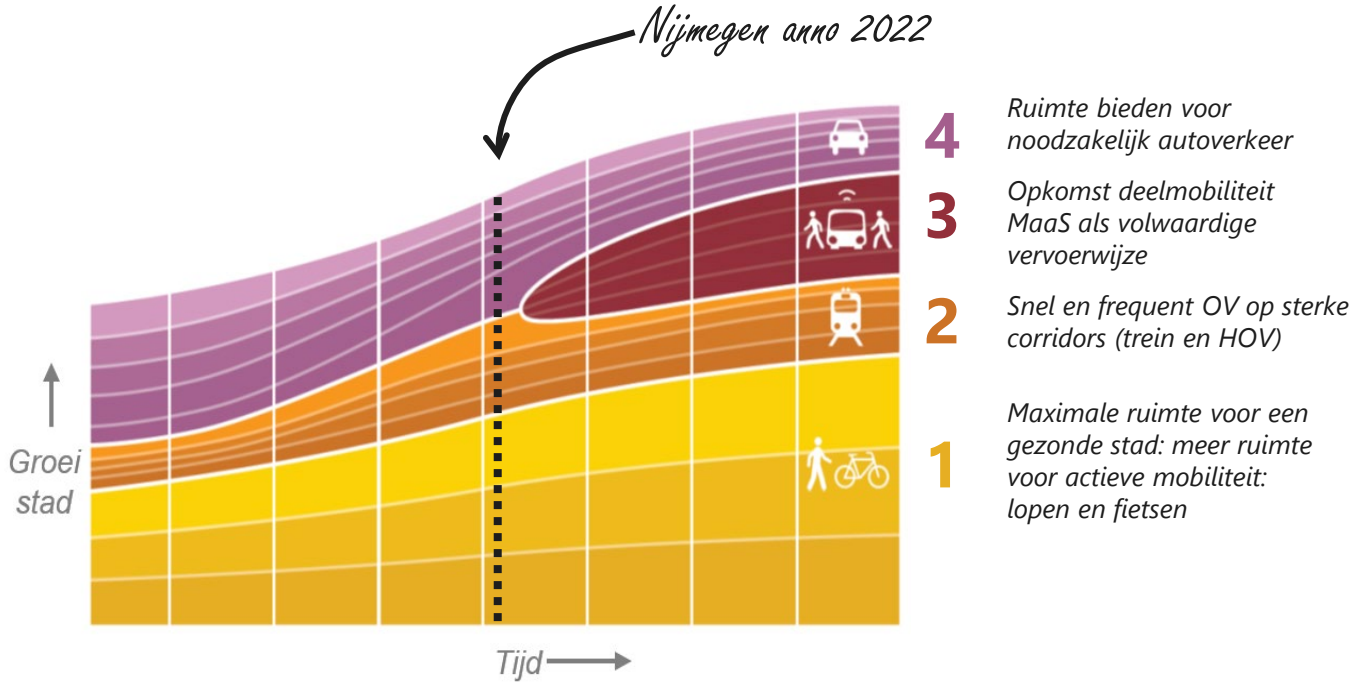


3.2 Stimuleren actieve mobiliteit en OV

Met de groei van de stad is Nijmegen aantrekkelijk en bereikbaar te houden als het lukt meer mensen te verleiden gebruik te maken van meer ruimte-efficiënte vervoermiddelen.

Nevenstaand schema toont het ontwikkelproces in mobiliteitstransitie aan. In onze ogen bevindt Nijmegen zich ongeveer halverwege het schema. Naarmate Nijmegen verder doorgroeit in inwoners, werknemers en bezoekers, groeit ook de totale mobiliteit. Met een beleidsinzet op mobiliteitstransitie wordt de groei van de mobiliteit opgevangen door meer lopen en fietsen (geel), een ander OV-gebruik (oranje) en de opkomst van deelmobiliteit (donkerrood, in zekere zin een soort tussenvorm van individueel en collectief vervoer). Het openbaar vervoer in de wijken en buurten, aanvullend aan het OV op sterke corridors, groeit in deze denkwijze uit tot een onderdeel van MaaS (Mobility as a Service).

In totaliteit groeit daarmee de mobiliteit, maar in deze groei wordt het privé autogebruik verhoudingsgewijs kleiner. De auto blijft voor de bereikbaarheid relevant. Voor noodzakelijk autoverkeer blijft ruimte beschikbaar. In het straatbeeld krijgt de auto minder een hoofdrol en rijdt deze vaker met aangepaste snelheid. Hierdoor ontstaat letterlijk ruimte om de mobiliteitstransitie vorm te geven. In eerste instantie vergt dit maatregelen in het stimuleren van actieve mobiliteit: lopen, fietsen en OV.



De bijzondere rol van het centrumgebied

Het stimuleren van de voetganger en de fiets is vooral belangrijk in de plekken waar bovengemiddelde waarde wordt gehecht aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Juist in het centrumgebied van Nijmegen is derhalve de inzet om de actieve mobiliteit maximaal de ruimte te geven en te stimuleren. Het onderstaande denkschema geeft dit perspectief: de focus op onze mobiliteit is per gebied anders. Zelfs in de binnenstad is een onderscheid aan te brengen, door te stellen dat binnen de singels de fiets te gast is.

Zone A
centrumgebied
campus Heijendaal
Hof van Holland
rondom OV-knooppunten
Winkelsteeg



Prioriteit wandelen | geen straat-parkeren | shared space-oplossingen

Zone B:
Binnen Maaswaalkanaal
Grootste deel Nijmegen Noord



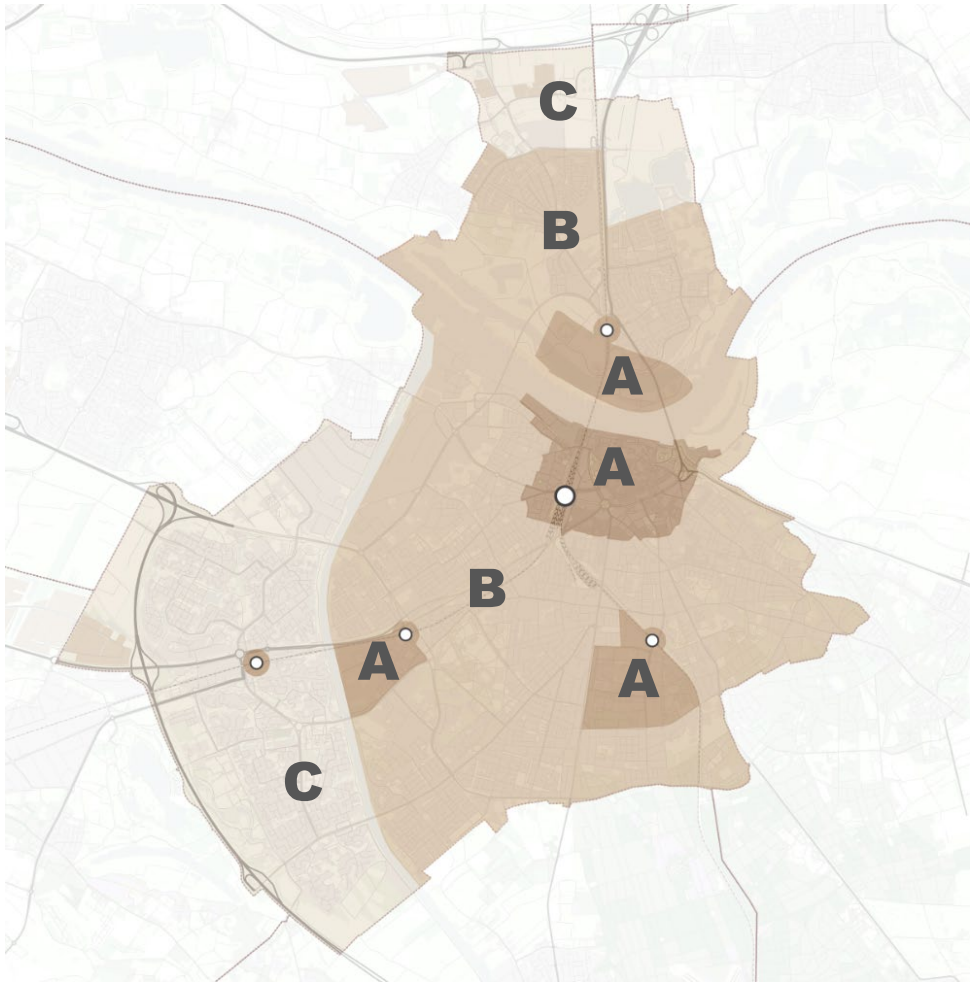
Fiets is hoofdgebruiker | verdeling ruimtegebruik vervoermiddelen meer in balans | 30km waar het kan

Zone C:
Overige gebieden van de stad



Mobiliteit ontvlechten | Grotere rol auto | OV verbindend naar stedelijke centra

De focus op mobiliteit is per gebied anders



3.3 Minder auto-afhankelijkheid

Autobezit in perspectief

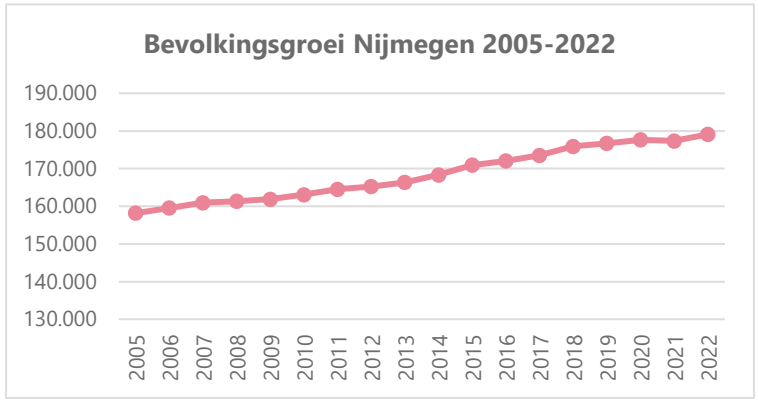
Het aantal personenauto's in Nederland is de afgelopen decennia gegroeid. Zo ook in Nijmegen. In 2020 waren er ruim 65.000 personenauto's in particulier bezit. Gedurende de jaren is het autobezit toegenomen, echter in Nijmegen wel in iets mindere mate dan gemiddeld gezien in de regio, provincie en landelijk.

De groei van het autobezit valt te relateren aan de bevolkingsgroei. Net als het autobezit, is de bevolking tussen 2015 en 2020 eveneens met 4% toegenomen. In Nijmegen zijn in deze periode vooral woningen gebouwd in het Waalspronggebied. Veelal woningen met een hoger autobezit dan het Nijmeegse gemiddelde. Met de huidige verstedelijkingsopgave (na 2020) gaat het vooral om inbreidingslocaties. Een verdere toename van het autobezit in Nijmegen ligt derhalve niet voor de hand.

Het aantal personenauto's per huishouden in Nijmegen is lager dan gemiddeld in Nederland, met 0,7 auto's per huishouden in Nijmegen versus 1,1 auto's per huishouden gemiddeld in Nederland in 2020. Het aantal in Nijmegen is vergelijkbaar met steden als Groningen en Maastricht, en iets lager in vergelijking met Arnhem bijvoorbeeld (0,8 auto's per huishouden).

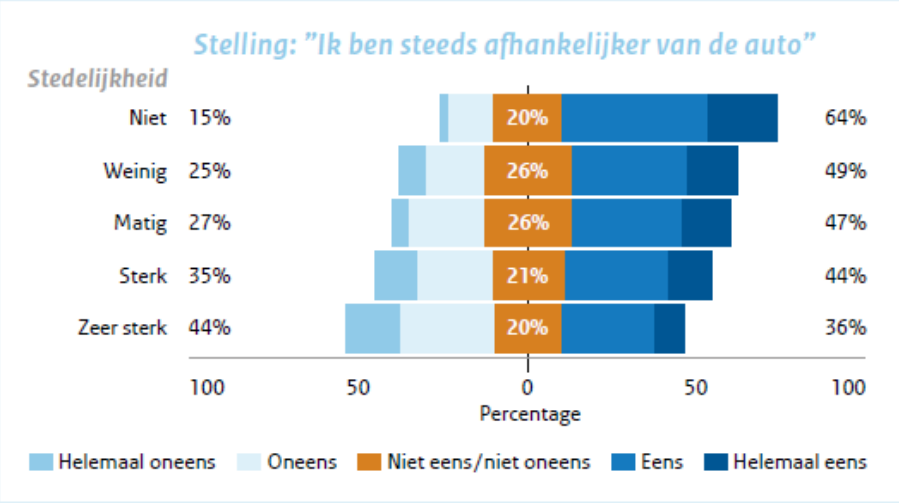
	Nijmegen		Regio Arnhem-Nijmegen		Provincie Gelderland		Nederland	
2005	347		390		400		381	
2010	356	+3%	414	+6%	428	+7%	407	+7%
2015	352	-1%	426	+3%	446	+4%	420	+3%
2020	367	+4%	445	+4%	470	+5%	439	+5%

Autobezit | particuliere personenauto's per 1000 inwoners, CBS



Minder auto-afhankelijkheid in de stedelijke gebieden

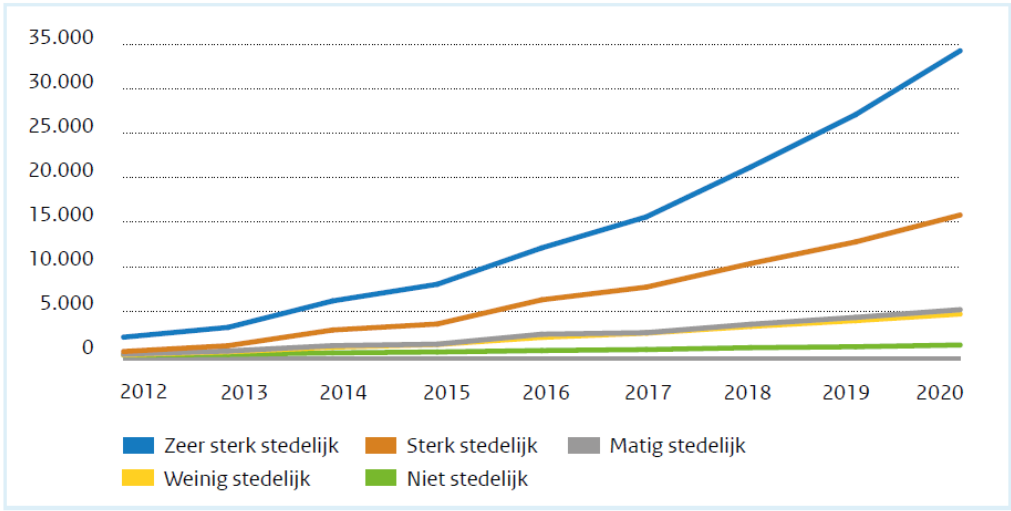
Vanuit de historie zien we dat het autobezit ook in een sterk stedelijke stad als Nijmegen vooralsnog is toegenomen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) constateert een kentering in de grote steden. De auto-afhankelijkheid neemt er af en zo ook het autobezit. Het onderzoek van het KIM naar het autobezit in Nederland toont aan hoe sterker de stedelijkheidsgraad van een gebied, hoe kleiner de afhankelijkheid van de auto. Inwoners van deze stedelijke gebieden zijn dan oneens met de stelling “steeds afhankelijker te zijn van de auto”. Het centrumgebied van Nijmegen hoort tot de zeer sterk stedelijke gebieden.



Bron: KiM, ‘Het wijdverbreide autobezit in Nederland’, 2022

Een groeiend aanbod van deelmobiliteit in de steden

De noodzaak aan een eigen (tweede) auto is in de stedelijke gebieden dan ook minder aan de orde dan daarbuiten. Dat brengt kansen met zich mee voor deelmobiliteit. Dat is de laatste jaren ook goed zichtbaar: met name in de sterk- en zeer sterk stedelijke gebieden is het aantal deelauto’s toegenomen. Deze trend hangt samen met de opkomst van de deeleconomie (van bezit naar gebruik) en zet zich de komende jaren door.



Ontwikkeling aantal deelauto’s naar stedelijkheidsgraad. Bron: CROW, 2020, via: https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/monitor/aanbod-deelauto-s

3.4 Anders parkeren

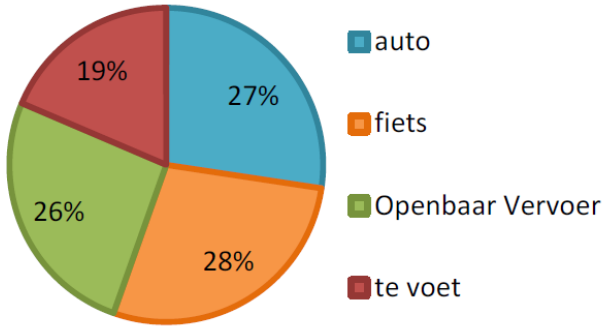
Bezoekersparkeerplaatsen in het centrumgebied

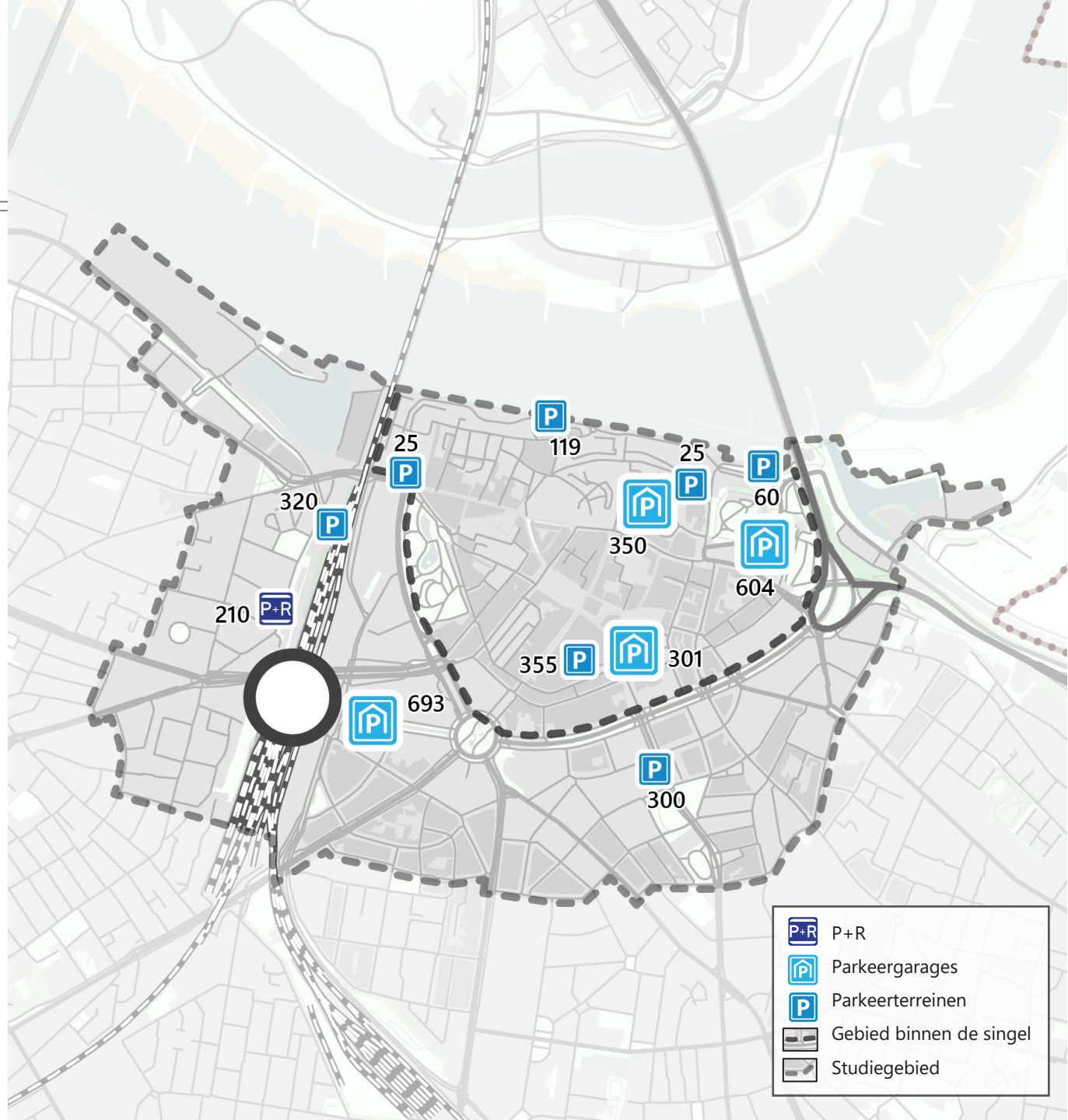
In totaal kent Nijmegen circa 3.350 parkeerplekken in openbare parkeergarages en parkeerterreinen in het centrum. De meeste parkeerplekken bevinden zich in de gebouwde parkeervoorzieningen: circa 1.950 parkeerplekken, verdeeld over 4 garages (Keizer Karelgarage, Kelfkensbos, Eiermarkt en Mariënburg). Op parkeerterreinen gaat het om circa 1.200 parkeerplekken, verdeeld over 7 parkeerterreinen en 210 plekken bij de P+R. Deze terreinen kennen een relatief groot ruimtebeslag in vergelijking met de gebouwde parkeervoorzieningen. Aanvullend is er het straatparkeren, volgens tellingen (2022) zijn dit 1.800 plekken binnen de singel.

Bezoekersaantallen

In 2018 bezochten gemiddeld 210.000 bezoekers per week de Nijmeegse binnenstad (naar schatting, Locatus). In 2020 betrof het gemiddeld 123.000 bezoekers per week. Deze tijdelijke terugval van 40% minder heeft te maken gehad met de coronapandemie. De verwachting is dat de bezoekersaantallen opnieuw zullen stijgen naar het niveau van 2018.

Verder blijkt uit de Binnenstadsmonitor dat het merendeel van de bezoekers, circa 60%, uit Nijmegen zelf komt. De vervoerswijze waarmee de bezoeker naar de binnenstad komt is aardig verdeeld. Bijna 75% kiest voor een duurzaam alternatief: te voet, met de fiets of het OV.





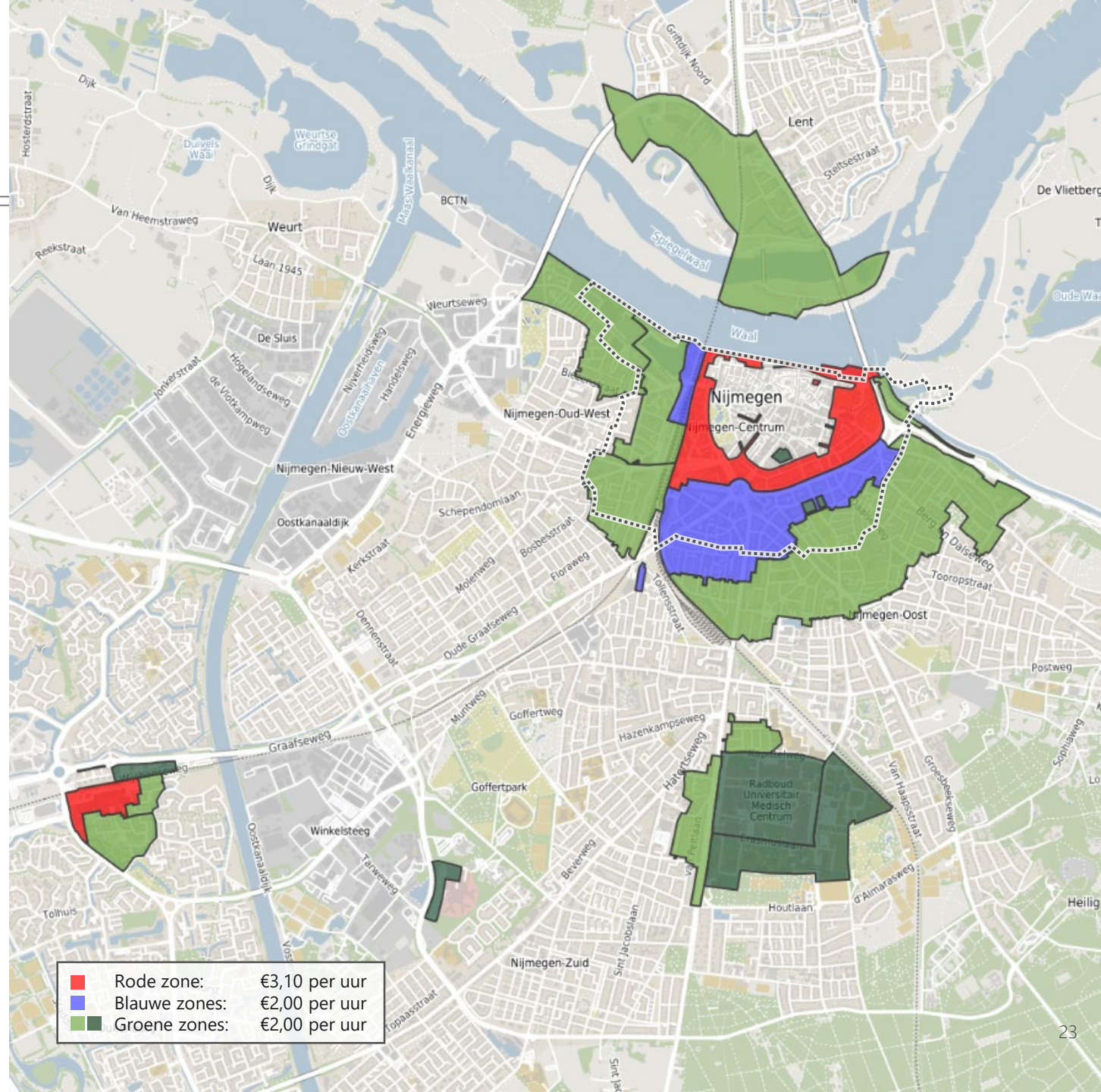
Parkeren op straat

Onderverdeeld naar zones gelden er verschillende betaaltijden en tarieven voor het parkeren binnen het centrumgebied van Nijmegen. Binnen de singels geldt een tarief van € 3,10 per uur. Buiten de singel van € 2,00 per uur.

In de Omgevingsvisie wordt de ambitie geschetst om het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad te verminderen door het omzetten van openbare parkeergarages naar bewonersgarages (exclusief voor abonnementhouders). Parkeerplaatsen op straat gaan daarmee de komende jaren (waar mogelijk) plaats maken voor voorzieningen voor voetgangers, fietsers en een hoogwaardige openbare ruimte met verblijfsfuncties en openbaar groen. Ter compensatie wordt een nieuwe parkeergarage bij de Hezelpoort gerealiseerd (573 plekken).

Bewonersvergunningen

In de binnenstad en het omliggende centrumgebied zijn er circa 2.100 bewonersparkeervergunningen uitgegeven (op een totaal van 1.800 parkeerplekken op straat). Van de 2.100 parkeervergunningen hebben er circa 400 (20%) een abonnement om in parkeergarage te parkeren. Het merendeel (80%) heeft een vergunning om de auto op de straat binnen het vergunningsgebied te parkeren, waarbij er een klein deel is dat de auto op vergunningsplekken in de schil rondom het centrum dient te parkeren.



Bron: kaart.nijmegen.nl >>

Passende parkeernorm(en) in de binnenstad

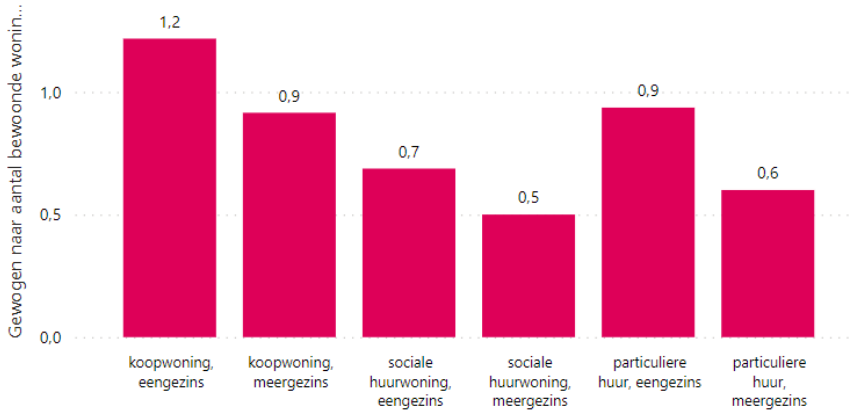
Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn parkeernormen van belang. Een parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplekken een functie nodig heeft. Bij veranderingen zoals nieuwbouw of functiewijziging geeft de parkeernorm aan hoeveel parkeercapaciteit gewenst is. De gemeente gebruikt deze parkeernorm bijvoorbeeld richting projectontwikkelaars over de hoeveelheid te realiseren parkeerplekken bij een ontwikkeling.

Parkeernormen kennen een nauwe samenhang met autobezit. Aan de hand van micro CBS-data, is het werkelijke autobezit inzichtelijk gemaakt per woningtype in de binnenstad van Nijmegen. Over het algemeen komt dit goed overeen met de huidige parkeernormen die gelden in de binnenstad. Het huidige beleid hanteert een strenge norm die in positieve zin bijdraagt aan het beperken van extra parkeercapaciteit en daarmee ook het autoverkeer.

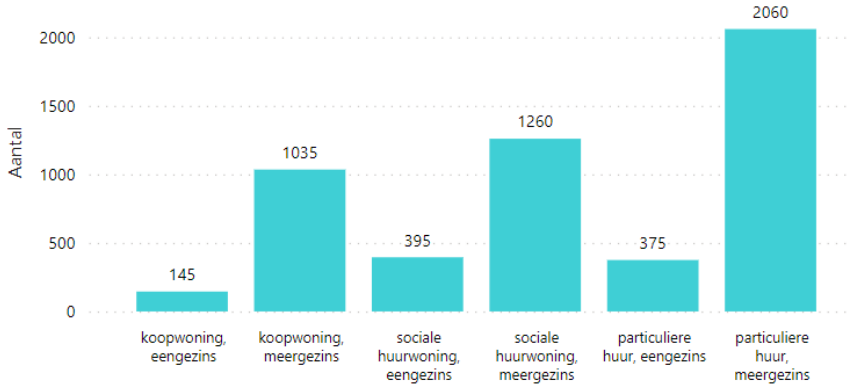
Woningtype	Autobezit	Parkeernorm binnenstad	
		Incl. 0,3 bezoek	Excl. 0,3 bezoek
Koopwoning, eengezins	1,2	1,0 (rijwoning) - 1,2 (vrijstaand)	0,7 (rijwoning) – 0,9 (vrijstaand)
Koopwoning, meergezins	0,9	0,8 (goedkoop) - 1,0 (duur)	0,5 (goedkoop) – 0,7 (duur)
Sociale huurwoning, meergezins	0,7	0,8	0,5
Sociale huurwoning, eengezins	0,5	0,6	0,3
Particuliere huur, meergezins	0,9	1,0	0,7
Particuliere huur, eengezins	0,6	0,9	0,6

Autobezit versus parkeernorm | per huishouden, bron: Goudappel, CBS en gemeente Nijmegen

Autobezit per woningtype in de Nijmeegse binnenstad



Aantallen woningen in de Nijmeegse binnenstad per woningtype



Autobezit binnenstad | per huishouden, bron: Goudappel, CBS en gemeente Nijmegen

Parkeren op afstand

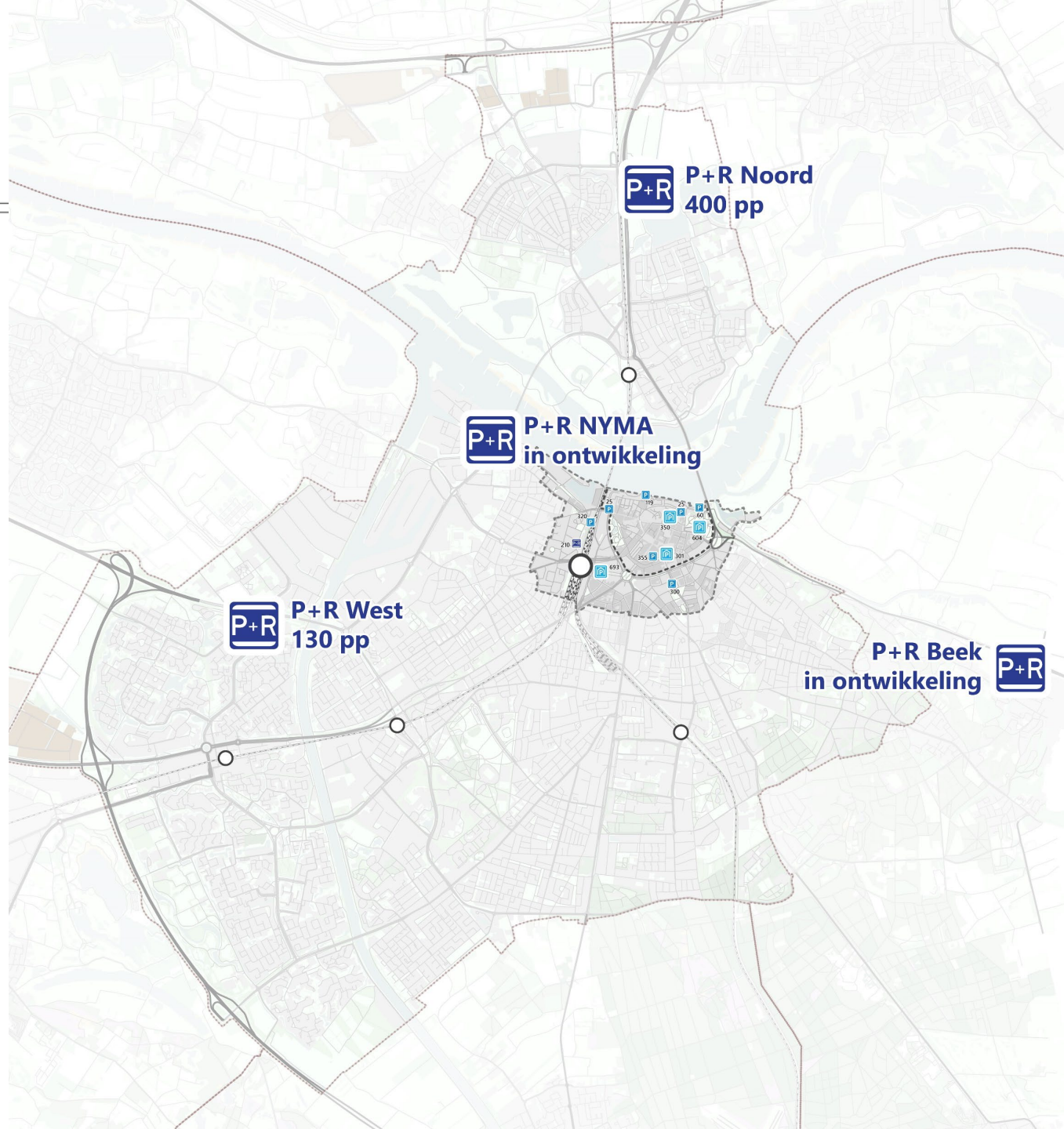
Buiten het centrumgebied zijn P+R Noord (320 plekken) en P+R West (130 plekken) gelegenheden om op afstand de auto te parkeren en met het openbaar vervoer naar de binnenstad te komen. In de Omgevingsvisie is het voornemen opgenomen om (in afstemming met de buurgemeenten) bij de invalswegen te zoeken naar meer locaties om gratis of goedkoop te parkeren. Naast P+R Noord en West zijn er momenteel 2 locaties in ontwikkeling: NYMA (nabij de Oversteek) en Beek (langs de N325). Aanvullend zijn er zoeklocaties op grotere afstand zoals ten zuiden van Malden en bij stations Mook-Molenhoek en Cuijk.

Exacte gebruikscijfers over het P+R gebruik in Nijmegen ontbreken. In een effectenstudie naar de potentie van P+R (Loendersloot, 2022) blijkt dat P+R Noord, West, NYMA en Beek samen in potentie kunnen zorgen voor een 'afvang' (minder auto's richting binnenstad) van 1.840 autoritten op een werkdag en 2.480 autoritten op een weekenddag.

Een studie naar de binnenstad bezoekers van Groningen laat zien dat daar 1 op de 3 automobilisten gebruik maakt van de P+R voorzieningen. Dit geeft een goede indicatie van de potentie die transferia in Nijmegen hebben.

Bezoekers binnenstad Groningen	% met auto naar binnenstad	% met auto naar P+R	% naar P+R van auto totaal
Dagrecreanten	38%	19%	**33%**
Werknemers	24%	13%	**35%**
Binnenstadsbewoners	2%	1%	**33%**
Overige binnenstadbezoekers	7%	4%	**36%**

Bron: Sweco, 'Kenmerken van bezoek(ers) aan de binnenstad van Groningen', 2020



3.5 Andere routes

Routekeuzes over de Waal

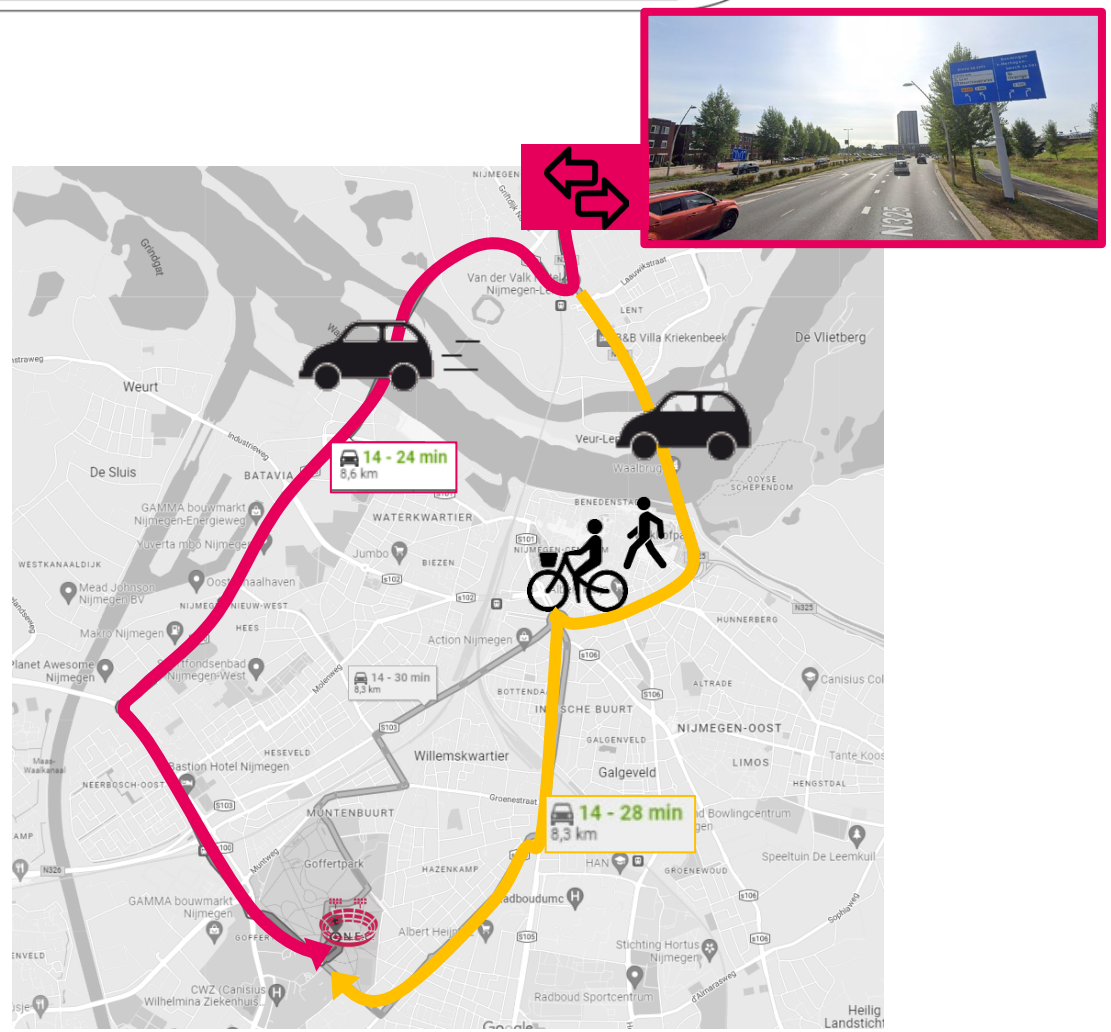
Een beleidsknop waar Nijmegen aan kan draaien is het stimuleren en geleiden van verkeer over bepaalde routes door de stad. Dit stimuleren van andere routes is voor alle vervoersoorten mogelijk: van voetgangers tot fietsers en van autoverkeer tot vrachtverkeer.

Een belangrijke routekeuzemoment voor het gemotoriseerd verkeer van en naar Nijmegen is de overgang over de Waal. Vanuit het noorden geredeneerd maakt de automobilist vanaf het splitsingspunt bij de Prins Mauritssingel de keuze:

- of via de Oude Waalbrug en de singels;
- of via de Oversteek en de S100.

Deze routekeuze geldt niet zozeer voor automobilisten van en naar het centrumgebied van Nijmegen, maar wel naar de vele andere bestemmingen in de stad in Nijmegen Midden en in Nijmegen Zuid. Bijvoorbeeld voor de bestemming: Goffertstadion. Hiervoor is zowel de Oversteek als de Oude Waalbrug een alternatief.

Voor beide routes geeft google een reistijd van 14 minuten vanaf het splitsingspunt. De automobilist heeft hierin de keuze welke route te nemen. De route via de Oversteek is in afstand iets langer, maar in de spits sneller (maximaal 24 minuten versus maximaal 28 minuten via het centrumgebied). De reistijd en reistijdbeleving tussen de routes bepaalt de daadwerkelijke route die inwoners, werknemers en bezoekers kiezen. Nijmegen kan door het samenspel van de werking van verkeerslichten in de stad en de maximaal toegestane snelheden in relatie met de vormgeving van de hoofdstructuur hierin de mobiliteitskeuzes beïnvloeden.

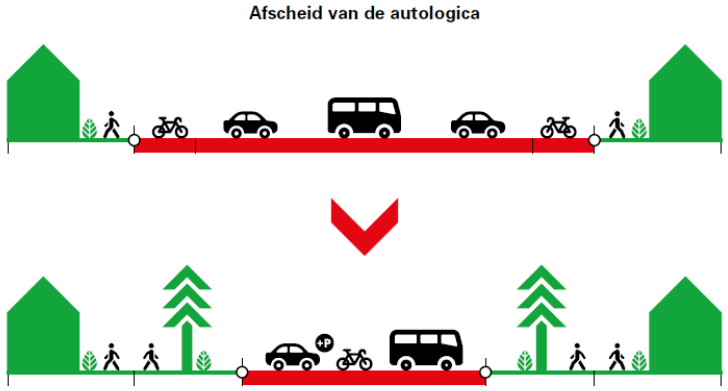


Reisopties vanaf splitsingspunt naar stadion De Gofferte (reistijden vanuit googlemaps)

Wat gebeurt er in andere steden?

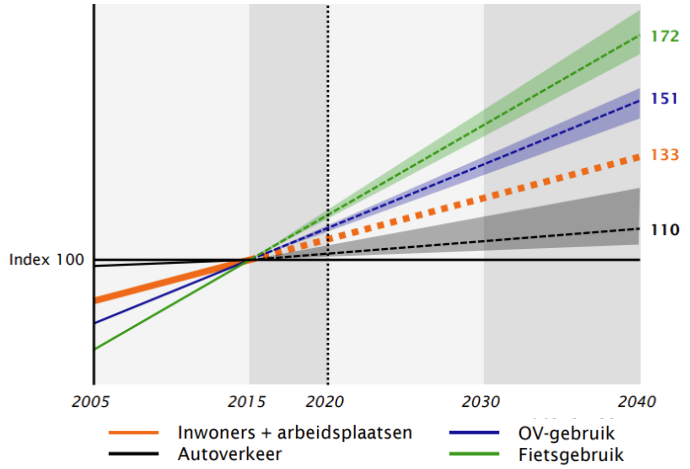
Verschillende steden zijn bezig met een mobiliteitstransitie richting lopen, fietsen en OV. De gemene deler is dat de historisch gegroeide verkeersruimte voor de auto stapsgewijs wordt aangepast. Er komt ruimte vrij voor meer openbare ruimte met verblijfskwaliteit. Dit sluit aan op de maatschappelijke wensen voor betere oversteekbaarheid, verbinden van wijken, beperken geluidhinder en meer economische vitaliteit (uitnodigende ruimte).

Groningen kiest in de Mobiliteitsvisie (vastgesteld in 2021) nadrukkelijk om de ruimte voor het verkeer in te perken. Onder de noemer van 'afscheid van de autologica' wil Groningen de dominantie van de auto op meer plekken in het stedelijk gebied terug dringen. Groningen gaat de snelheid waarmee auto's zich door de stad bewegen verlagen, vooral op de plekken waar de leefkwaliteit onder druk staat.



Uit: Mobiliteitsvisie Groningen (2021)

Utrecht kent een enorme verdichtingsopgave. De verwachting is dat Utrecht tussen 2000 en 2040 verdubbeld is in het aantal inwoners. Utrecht kiest bewust voor het verdichten in de bestaande stad. Om de groeiende stad gezond en bereikbaar te houden geeft Utrecht daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus, zoals uitgewerkt in het Mobiliteitsplan 2040 (vastgesteld in 2021). De groei van de stad zorgt voor meer mobiliteit. De groei treedt voornamelijk op bij fiets (72%) en OV (51%). Het autoverkeer groeit relatief minder hard met zo'n 10%. Het Mobiliteitsplan zet daarom in op een beter regionaal OV-systeem en meer fietsverbindingen om de grote stromen van fietsers beter te spreiden. Tegelijkertijd werkt Utrecht aan het ontwikkelen en verbeteren van mobiliteitsdiensten zoals elektrische deelauto's en bakfietsen als alternatief voor het bezit van een eigen auto.



Uit: Mobiliteitsplan Utrecht 2040 (2021)

4

Effecten van mobiliteitskeuzes per doelgroep

4.1 Doelgroepen binnen en buiten de singels

Om de bandbreedte van toekomstige mobiliteitsmaatregelen voor het centrumgebied te bepalen is het aantal autoritten op basis van kentallen van en naar het centrumgebied in beeld gebracht. Voor deze rekenkundige benadering hebben we een inventarisatie gemaakt van 3 doelgroepen. Het gaat om inwoners, werknemers en bezoekers.

Het centrumgebied hebben we daarbij weer opgesplitst in:

- Binnen de singel (waaronder het kernwinkelgebied en de ringstraten)
- Buiten de singel (waaronder het stationsgebied en het Waalfront)



Voor de deelgebieden hebben we een overzicht gemaakt van de aantallen huidige en toekomstige inwoners en werknemers. Hiervoor hebben we data gebruikt uit het regionale verkeersprognosemodel 2020 en 2035. Voor het aantal bezoekers van de binnenstad zijn we uitgegaan van de situatie pré-corona. Volgens de binnenstadsmonitor zijn dat 210.000 wekelijkse bezoekers. Dit geeft op een gemiddelde werkdag naar schatting circa 22.000 bezoekers aan het gebied binnen de singel. De bezoekers buiten de singel zijn in deze verkenning buiten beschouwing gebleven.

Deze gegevens vormen de basis voor de bepaling van de toekomstige mobiliteitseffecten voor het centrumgebied.

BINNEN DE SINGEL

doelgroepen	
- nieuwe inwoners	1.300
- huidige inwoners	9.100
- nieuwe werknemers	600
- huidige werknemers	8.600
- bezoekers	22.000
	41.600

BUITEN DE SINGEL

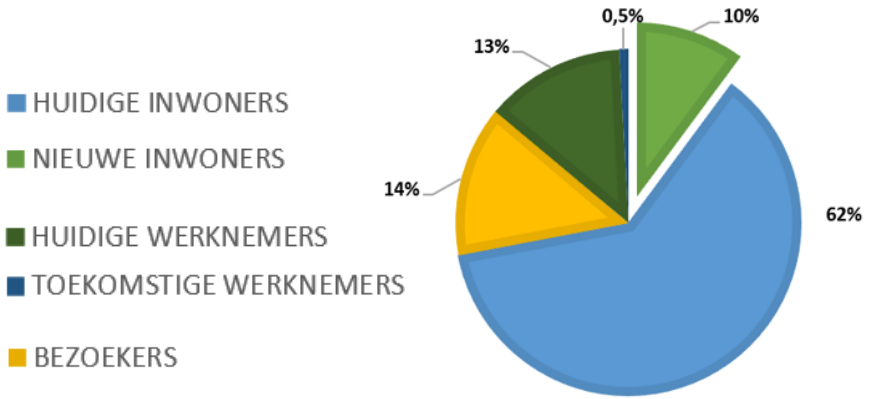
doelgroepen	
- nieuwe inwoners	3.700
- huidige inwoners	16.600
- nieuwe werknemers	600
- huidige werknemers	8.100
- bezoekers	nvt
	29.000

4.1 Doelgroepen binnen en buiten de singels

Op basis van verkeerskundige kengetallen en brongegevens uit het regionale verkeersprognosemodel is een doorrekening gemaakt naar het aantal dagelijkse te verwachten autoritten. Nevenstaand figuur geeft de omrekening per doelgroep. Op basis hiervan komen wij op een totaal van 50.500 autoritten van en naar het centrumgebied per werkdag.

Als we de doelgroepen onderling met elkaar vergelijken, naar het aantal dagelijkse autoritten, dan zijn de bestaande inwoners het meest dominant. Zij zijn verantwoordelijk voor circa 62% van alle autoritten van en naar het centrumgebied op een gemiddelde werkdag. De toekomstige inwoners zullen zonder aanvullend beleid ongeveer 10% van de autoritten verzorgen. De werknemers en bezoekers zijn in aandeel gelijkwaardig met beide een aandeel van 13% a 14%.

AANTAL AUTORITTEN PER DOELGROEP



Vertaling naar aantal autoritten werkdag

Huidige inwoners (25.700)
(circa 18.400 woningen. 37% binnen singel en 63% buiten singel)
▶ **geeft 31.000 dagelijkse autoritten**
(op basis van woningtypen komen we afgerond op 1,5 autoritten per woning binnen de singel en 1,8 autoritten per woning buiten de singel)

Nieuwe inwoners (5.000)
(circa 4.000 nieuwe woningen. ¼ binnen singel en ¾ buiten singel)
▶ **geeft 5.600 dagelijkse autoritten**
(op basis van verwachte te bouwen woningtypen komen we afgerond op 1,4 autoritten per woning)

Huidige werknemers (16.700)
8.600 binnen de singel en 8.100 buiten de singel
(uitgaande van 0,7 fte binnen de singel en 0,8 fte buiten de singel en 25% aandeel auto binnen singel en 28% buiten de singel)
▶ **geeft 6.600 dagelijkse autoritten**
(op een gemiddelde werkdag van en naar centrumgebied Nijmegen)

Toekomstige werknemers (1.200)
600 binnen de singel en 600 buiten de singel
(uitgaande van 0,7 fte binnen de singel en 0,8 fte buiten de singel en 25% aandeel auto)
▶ **geeft 500 dagelijkse autoritten**
(op een gemiddelde werkdag richting Nijmeegse binnenstad)

Bezoekers (22.000)
(circa 200.000 wekelijks, waarvan op een gemiddelde werkdag 11% op een weekenddag 22,5%)
autobezoek 29% (Monitoring) en 1,9 bezettingsgraad per auto
▶ **geeft 6.800 dagelijkse autoritten**
(op een gemiddelde werkdag richting Nijmeegse binnenstad)

Doorgaand autoverkeer
▶ **30.000 dagelijkse autoritten**
Het drukste deel van de singel (de Canisiussingel) kent dagelijks circa 40.000 autoritten. 75% van dit verkeer is niet gebonden aan het centrumgebied. Dus 30.000 ritten zijn doorgaand verkeer

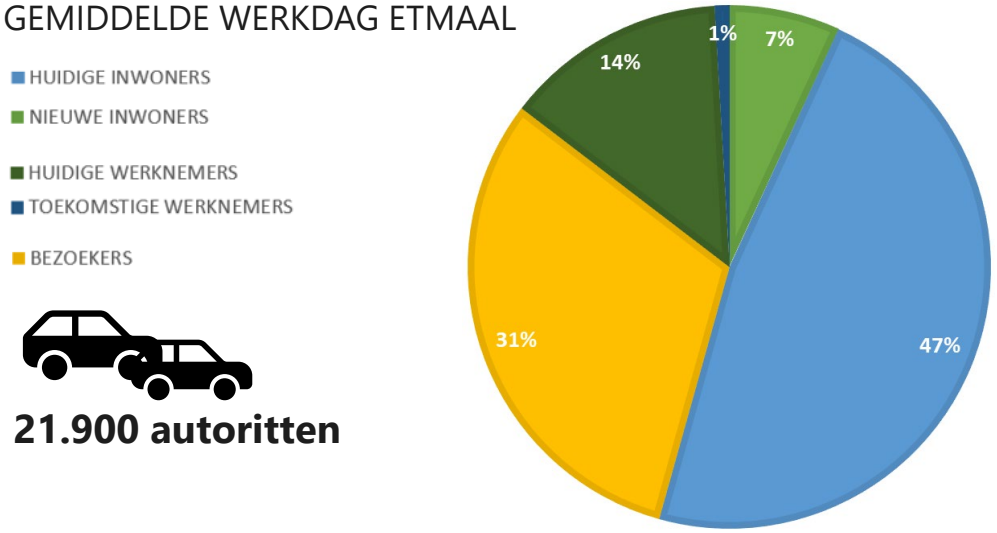
BINNEN DE SINGEL

Binnen de singel wonen nu circa 9.100 inwoners. In totaal gaan we op basis van kentallen uit van 10.400 autoritten per dag van deze doelgroep (inclusief eigen bezoek). Dat is 47% van het totaal aantal autoritten aan het centrumgebied binnen de singel op een werkdag.

De bezoekers aan de binnenstad zijn verantwoordelijk voor ongeveer een derde deel van de autoritten op een gemiddelde werkdag. De werknemers en toekomstige inwoners kennen ongeveer respectievelijk 3.000 en 1.500 autoritten per dag.

doelgroepen		
- nieuwe inwoners	1.300	1.500
- huidige inwoners	9.100	10.400
- nieuwe werknemers	600	200
- huidige werknemers	8.600	3.000
- bezoekers	22.000	6.800
	41.600	*21.900*

AUTORITTEN VAN EN NAAR BINNEN DE SINGEL |
GEMIDDELDE WERKDAG ETMAAL



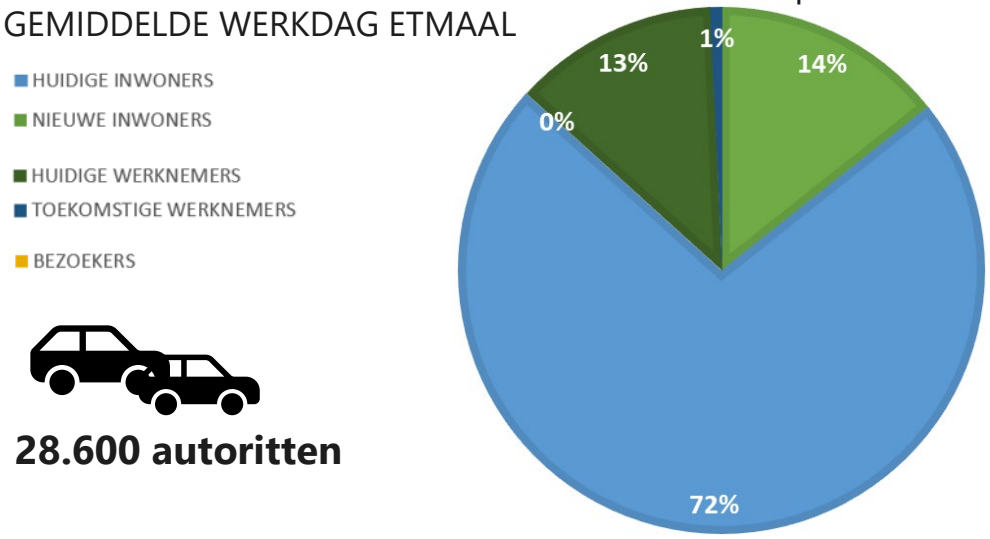
21.900 autoritten

BUITEN DE SINGEL

Het recreatief winkelen en toeristisch bezoek is voor buiten de singel buiten beschouwing gelaten. Voor dit deel van het studiegebied is een onderscheid aangebracht in inwoners en werknemers. Zonder aanvullende maatregelen is de verwachting dat dit deel van het centrumgebied 57% van de autoritten veroorzaakt. De huidige inwoners zijn als doelgroep hiervoor het meest dominant. Het aantal inwoners groeit met 3.700; dit geeft zonder aanvullend beleid ongeveer 4.100 extra autoritten (14%).

doelgroepen		
- nieuwe inwoners	3.700	4.100
- huidige inwoners	16.600	20.700
- nieuwe werknemers	600	200
- huidige werknemers	8.100	3.600
- bezoekers	nvt	nvt
	29.000	*28.600*

AUTORITTEN VAN EN NAAR BUITEN DE SINGEL |
GEMIDDELDE WERKDAG ETMAAL



28.600 autoritten

4.2 Huidige inwoners

Keuzes in: actieve mobiliteit/ gebruik deelauto

De bestaande inwoners profiteren van het aanbod aan deelauto's bij de nieuwe woningbouw en op overige plekken in het centrumgebied. Bij een groter aanbod aan deelauto's zullen ook bestaande inwoners eerder geneigd zijn een privé auto in te ruilen en gebruik te maken van deelmobiliteit. Het parkeerbeleid van Nijmegen biedt de mogelijkheid om in het kader van leefbaarheid en ruimtegebruik kritisch te kijken hoe om te gaan met het verlenen van parkeervergunningen. Indien het aanbod van deelmobiliteit verder toeneemt is het mogelijk kritischer te kijken naar het verlenen van parkeervergunningen.

Richting 2035 hanteren wij 3 scenario's in de mate van opkomst van deelmobiliteit onder de bestaande inwoners:

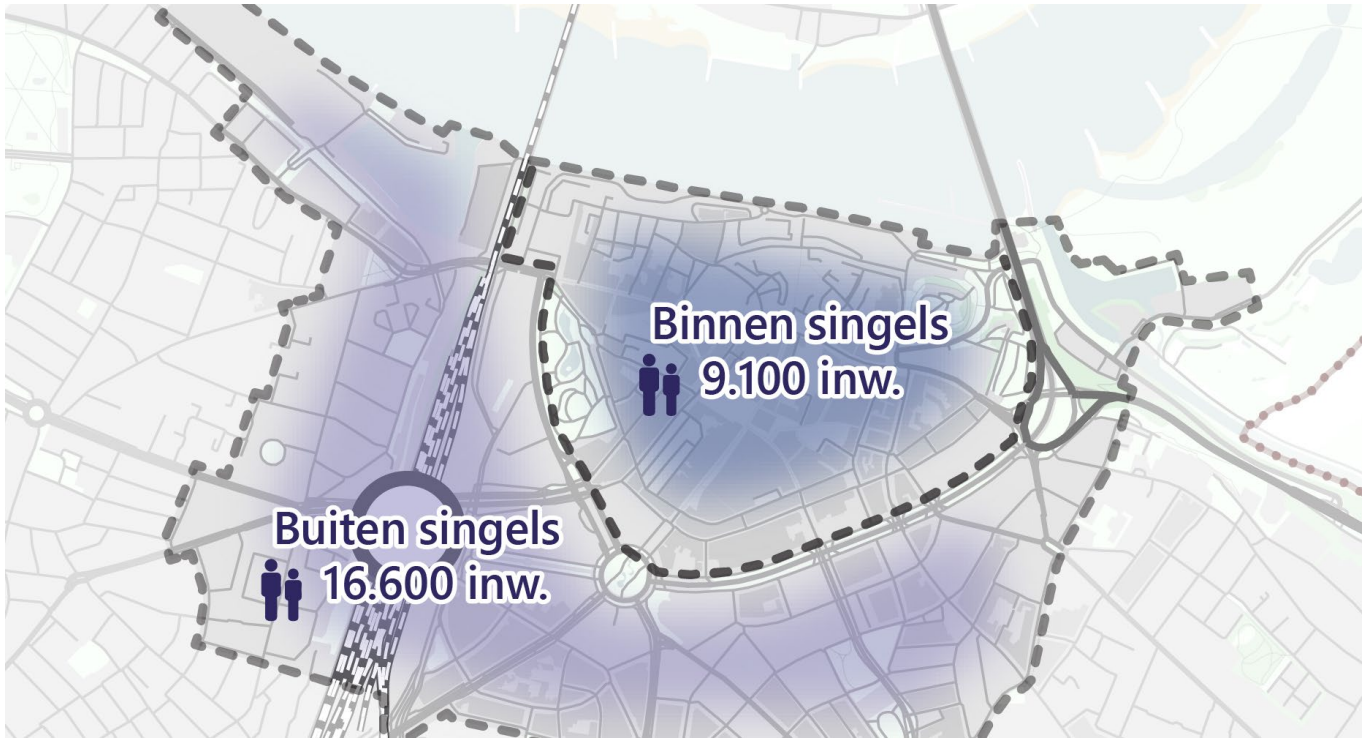
- ❑ 0-scenario: 5% reductie van autoritten door gebruik deelmobiliteit
- ❑ +-scenario: 10% reductie van autoritten door gebruik deelmobiliteit
- ❑ ++-scenario: 25% reductie van autoritten door gebruik deelmobiliteit

Keuzes in: parkeren

Ook de bezoekers van de bestaande bewoners gaan naar de toekomst de auto anders parkeren dan de huidige situatie. Binnen de singel minder op straat en meer in de parkeergarage of op afstand in een transferium. Ook voor bezoekers van buiten de singel zal dit gaan veranderen, maar waarschijnlijk minder ingrijpend.

We hanteren voor het parkeren op afstand van de bezoekers van huidige inwoners 3 scenario's:

- ❑ 0-scenario: 100% in parkeergarages of op straat
- ❑ +-scenario: 90% in parkeergarages of op straat/ 10% in transferia
- ❑ ++-scenario: 75% in parkeergarages of op straat/ 25% in transferia



0 scenario
zonder extra beleidsinspanning

Mate van deelmobiliteit
0% 100%
5%

Mate van parkeren op afstand (bezoekers)
0% 100%
nihil

+ scenario
met extra beleidsinspanning

Mate van deelmobiliteit
0% 100%
10%

Mate van parkeren op afstand (bezoekers)
0% 100%
10% in hubs

++ scenario
met maximale beleidsinspanning

Mate van deelmobiliteit
0% 100%
25%

Mate van parkeren op afstand (bezoekers)
0% 100%
25% in hubs

4.3 Nieuwe inwoners

Keuzes in: actieve mobiliteit/ gebruik deelauto

Mede gezien de ligging nabij veel voorzieningen is voor toekomstige inwoners een hoog fiets en OV-gebruik te verwachten. De opkomst van de deelauto biedt kansen voor een lager autobezit en -gebruik. Dit is te stimuleren door lagere parkeernorm bij nieuwbouw te hanteren in ruil voor goede deelvoorzieningen voor mobiliteit.

We hanteren voor de doelgroep nieuwe inwoners een drietal mogelijke toekomstscenario's in mobiliteitsgedrag:

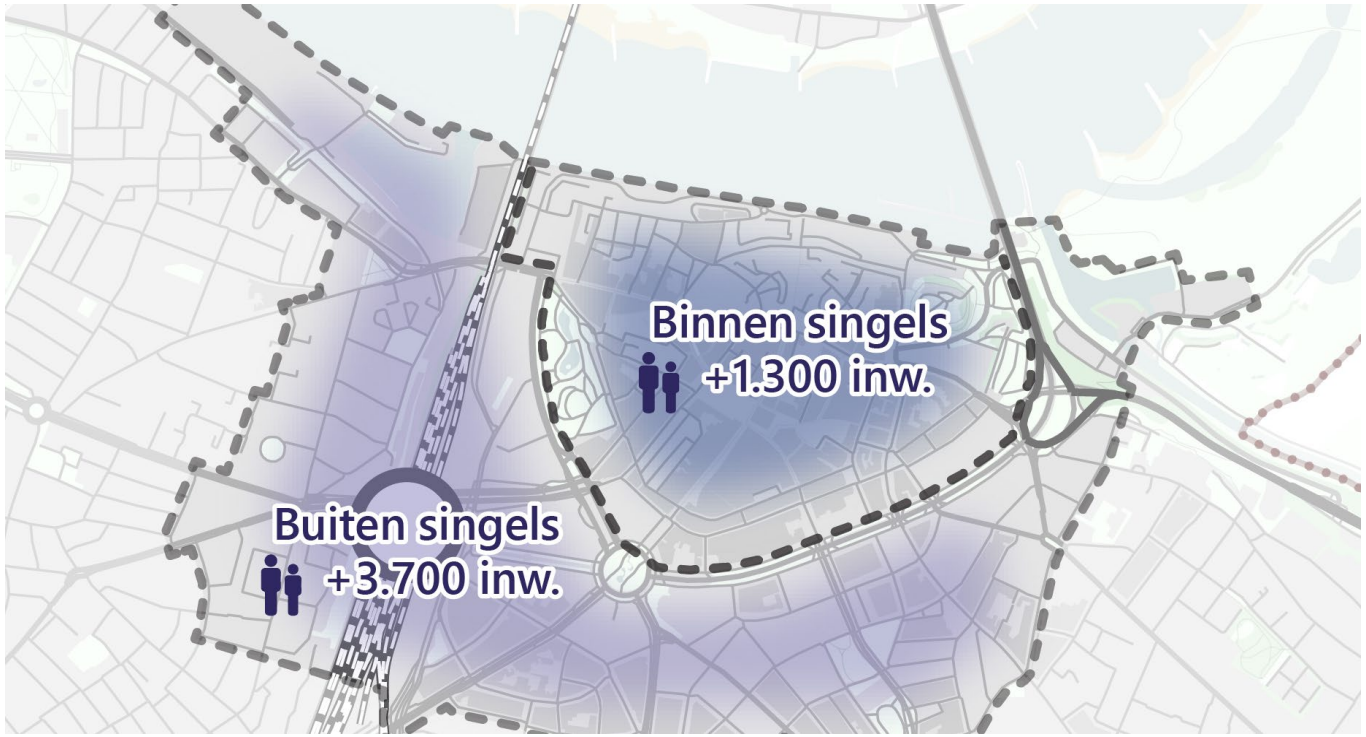
- ❑ 0-scenario: 15% reductie autoritten door deelmobiliteit
- ❑ +-scenario: 30% reductie autoritten door deelmobiliteit
- ❑ ++-scenario: 50% reductie autoritten door deelmobiliteit

Keuzes in: parkeren

Bewoners binnen de singel hebben geen bezoekersuren voor het eigen bezoek. Mocht het privébezoek met de auto komen dan parkeert de bezoeker in de parkeergarage of in de transferia rondom de stad. De inwoner buiten de singel heeft wel bezoekuren. Deze kunnen (met korting) op straat parkeren of op afstand op een transferium. De mate van het parkeren op afstand van de bezoekers is een "beleidsknop" waar Nijmegen aan kan draaien. Nijmegen kan de inzet van het parkeren op afstand beïnvloeden.

We hanteren voor het parkeren op afstand van de bezoekers van toekomstige bewoners 3 scenario's:

- ❑ 0-scenario: 100% in parkeergarages of op straat
- ❑ +-scenario: 90% in parkeergarages of op straat/ 10% in transferia
- ❑ ++-scenario: 75% in parkeergarages of op straat/ 25% in transferia



0 scenario
zonder extra beleidsinspanning

Mate van deelmobiliteit
0% 100%
15%

Mate van parkeren op afstand (bezoekers)
0% 100%
nihil

+ scenario
met extra beleidsinspanning

Mate van deelmobiliteit
0% 100%
30%

Mate van parkeren op afstand (bezoekers)
0% 100%
10% in hubs

++ scenario
met maximale beleidsinspanning

Mate van deelmobiliteit
0% 100%
50%

Mate van parkeren op afstand (bezoekers)
0% 100%
25% in hubs

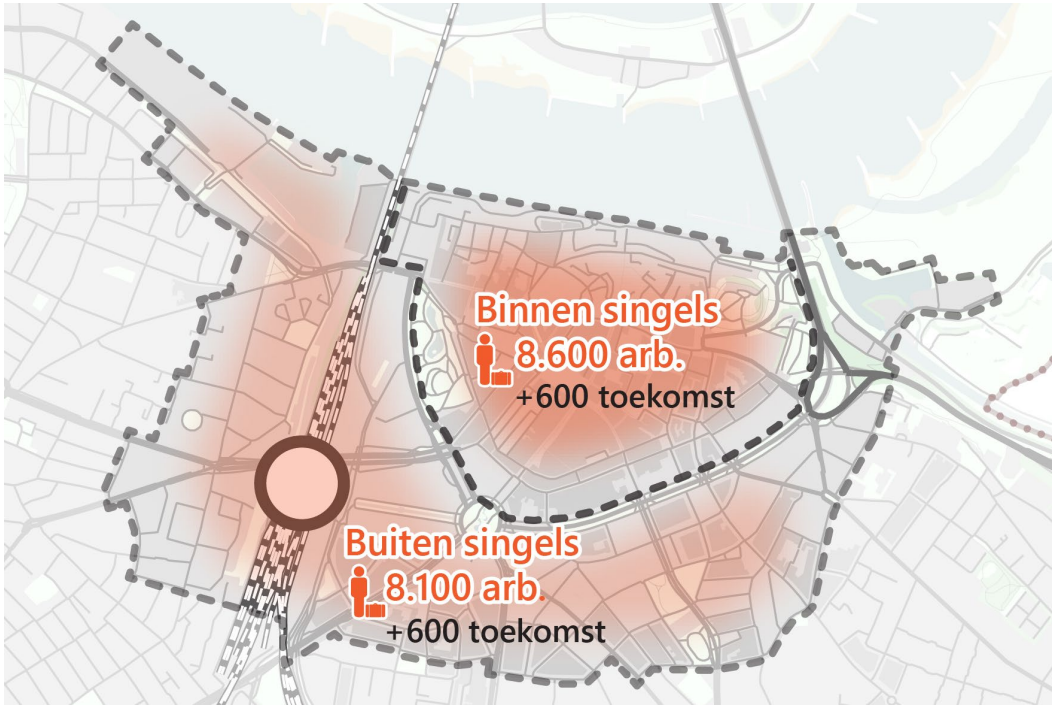
4.4 Werknemers (bestaand en toekomstig)

Keuzes in: stimuleren actieve mobiliteit

Voor Nijmegen is uitgegaan op basis van CROW kencijfers dat ongeveer een kwart van de werknemers met de auto naar het werk komt. In het 0-scenario is als aanname uitgegaan dat circa 2% gebruik maakt van P+R. De fiets is de meest dominante vervoerswijze met een aandeel van 37%.

Om duurzame mobiliteit van werknemers te stimuleren werkt Nijmegen samen met grote werkgevers in en rondom de binnenstad. Hiervoor is een regionale werkgeversaanpak actief die werkgevers helpt in het slimmer en duurzamer reisgedrag van werknemers. Ook het ondersteunen in het beleid om thuiswerken te stimuleren hoort bij een dergelijke aanpak. Dit laatste is niet voor alle werkgevers en werknemers evident. Het verder stimuleren om met de fiets of het OV-naar het werk te komen geldt voor veel werknemers wel. Aanpassing van woonwerkvergoedingen kunnen dit aanjagen.

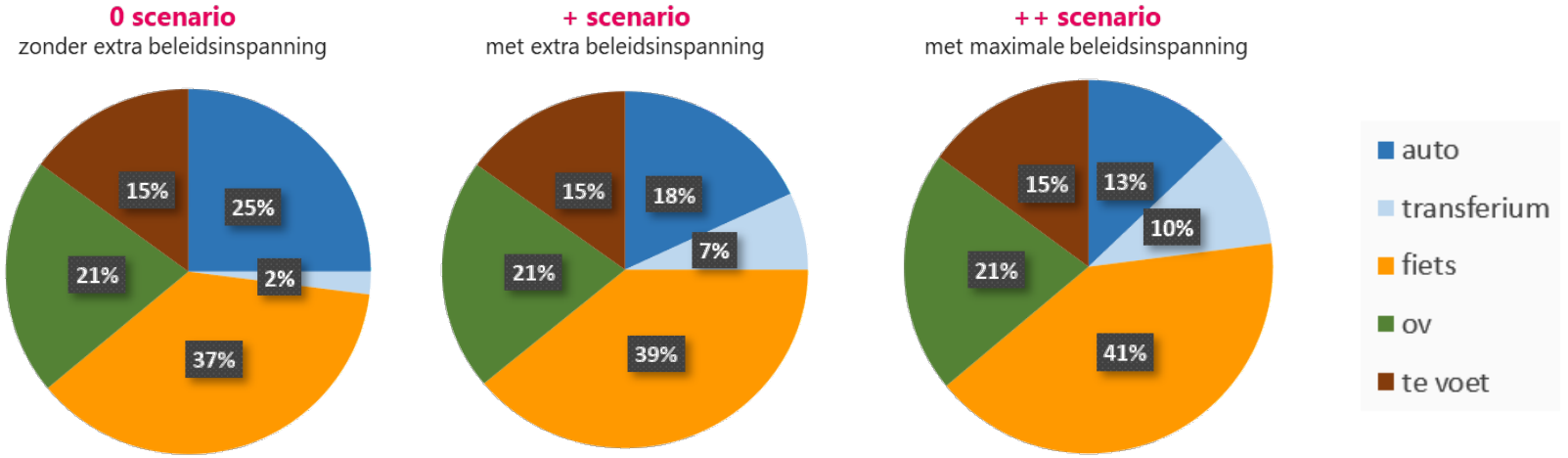
In de scenario's is dit uitgewerkt door uit te gaan van een verdere stijging van het aandeel fietsers (37% in 0 scenario, 39% in + scenario en 41% in ++ scenario).



Keuzes in: parkeren

Werknemers parkeren niet altijd in de parkeergarages, maar parkeren ook op enige afstand buiten het betaald parkeren gebied of parkeren de auto op het transferium. Het parkeren in de woonwijken rondom het centrumgebied geeft overlast en is met aanvullend parkeerbeleid aan te pakken door het invoeren van bewonersvergunningen. Dit is dan ook nodig in combinatie met het stimuleren van het parkeren op transferia als de gemeente Nijmegen werk wil maken van minder autoritten (van werknemers) naar het centrumgebied.

Op basis van gegevens uit Groningen is bekend dat van de werknemers die met de auto naar de Groningse binnenstad komen, 35% de auto op de transferia parkeert. Dit is de basis voor de opbouw van de scenario's. In het +scenario parkeert 30% van de Nijmeegse autogebonden werknemers de auto op een transferium (dit vertaalt zich in een 7% totaal aandeel). In het ++scenario parkeert 43% van de werknemers die met de auto komen op transferia (dit vertaalt zich in een 10% totaal aandeel). Deze denkrichtingen zijn uitgewerkt in de scenario's voor het toekomstig mobiliteitsgedrag. In combinatie met het stimuleren van actieve mobiliteit geeft dit per scenario een verschuiving in de vervoermiddelkeuze van de bestaande en toekomstige werknemers.

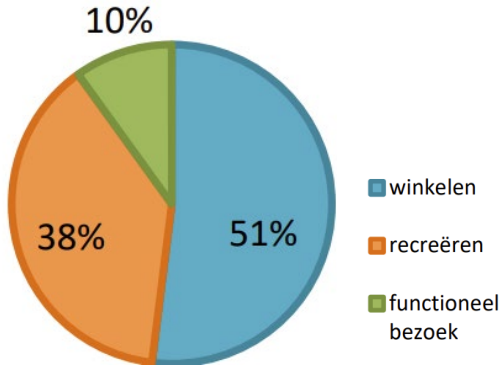


4.5 Bezoekers binnenstad

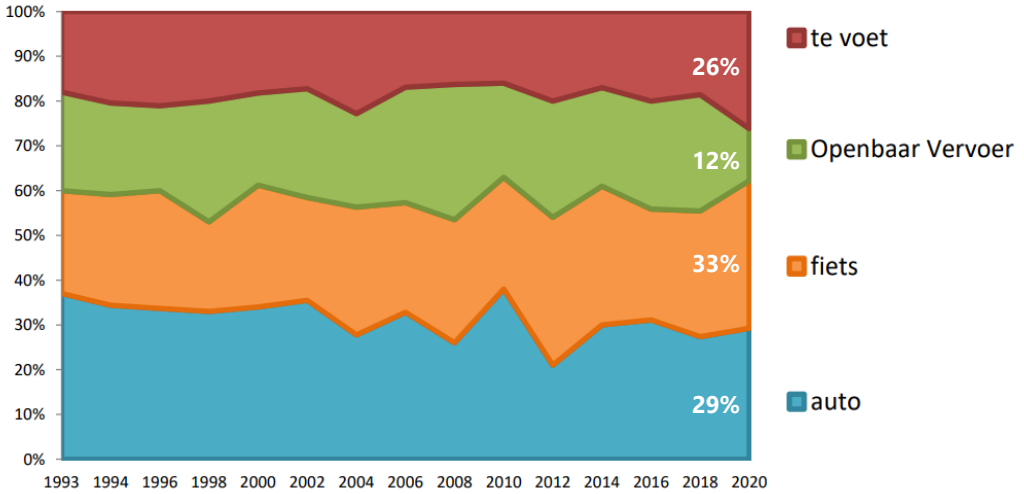
Nijmegen doet elke 2 jaar een onderzoek naar de ontwikkelingen in de binnenstad. Zowel het aantal bezoekers en de spreiding hiervan over de dagen en maanden brengt Nijmegen met hulp van tellingen en enquêtes in beeld. Ook worden bezoekers gevraagd welk vervoermiddel ze gebruiken. We grijpen terug naar de onderzoeksgegevens van pre-corona voor de binnenstad. Mede omdat de meest recente stadscentrummonitor (2020-2021) geen representatief beeld geeft, vanwege corona. Als aanname gaan we uit dat de Nijmeegse binnenstad weer groeit naar het aantal bezoekers van voor corona. In 2018 kende de binnenstad wekelijks circa 210.000 bezoekers.

In de bezoekmotieven aan de binnenstad zien we recreatieve redenen groeien ten koste van het winkelen. Winkelen is nog de hoofdmoot (51%) en recreëren volgt met 38%. Het functionele bezoek van de binnenstad (mensen op weg naar werk of woning) is 10%. Voor onze doorrekening zijn wij voor de doelgroep bezoekers binnenstad alleen geïnteresseerd in de motieven: winkelen en recreëren. Voor de doorrekening hanteren wij als uitgangspunt 200.000 bezoekers per week.

Ruim 1 op de 3 bezoekers komt met de fiets naar de binnenstad, ook de auto kent een vergelijkbaar aandeel (in 2020 circa 29%). Het OV-aandeel is in de corona-periode teruggevallen. Pré-corona kwam een kwart van de bezoekers met het OV. Tijdens de corona-periode is het aandeel voetgangers sterk gestegen. In een reguliere situatie komt circa 20% te voet naar de binnenstad.



Met welk doel bezoekt u de binnenstad?
(bron: Stadscentrummonitor 2018-2019)



Vervoermiddel van de bezoekers door de jaren heen
(bron: Stadscentrummonitor 2020-2021)

Keuzes in: stimuleren actieve mobiliteit

Het aandeel fiets van bezoekers naar de binnenstad is de afgelopen jaren gegroeid. Dat past ook in de trend waarbij dagrecreatie/ ontmoeten meer de drager is van de binnenstad. In de scenario's gaan we derhalve uit dat het aandeel fiets nog verder groeit.

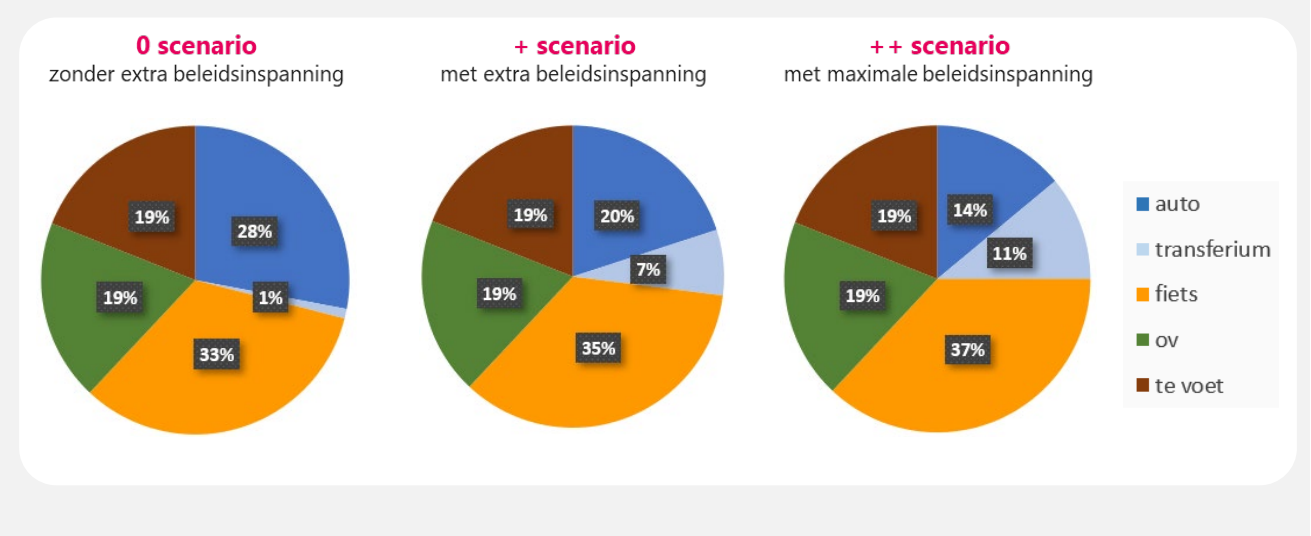
Richting 2035 hanteren wij 3 scenario's in de verdere groei van het fietsgebruik:

- ❑ 0-scenario: handhaven bestaande fietsverdeling met een aandeel van 33%
- ❑ +-scenario: doorgroei fietsgebruik naar een aandeel van 35%
- ❑ ++-scenario: verdere doorgroei fietsgebruik naar een aandeel van 37%

Keuzes in: parkeren

Bezoekers parkeren in de huidige situatie nauwelijks in transferia. Uit de stadscentrummonitor van 2020-2021 blijkt dat van de 200 geënquêteerde autobezoekers slechts 3% gezien/ gebruik heeft gemaakt van een transferium. Naar 2035 is het zinvol om veel nadrukkelijker bezoekers te verleiden de auto te parkeren op de transferia rondom de binnenstad. Vanuit Groningen is bekend dat circa 1 op de 3 autobezoekers de auto op de P+R parkeert. Dit geldt zowel voor de dagrecreant als de binnenstadbezoeker. Deze verhouding is gebruikt in de scenario's. In het +-scenario parkeert een kwart van de bezoeker met de auto op een transferium (dit leidt tot een totaal aandeel van 7%). In het ++-scenario is dit 44% (dit vertaalt zich in een totaal aandeel van 11% voor het parkeren op een transferium).

De combinatie van het stimuleren van actieve mobiliteit en de keuzes in het parkeren geeft per scenario een verschuiving in de vervoermiddelkeuze van de bezoekers aan de binnenstad richting 2035.



4.6 Doorgaand verkeer

Meer inzicht in autoverkeer via de singels

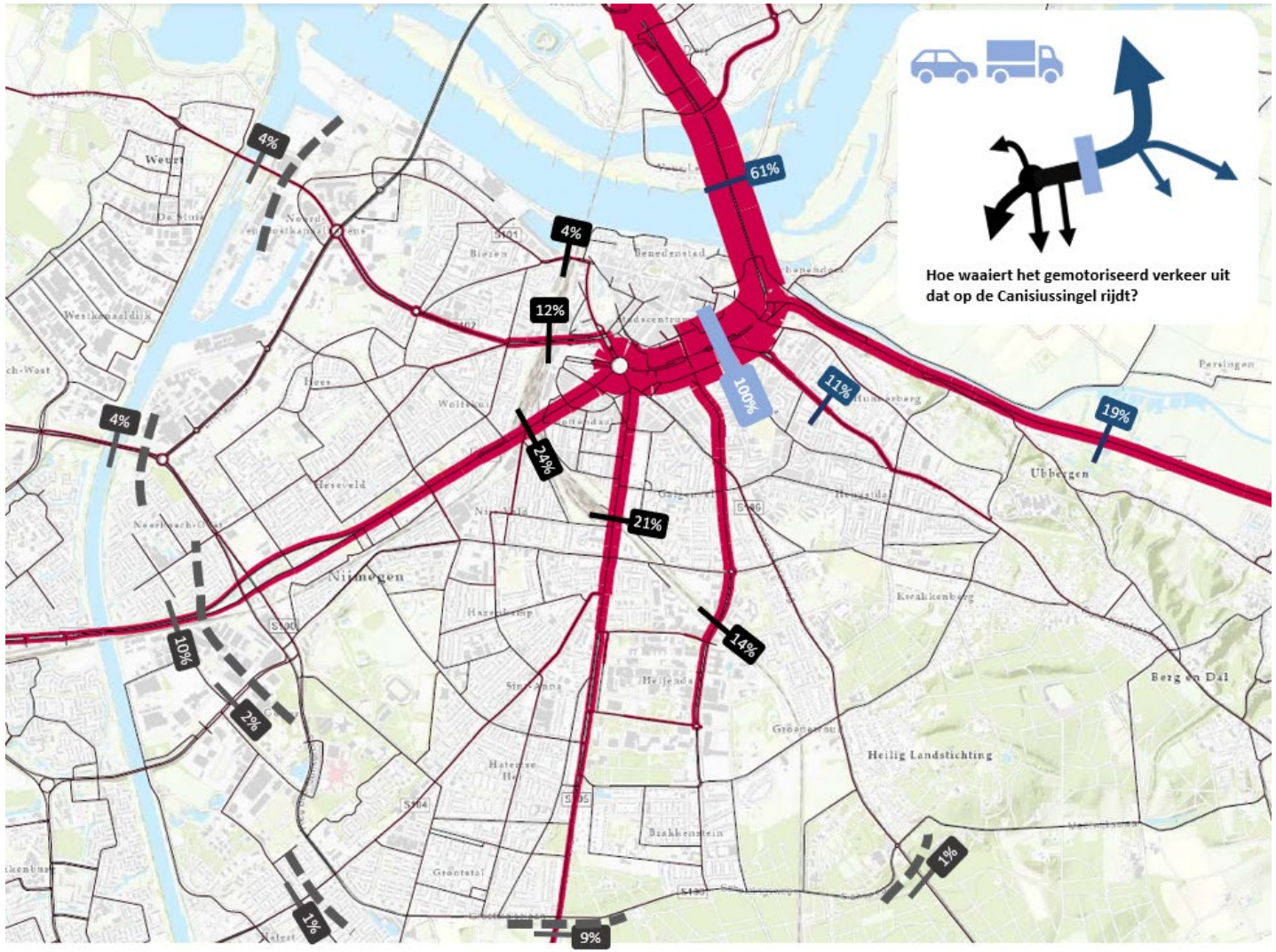
Veel verkeer in Nijmegen rijdt via het centrum zonder dat het een bestemming in het centrumgebied heeft. In hoofdstuk 2 is geconstateerd dat 75% van het verkeer op de Singels een herkomst dan wel een relatie buiten het centrumgebied heeft (zie 2.3).

Nevenstaand kaartbeeld geeft de analyse van het gemotoriseerde verkeer dat rijdt op de Canisiussingel. Het bestaande gemotoriseerde verkeer waaiert letterlijk uit over de stad. Van de bijna 40.000 voertuigen op de Canisiussingel is 61% van datzelfde verkeer ook terug te vinden op de Oude Waalbrug. 19% van het verkeer op de Canisiussingel heeft een relatie met de Oude Ubbergseweg en 24% rijdt vanaf of naar het spoorviaduct van de Graafseweg.

De Singel heeft een duidelijke functie voor herkomsten dan wel bestemmingen in Nijmegen Midden en Nijmegen Zuid. De Graafseweg, Sint Annastraat en Coehoornstraat-Heyendaalseweg zijn duidelijk terug te zien in nevenstaand kaartbeeld. Veel verkeer met een herkomst dan wel een bestemming in dit deel van Nijmegen gebruikt de Canisiussingel als route over de Waal of route vanaf en naar Beek/ Ubbergen/Duitsland en Nijmegen Oost via de Berg en Dalseweg.

Op grotere afstand blijkt ook nog relatief veel verkeer van de Singel zichtbaar. Ruim 30% van het verkeer op de Singel is ook buiten de S100 ring terug te vinden. De Graafsebrug (10%) en de Rijksweg Malden (9%) zijn belangrijk routes van het verkeer.

Hoewel veel autoverkeer geen directe relatie heeft met het centrumgebied, is veel verkeer gerelateerd aan bestemmingen nabij de het centrumgebied. Naast de woonbuurten geldt dat ook voor bestemmingen op Campus Heijendaal.



4.7 Scenario's in mobiliteitskeuzes

0 scenario | zonder extra beleidsinspanning

Per doelgroep is het autogebruik van en naar de binnenstad voor een gemiddelde werkdag uit te rekenen. Zonder extra beleidsinspanning op het gebied van mobiliteit is de verwachting dat het aantal dagelijkse autoritten naar 2035 met 7% gaat groeien.

+ scenario | met extra beleidsinspanning

Een scenario waarin Nijmegen het fietsgebruik verder stimuleert, meer deelmobiliteit voor inwoners toepast en het parkeren in de binnenstad anders organiseert slaagt erin de automobiliteit van en naar de binnenstad te dempen, ondanks de ruimtelijke groei! De mobiliteitsconsequenties van de ruimtelijke groei wordt daarmee opgevangen.

++ scenario | met maximale beleidsinspanning

Met een maximale beleidsinspanning ontstaat een afname in automobiliteit naar de toekomst, zelfs met de extra ruimtelijke ontwikkelingen. Rekenkundig komt het ++ scenario tot 73% van de dagelijkse autoritten in vergelijking met de huidige situatie. Dit is haalbaar bij een maximale inzet op het stimuleren van actieve mobiliteit en het terugdringen van het autobezit van bewoners door het stringent toepassen van deelmobiliteit. Het gebruik van transferia is voor de helft van de automobilisten (werknemers en bezoekers van de stad) in het ++ scenario een vanzelfsprekende keuze. Met dergelijke keuzes is het mogelijk fysieke ruimte te winnen voor de fiets en openbare ruimte. Met minder ruimte voor de rijdende en parkerende auto komt er ruimte vrij voor meer openbare ruimte met verblijfsklimaat.

Vertaling naar aantal autoritten per werkdag



TOTAAL

	0 scenario	+ scenario	++ scenario		huidig	
NIEUWE INWONERS	4.800	3.800	2.600			
HUIDIGE INWONERS	29.500	27.700	22.500		31.100	autoritten
BEZOEKERS	6.600	4.800	3.300		6.800	autoritten
HUIDIGE WERKNEMERS	6.300	4.450	3.500		6.600	autoritten
TOEKOMSTIGE WERKNEMERS	400	300	250			
minder ritten door ingrepen		6.500	15.500			
totalen	**47.600**	**41.100**	**32.150**		**44.500**	**autoritten**
tov 0-scenario	100%	86%	68%			
tov huidig	107%	92%	72%			

Gevolgen per doelgroep

Zonder aanvullende inzet valt op dat de bestaande inwoners verantwoordelijk zijn voor 62% van de dagelijkse autoritten. Dit aandeel wordt dominanter in zowel het + als het ++ scenario. In het scenario met maximale beleidsinspanning zijn het vooral nog de bestaande inwoners die de auto gebruiken van en naar het centrumgebied (70%).

De rekenkundige benadering toont aan dat met forse beleidsinspanningen ruimte is te winnen in het mobiliteitsnetwerk. De diverse doelgroepen vergen ieder een andere aanpak. De benadering geeft inzicht in de potentie van een mobiliteitsaanpak per doelgroepen.

De grootste doelgroep is niet te zien in de cirkeldiagrammen. De cirkeldiagrammen geven alleen het herkomst- en bestemmingsverkeer van het centrumgebied. Een groot deel van het autoverkeer over de Singels maar ook op andere plekken op de hoofdstructuur door het centrumgebied is gerelateerd aan andere bestemmingen in de buurten en wijken rondom het centrumgebied. Dit doorgaande verkeer is daarmee de grootste doelgroep: immers dagelijks kent de Canisiussingel 30.000 autoritten zonder herkomst en bestemming in het centrumgebied.

Als we kijken naar de doelgroepen nieuwe inwoners, bezoekers en werknemers dan is het mogelijk om met specifieke beleidsinspanningen deze doelgroepen te verleiden andere keuzes te maken in het mobiliteitsgedrag.

- Voor de nieuwe inwoners speelt deelmobiliteit een grote factor in de afname van de auto-afhankelijkheid en daarmee de reductie van autoritten.
- Voor werknemers en bezoekers geldt dat het parkeren op de transferia een maatregel is waardoor deze doelgroepen niet tot aan het centrumgebied met de auto reizen. Ook het stimuleren van meer fietsgebruik voor werknemers en bezoekers schept meer ruimte.

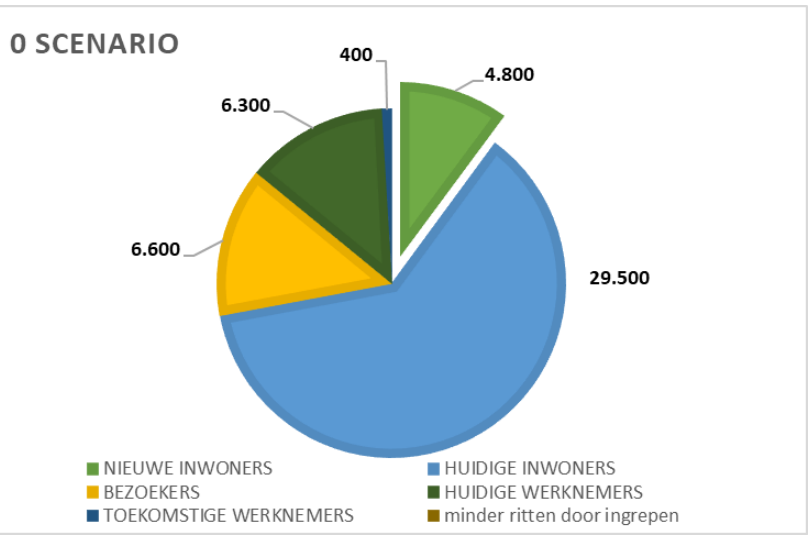
Betekenis voor verstedelijkingsopgave

Op basis van de rekenexercitie is het mogelijk om een het aantal inwoners met een kwart te laten groeien, mits duidelijke keuzes worden gemaakt in de mobiliteit. Dit vergt beleidsmaatregelen zoals een volwaardige inzet op transferiumbeleid waarbij op den duur 40% van de werknemers en bezoekers van het centrumgebied gebruik maakt van het parkeren op afstand. Dit levert voldoende winst op om de groei van het aantal inwoners op te vangen. Er is een maximale potentie van een reductie van circa 5.000 autoritten door de inzet van een P+R-beleid (in het maximale scenario). Deze maximale potentie compenseert daarmee het aantal autoritten van de nieuwe inwoners van het centrumgebied (in het 0-scenario 4.800 autoritten).

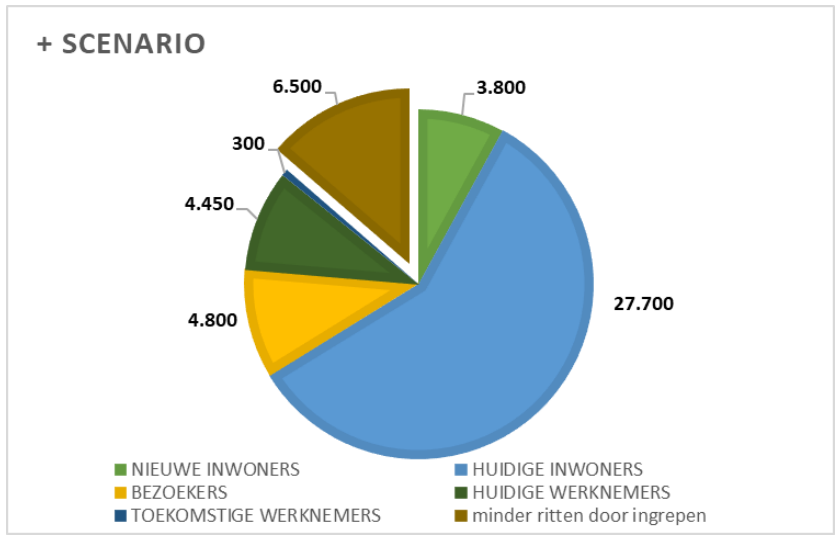
Ook het stimuleren van fiets voor werknemers en bezoekers geeft ruimte in het mobiliteitsnetwerk. In het maximale scenario geeft dit in totaal 900 minder autoritten voor bezoekers en 500 minder autoritten voor werknemers.

VERDELING OVER DE DOELGROEPEN PER SCENARIO RICHTING 2035

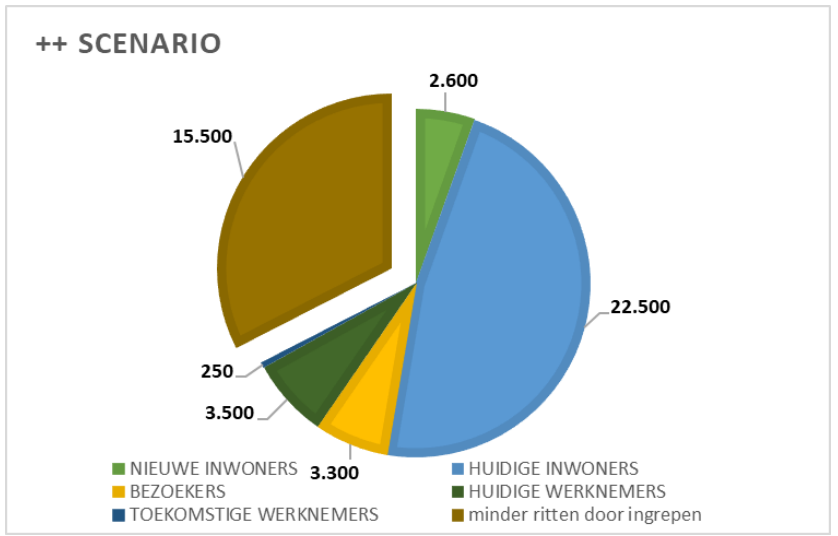
47.600 autoritten



41.100 autoritten



32.150 autoritten



5

Aanbevelingen voor de mobiliteitskeuzes van morgen

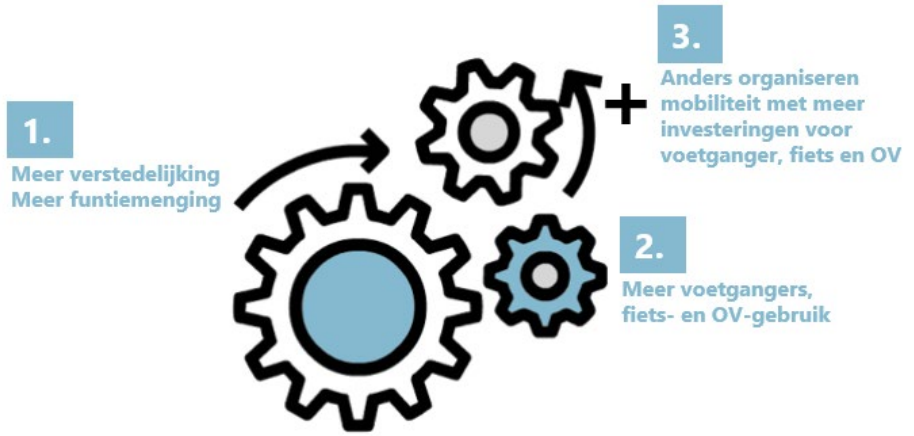
5.1 Verstedelijking benutten als vliegwiel voor andere mobiliteitskeuzes

De verdichting van het centrumgebied van Nijmegen levert, als we niets doen, meer mobiliteit op. Dit kan niet omdat die fysieke ruimte er simpelweg niet is. Daarbovenop geldt dat de verstedelijkingsopgave en de extra levendigheid die hierdoor ontstaat ook weer ruimte vraagt voor meer verblijven en meer groen. Dit vraagt dus om andere keuzes in de mobiliteit voor de stad van morgen.

Dit kan heel goed! De verstedelijkingsopgave biedt namelijk een vliegwiel dat we kunnen benutten om de mobiliteit anders te gaan organiseren. Extra woningen in de bestaande stad betekent het stimuleren van minder ritten en kortere ritten. Immers alle toekomstige gebruikers hebben de belangrijke bestemmingen (winkels, scholen, werkgelegenheid, ontmoeten, cultuur, IC-station, kinderdagopvang, gezondheidscentra) binnen handbereik. Inbreiding maakt het mensen ook gemakkelijker om volwaardig mee te kunnen doen aan de samenleving, ook zonder auto, rijbewijs of OV-abonnement. En inbreiding stimuleert gezonde en actieve mobiliteit. De verdichting van het centrumgebied leidt automatisch tot meer voetgangers, fiets- en OV-gebruik.

Het vliegwiel om tot andere mobiliteitskeuzes te komen moeten we dan ook benutten voor zowel de nieuwe als bestaande inwoners, werknemers en bezoekers. Ook in de fiets- en loopstad die Nijmegen nu al is, is nog volop potentie voor een mobiliteitstransitie naar een meer ruimte-efficiënt mobiliteitssysteem. Immers ruim 50% van de Nijmegenaren gebruikt de auto voor afstanden tussen de 3,7 en 7,5 kilometer. Deze korte autoritten omzetten in meer actieve mobiliteit is dan ook een belangrijke opgave.

De voornaamste uitdaging van de stad is om met het tempo van de mobiliteitskeuzes en investeringen vóór te blijven op het tempo van de verstedelijking en het vliegwiel van de verstedelijking te benutten.



We komen daarbij tot 6 belangrijke keuzes in mobiliteit voor de stad van morgen.

1. Verstedelijking benutten als vliegwiel voor andere mobiliteitskeuzes
2. Een vlotte en robuuste verkeersafwikkeling via de S100
3. De voetganger en fietser zijn hoofdgebruiker van onze straten en wegen
4. Biedt kwaliteit voor het parkeren van de fiets
5. Verblijfsvriendelijke binnenstad, parkeren op afstand
6. Kansen voor deelmobiliteit maximaliseren

5.2 Een vlotte en robuuste verkeersafwikkeling via de S100

Uit de verkenning blijkt dat het centrumgebied kampt met veel doorgaand gemotoriseerd verkeer. Dit is autoverkeer dat via de singels rijdt naar een eindbestemming in de wijken en buurten zoals Nijmegen-Midden en Nijmegen-Zuid. We zien dit verkeer als doorgaand verkeer. Voor dit verkeer is niet de singel maar de S100 de meest aangewezen route.

De opgave is derhalve een vlotte en robuuste verkeersafwikkeling via de S100 te blijven garanderen. We zien de S100 verkeerskundig als de lokale verdeelring van Nijmegen. Het doel is dat meer automobilisten vanuit en naar Nijmegen-Midden en Nijmegen-Zuid vaker de S100 kiezen in plaats van de route via de Singels. Dit geeft ruimte op de Singels om meer groentijd te geven voor de oversteekbewegingen van het groeiende fietsverkeer.

Het samenspel van snelheidsregime, uitstraling van de omgeving en afstelling en prioriteit bij verkeerslichten sturen de verkeersstromen van en naar de S100. We adviseren de S100 zoveel mogelijk een robuuste verkeersafwikkeling te bieden en vanuit de afstelling van verkeerslichten autoverkeer zoveel mogelijk te stimuleren van en naar de S100.

Tegelijkertijd adviseren we om voor de hoofdstructuur binnen de S100 ring vooral een plek te bieden voor actieve mobiliteit met een aangepaste verkeersafwikkeling voor het gemotoriseerd verkeer. Het gemotoriseerd verkeer rijdt met beheerste snelheid binnen de stad, waarbij meer wegen (lees: straten) zijn ingericht als 30 zone: te beginnen bij de wijkverzamelwegen.

Ook bij verkeerslichten in het stedelijk gebied binnen de S100 ring adviseren wij een andere prioriteitsstelling. Geef voetgangers en fietsers vaker groen in een cyclus of verkort de totale cyclustijd, zodat overstekende voetgangers en fietser per uur vaker groen hebben.

Deze maatregelen stimuleren het autoverkeer meer gebruik te maken van de robuuste structuur van de S100 en biedt tegelijkertijd een impuls aan de gewenste mobiliteitstransitie van de stad (meer actieve mobiliteit voor de korte ritten).



De S100 als lokale verdeelring voor Nijmegen

5.3 De voetganger en fietser zijn hoofdgebruiker van onze straten en wegen

Meer dan we vaak denken, wordt het mobiliteitsgedrag gedomineerd door korte verplaatsingen. 50% van de verplaatsingen van Nijmegenaren zijn korter dan 4 kilometer. Het bijzondere is dat in de stad de verkeersruimte veelal is ingericht op snelheid en doorstroming. Dit staat haaks op het feitelijke mobiliteitsgedrag, namelijk korte verplaatsingen.

Het aantal korte verplaatsingen zal bovendien door de verstedelijkingsopgave gaan groeien. Immers de verdichting van het centrumgebied geeft een impuls aan het aantal voetgangers, fietsers en OV-gebruikers. We adviseren dan ook een andere prioriteitsstelling in het ruimtegebruik van de mobiliteit. Voetgangers en fietsers worden de hoofdgebruikers van onze straten en wegen. Dat betekent het 'andersom' ontwerpen aan mobiliteit. Dus beginnen bij de directe leefomgeving: wat ervaren mensen het eerst als ze de voordeur uitstappen: een aantrekkelijke wandelroute of comfortabele fietsroute naar de basisschool en of station?

Ons advies is daarbij om in de wegencategorisering van de Nijmeegse wegen meer ruimte te maken voor snelheidsverlagingen naar 30 kilometer per uur binnen stad. Voor de wijkontsluitingswegen, die nu een barrière vormen tussen de wijken en de buurten, vormt de GOW30 een serieus alternatief (een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 30 km per uur). Bij iedere herinrichtingsopgave is het nodig om de verkeersruimte anders te gaan verdelen. Met meer ruimte voor de positie van de voetganger, de fiets en het stedelijke groen en klimaatadaptatie. Het 'verlangzamen' van onze openbare ruimte past bij de steeds hogere eisen aan een veilige en prettige leefomgeving. Zowel in gebieden buiten de singel als binnen de singel.

Zet in op het 'verlangzamen' van onze openbare ruimte!
(Christiaan Kwantes, Goudappel)





Referentiebeelden voor buiten de singel
Een voorbeeld is de uitwerking van de Velperweg in Arnhem. In de plannen hiervoor wordt de verkeersruimte anders verdeeld, met meer ruimte voor fiets, voetganger en groen. De plek van de auto wordt minder dominant.





Referentiebeelden voor binnen de singel
Openbare ruimte met shared space verblijfsruimte en voor gemengde stadsstraten

5.4 Biedt topkwaliteit voor het parkeren van de fiets

Een gastvrije ontvangst voor de fietsers

Bij de inzet op actieve mobiliteit hoort ook een gastvrije ontvangst voor de fiets in het centrumgebied. Het parkeerbeleid van Nijmegen zet hierop in door hoogwaardige, gebruiksvriendelijke en goed bereikbare stallingen te bieden voor de bezoekers. Op alle poorten van het centrumgebied binnen de singels is het noodzakelijk passende fietsparkeervoorzieningen aan te bieden aan de bezoekers, direct aan de fietsroutes van de omliggende wijken en buurten. Het fietsen groeit door en dit vergt daarmee een blijvende investering in fietsvoorzieningen. Om de groei voor te blijven, is het echt nodig om te investeren in topkwaliteit voor het fietsparkeren.

Zet actiever in op handhaving foutief fietsparkeren

Een hoge kwaliteitseis van de openbare ruimte in het centrumgebied vraagt ook om actieve handhaving op het fietsparkeren. Veel fietsers zetten de fiets in de daarvoor gerealiseerde stallingen of rekken, toch staan fietsen soms hinderlijk op de stoep geparkeerd als handhaving ontbreekt. Vanwege de verdere verdichting van de binnenstad en de verwachte verdere groei van het fietsgebruik zal dit probleem zonder aanvullend ingrijpen verder toenemen. Een structurele uitbreiding van de handhaving op fout gestalde fietsen is nodig in het belang van de veiligheid, het voorkomen van hinder en ‘verrommeling’ van de openbare ruimte.

Het advies is om duidelijke zones aan te wijzen waar fietsparkeren op straat verboden is en hierop strikt te handhaven. Deze zone vergt uitbreiding naar locaties waar de behoefte aan voetgangers- of verblijfsruimte groot is. Een randvoorwaarde hierbij is dat er op loopafstand bij toegangsroutes voldoende beschikbare fietsparkeercapaciteit is. De komst van deelfietsen en deelscooters onderstreept het belang van handhaving.

Fietsparkeren bij nieuwbouw topprioriteit





Voor de nieuwe appartementengebouwen en overige nieuwe woningbouw geldt als voorwaarde (conform Bouwbesluit) dat de nieuwe bewoners de mogelijkheid moeten hebben om inpandig in een berging hun fiets te stallen. Om ruimte te besparen biedt een gezamenlijke hoogwaardige en toegankelijke stallingsvoorziening voor bewoners een uitkomst. Daarbij hoort dat een deel van de stallingscapaciteit geschikt is voor de diverse fietsvormen die op de markt zijn (fiets met mandjes, cargobikes en andere fietsvormen). Dit om te voorkomen dat bewoners in de praktijk hun fiets in de openbare ruimte gaan parkeren. Zeker bij gestapelde bouw is de voorwaarde dat een veilige en comfortabele fietsparkeervoorziening aanwezig is van wezenlijk belang. Dit moet functioneren als een soort van huiskamer voor de fiets. Indien goede voorzieningen uitblijven levert dit foutief gestalde fietsen op straat op en een rommelig straatbeeld met potentieel onveilige situaties.

Voor bezoekers van bewoners zullen in de openbare ruimte fietsparkeervoorzieningen moeten worden gerealiseerd omdat deze geen toegang hebben tot de afgesloten ruimte voor bewoners.

5.5 Verblijfsvriendelijke binnenstad, parkeren op afstand

De verstedelijkingsopgave leidt tot meer verdichting in het centrumgebied van Nijmegen. Er ontstaat dus extra ruimtedruk, terwijl een verdichtende stad extra ruimte nodig heeft voor ontmoeten, verblijven, groen en klimaatadaptie. In het vraagstuk van de schaarse ruimte willen we het ruimtegebruik van de geparkeerde auto anders toedelen. We blijven het belangrijk vinden dat bewoners, bezoekers en werknemers een parkeerplek kunnen vinden, maar dat hoeft niet perse binnen de singel een plek te hebben. Dit maakt de binnenstad voor gemotoriseerd verkeer alleen toegankelijk voor bewoners, logistiek en mensen en diensten met een ontheffing (invaliden/ hulpdiensten).

Bewoners parkeren in deze filosofie de auto zoveel mogelijk in bestaande parkeergarages, zodat het parkeren op straat binnen de singel wordt afgebouwd. De vrijgekomen openbare ruimte op straat benutten we voor meer groen, ontmoetingsruimte, initiatieven van ondernemers, topkwaliteit voor fietsparkeren en/ of voetgangersruimte.

De centrale parkeergarages van de binnenstad zetten we om naar bewonersgarages, waarbij op de meest centrale en zichtbare plekken (elektrische) deelmobiliteit aanwezig is. Het parkeren van bezoekers en werknemers van de binnenstad in de omliggende woonwijken willen we tegengaan. Hiervoor is het nodig een duidelijk betaald parkeergebied te hebben in de stad, met vergunningen voor de bewoners in een groter gereguleerd gebied dan de stad nu kent.



Reductie autoritten vanwege parkeren transferia			
	0 scenario	**+ scenario**	**++ scenario**
NIEUWE INWONERS	0	-100	-200
HUIDIGE INWONERS	0	-300	-800
BEZOEKERS	0	-1.600	-2.600
BESTAANDE WERKNEMERS	-300	-1.900	-2.600
TOEKOMSTIGE WERKNEMERS	-50	-150	-200
totalen	**-350**	**-4.050**	**-6.400**
aantal benodigde plekken transferia (indicatief)			
(1,5 werknemer per plek, 2 bezoekers per plek)	**130**	**1.300**	**2.000**
(1 werknemer per plek, 1,5 bezoeker per plek)	**175**	**1.800**	**2.800**

Voor bezoekers en werknemers zetten we in op parkeren op afstand. Dit kan zijn op parkeerterreinen aan de rand van de historische binnenstad op enige loopafstand, maar ook in de transferia/ P+R aan de randen van de stad. Hiervoor is het nodig deze transferia een goede kwaliteit hebben met een snelle en directe verbinding (OV en/ of deelfiets) naar de binnenstad. Transferia zijn daarbij goedkoper (inclusief OV) dan parkeren nabij de binnenstad.

In de verkenning naar de potentie van de transferia geeft het maximale scenario tussen de 2.000 en 2.800 benodigde plekken op een werkdag. Dit is een indicatieve berekening voor zowel bezoekers aan inwoners, bezoekers aan de binnenstad als voor de werknemers aan de binnenstad (exclusief bijvoorbeeld werknemers campus Heijendaal). Een dergelijk gebruik van transferia levert ook een flinke impuls voor het OV-gebruik. Het ++scenario geeft een reductie van 6.000 autoritten. Dit geeft ongeveer 9.000 extra OV-reizigers tussen de transferia en het centrumgebied. Stel 25% van deze reizigers stappen over vanaf P+R Noord (2.250 extra OV-reizigers) dan geeft dit een 50% toename van het aantal busreizigers over de Waalbrug (nu 4.200 OV-reizigers per etmaal).

5.6 Kansen voor deelmobiliteit maximaliseren

Voor de nieuwe bewoners van het centrumgebied van Nijmegen biedt deelmobiliteit veel kansen. De doelgroep van veelal jonge hoogopgeleide stedelingen hechten minder waarde aan bezit en staan meer open voor het delen van voorzieningen, zoals mobiliteit. Zij zijn de voorlopers om mobiliteit als serviceproduct af te gaan nemen.

Met de diverse projectontwikkelaars van de vele bouwontwikkelingen in het centrumgebied maakt Nijmegen steeds afzonderlijk afspraken. Projectontwikkelaars doen actief een aanvraag om minder parkeerplekken in de eigen ontwikkeling te realiseren, in ruil voor het bieden van deelmobiliteit voor de bewoners.

Dit is per projectontwikkeling geregeld en vergt continu maatwerk. Dit levert een wildgroei en versnippering aan diverse deelmobiliteitsinitiatieven op en vergt bovendien veel ambtelijke capaciteit. Om de kansen voor deelmobiliteit te maximaliseren is ons voorstel in het parkeerbeleid een deelmobiliteitsnorm toe te passen. Iedere projectontwikkeling van groot tot klein heeft dan de verplichting om een bijdrage te leveren aan het slagen van deelmobiliteit in Nijmegen.

Voor de grote ontwikkelingen met een eigen parkeergelegenheid geldt de verplichting om te voorzien in een deelauto of deelauto's inclusief beheer en onderhoud. Hiervoor is een service-contract in de huurprijs bijvoorbeeld een mogelijkheid. In plaats van verplicht huren van een parkeerplaats, betaalt een bewoner een bijdrage aan de plek van de deelauto in het gebouw. Voor ontwikkelingen nabij het station met een parkeernorm van 0 adviseren wij een verplichting voor deelmobiliteit. Hoe dit verder praktisch uitwerkt en tot welke afstand tot het station een parkeernorm van 0 te hanteren is, vergt verdere uitwerking.



Deelmobiliteit in collectieve parkeerhubs
https://www.polis-mobility.com/magazine/articles/car-sharing-in-cities.php en https://www.sixt.com/share/#/

Voor de kleinere ontwikkelingen biedt een contract met de deelautoleverancier op openbaar toegankelijke parkeerplekken (parkeergarages, parkeerterreinen of zelfs op straat) een mogelijkheid. Nijmegen neemt hierin de regie en werkt dit stapsgewijs uit. Begin klein en schaal dit steeds verder op, want de markt van deelmobiliteit is sterk in beweging.

Colofon

Titel: **Keuzes in mobiliteit voor de stad van morgen**
Effecten andere mobiliteitskeuzes in verstedelijkingsopgave centrumgebied Nijmegen

Datum: november 2022

Projectteam: Gerben Siebenga, Ellen Stam, Jasper Meekes (gemeente Nijmegen), Alex Mulders, Sander Velmers, Gerard Wiersma (Goudappel)