

Programma van Eisen
Openbaar Vervoer Concessie Rijn-Waal
Input Gemeente Nijmegen

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Achtergrond informatie	3
1.3 Leeswijzer	3
2. Basiseisen	4
2.1 Veiligheid	4
2.2 Toegankelijkheid	4
2.3 Betrouwbaarheid	4
2.4 Duurzaamheid	4
2.5 Aantrekkelijkheid	5
3. Bereikbaarheid	6
3.1 Uitgangspunten	6
3.2 Vraagafhankelijk OV	6
3.3 P&R en E-hubs	7
3.4 Andere mobiliteitsalternatieven	7
3.5 Dukenburg en Lindenholt	8
3.6 Binnenstad	8
3.7 Campus Heijendaal	8
3.8 Ruimtelijke ontwikkelingen	9
3.9 Kleve	10
3.10 Vierdaagse	10
4. Infrastructuur	11
4.1 Centraal Station	11
4.2 Remise en aardgasvulpunt	11
4.3 Beschikbare wegen	12
4.4 Nieuwe infrastructuur	12
Bijlagen	14
B1. Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030 Nijmegen Goed op Weg	14
B2. Toekomstbeeld stedelijk OV Arnhem en Nijmegen	14
B3. Programma van Wensen en Eisen ten behoeve van OV-concessie Rijn Waal Regio Arnhem Nijmegen	14
B4. Input seniorenraad en JMG	14
B5. Busvoordeelpas	14
B6. Analyse Uitgangspunten Toekomstbeeld Stedelijk OV Nijmegen	15
B7. Tarieven P&R Noord	15
B8. Woonwijken	16
B9. Nacht- en vroegnet Vierdaagse	18

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Openbaar Vervoer Concessie (OV-concessie) Arnhem Nijmegen loopt in december 2022 af. Deze wordt door de provincie Gelderland opnieuw aanbesteed voor een periode van tien jaar. De provincie heeft de gemeenten verzocht input te leveren voor het Programma van Eisen (PvE) voor deze aanbesteding, met betrekking tot de bussen. Zo goed als alle buslijnen in Nijmegen vallen binnen deze concessie. Wij willen daarom graag meedenken en adviseren over de nieuwe OV-concessie. Onze input is verwoord in dit document. Dit is aanvullend op de gezamenlijke input vanuit de Regio Arnhem Nijmegen.

Aan onze input liggen de geldende beleidsdocumenten ten grondslag die betrekking hebben op het openbaar vervoer, te weten:

- Ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg (2019)
- Toekomstbeeld Stedelijk OV Arnhem Nijmegen (2018)

Deze zijn separaat als bijlagen toegevoegd (bijlage 1 en 2).

1.2 Achtergrond informatie

Nota van uitgangspunten

In het voorjaar van 2018 is de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de nieuwe OV-concessie vastgesteld. Hieraan voorafgaand heeft de Regio Arnhem Nijmegen een reactie gestuurd op het concept. De provincie heeft hierop gereageerd en de definitieve NvU vastgesteld.

Regionale input voor PvE

Als Regio Arnhem Nijmegen hebben we onze input gezamenlijk gegeven, zie bijlage 3. Deze input wordt begin 2020 nog verder aangescherpt. Naast regionale eisen zijn er ook eisen die alleen betrekking hebben op Nijmegen. Deze gemeentelijke eisen zijn in dit document verwoord.

Proces

De provincie is momenteel bezig met het schrijven van het PvE. Rond mei 2020 wordt het concept PvE vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Daarna kunnen wij hier nog officieel op reageren. Rond november 2020 zal de aanbesteding starten en rond mei 2021 zal de gunning zijn. Het vervoersplan met de lijnvoering en dienstregeling wordt besproken in de eerste helft van 2022 waarna in december 2022 de nieuwe ov-concessie ingaat.

Treinen

Voor de treinen is een apart Programma van Eisen opgesteld. Hierop is vanuit de Regio Arnhem Nijmegen een reactie gegeven en ook wij hebben onze input hiervoor geleverd.

1.3 Leeswijzer

Voor de bereikbaarheid van onze stad en regio is een goed werkend aantrekkelijk busnetwerk cruciaal. De basiseisen die ons inziens daarvoor nodig zijn, staan vermeld in hoofdstuk 2. Eisen met betrekking tot de bereikbaarheid staan in hoofdstuk 3. Tot slot gaat hoofdstuk 4 in op de infrastructuur.

2. Basiseisen

2.1 Veiligheid

De voertuigen moeten veilig zijn. Gebreken aan de voertuigen moeten snel worden opgelost. Dit geldt niet alleen voor de grote bussen maar ook voor taxi-busjes die eventueel ingezet worden. Daarnaast moeten de chauffeurs natuurlijk de benodigde opleidingen hebben. Chauffeurs moeten tevens adequaat kunnen handelen in geval van sociaal onveilige momenten in de bus.

2.2 Toegankelijkheid

De bus is het vervoersmiddel dat uitkomst biedt voor mensen die niet kunnen fietsen of autorijden, ook al zouden ze dat wel willen. Vanuit dit oogpunt heeft de bus een belangrijk sociaal doel. Wij vinden het daarom belangrijk dat bussen toegankelijk zijn voor reizigers met fysieke of geestelijke beperkingen, zoals ook in de regionale eisen verwoord. Onze adviescommissies de Seniorenraad en de JMG hebben hierover meegedacht. Deze input kunt u terugvinden in bijlage 4.

Daarnaast vindt de gemeente Nijmegen het belangrijk dat er voor inwoners met een lager inkomen en ouderen financieel aantrekkelijke busabonnementen zijn. Voor iedereen met een lager inkomen (tot 130% bijstandsnorm) betaalt de gemeente mee aan de Busvoordeelpas. Zie bijlage 5 voor de eisen die wij hieraan stellen. Graag zien wij dat dit als optie in de aanbesteding wordt uitgevraagd. Voor ouderen hebben wij jaren meebetaald aan het 65+ abonnement, maar sinds 2020 doen wij dat niet meer. Wel zijn wij erg content met het aanbod dat de huidige vervoerder heeft voor ouderen in Nijmegen en omliggende dorpen (Nijmegen 65+ abonnement). Graag zien wij dat een vergelijkbaar abonnement ook in de nieuwe concessie beschikbaar is.

2.3 Betrouwbaarheid

Het uitgangspunt moet ons inziens zijn dat de bus op tijd komt, vertrekt en aankomt op de plek van bestemming. Er zijn tevens voldoende zitplaatsen in de bus. In de spits is het acceptabel dat op korte afstanden reizigers moeten staan. Met betrekking tot dit laatste punt zien wij graag dat hierover duidelijkere afspraken gemaakt worden. Ons inziens zijn in de huidige concessie deze afspraken niet concreet genoeg. De afspraken gaan nu niet enkel over de spits maar over een langere periode, waardoor de vervoerder niet aangesproken kan worden op te weinig capaciteit tijdens de spits.

2.4 Duurzaamheid

Wij sluiten ons volledig aan bij de regionale eisen die gesteld zijn ten aanzien van duurzaamheid. Ook wij streven naar zero emissie bussen vanaf de start van de concessie. Een Total Cost of Ownership (TCO) berekening is nodig, zodat het helder is wat voor onze regio de voorkeur zou hebben; waterstof, elektrisch met oplaadpunten (opportunity charging) of elektrisch met bovenleiding (in motion charging/ trolley (2.0)). Als het echt onrealistisch blijkt om vanaf de start volledig zero emissie te eisen, kan teruggevallen worden op aardgasbussen voor de eerste periode. Een terugval naar (hybride) dieselbussen vinden wij onacceptabel. Wij verwachten een zorgvuldige afweging, op basis van een TCO model, en geen standaard bestek.

De benodigde infrastructuur moet tijdig gerealiseerd zijn, zoals waterstoftankstations, laadpalen en/of bovenleiding. Vroegtijdig moet de gemeente hierbij betrokken worden, dit gezien het ruimtebeslag dat deze infrastructuur met zich mee brengt en de procedures die hiervoor moeten worden doorlopen. Wij hebben begrepen dat de provincie geen zero-emissie mobiliteitsvorm voor wil schrijven in de aanbesteding. Hierdoor blijft het tot de gunning onzeker in welke vorm er zero-emissie bussen komen. Wij maken ons zorgen of de infrastructuur gerealiseerd kan worden in de tijd tussen de gunning en start concessie. Een optie is om dit (deels) al te realiseren voor de gunning, maar dan moet het gebruik hiervan wel worden voorgeschreven en wordt indirect dus wel een zero-emissie mobiliteitsvorm voorgeschreven.

Wij verwachten:

1. Een zero emissie eis voor alle bussen.
2. Dat een veiligheidsplan door de vervoerder wordt opgeleverd, omdat zero emissie technieken veilig moeten zijn. Dit gelet op mogelijk brandgevaar van zero emissie technieken.
3. Gunningspunten voor circulariteit. Dat gaat over levensduur, recyclebaarheid en verantwoorde kobaltwinning. Waterstof kan hierop bijvoorbeeld gunstiger scoren dan batterijen.
4. Gunningspunten voor regionale economie. De Gelderse economie kent een Energy cluster, waarvan inzet in de OV concessie economisch voordeel kan opleveren. Ook verdienen Nederlandse bussen de voorkeur boven bussen uit Azië.
5. Gunningspunten voor zorgvuldige ruimtelijke inpassing. Omdat laadstations impact hebben op de beeldkwaliteit in de woon- en leefomgeving.
6. Onderzoek naar meest geschikte locaties om te laden, gelet op initiatieven en ontwikkelingen in de stad en in de regio.

Indien bepaalde technieken subsidieafhankelijk zijn en onmogelijk financieel inpasbaar (bijvoorbeeld waterstof) moet een clause worden opgenomen waarin staat dat de mogelijkheid geboden wordt om deze technieken in geval van subsidie toch in de dienstregeling op te nemen.

2.5 Aantrekkelijkheid

Naast bovenstaande eisen kunnen extra's er voor zorgen dat reizigers de bus aantrekkelijk vinden. Hierbij denken wij in ieder geval aan bussen die schoon en netjes zijn, met airco/ verwarming en een moderne uitstraling. Ook dient het aantal personen dat in totaal in de bus kan zitten en staan een realistisch aantal te zijn. Reizigers hebben ruimte om zich heen nodig om fatsoenlijk te kunnen staan en zich vast te houden.

Specifiek voor lijn 10 (Nijmegen Centraal Station – Heijendaal) zien wij kansen voor een aantrekkelijker vervoersmiddel. Wij zien graag dat dit een Bus Rapid Transport System wordt met dubbelgelede bussen, meer een tram look en feel met in verhouding veel stapplaatsen. Zie hiervoor ook de uitwerking van de HOV-studie van lijn 10 en paragraaf 3.7 en 4.1.

3. Bereikbaarheid

3.1 Uitgangspunten

Wij hanteren een aantal uitgangspunten als het gaat om de bereikbaarheid met de bus.

1. Iedere wijk is rechtstreeks met het centraal station en centrum verbonden met een frequentie van minimaal 2x per uur. Dit kan met een vaste grote lijnbus, maar als dit niet rendabel is staan wij ook open voor alternatieven zoals vraagafhankelijk OV. Paragraaf 3.2 gaat hier nader op in. Onze centrumhaltes zijn de haltes Plein 1944 en de halte Valkhof/ Voerweg voor stadslijnen en de haltes Nassausingel en Sint Canisiussingel¹ voor HOV-lijnen.
2. Iedereen heeft binnen 400 meter een bushalte. Daar waar veel mensen wonen en/of werken is dit uitgangspunt logischer wijze belangrijker dan in gebieden waar een enkeling woont of werkt.
3. Belangrijke voorzieningen zoals zorgcentra, winkelcentra en scholen (exclusief basisscholen) zijn zeer goed met het openbaar vervoer bereikbaar.
4. De exploitatieperiode is van maandag tot en met vrijdag van 6:00 tot 24:00 uur, zaterdag van 8:00 tot 24:00 uur en zondag van 9:00 tot 24:00 uur.
5. Wij streven er naar dat de reistijd met de bus naar treinstations en de binnenstad maximaal 1,5 keer zo lang is dan met de auto. We willen dat de bus een goed alternatief is voor de auto. Dit kan alleen als de reistijd met de bus aantrekkelijk is ten opzichte van de reistijd met de auto.

Wij hebben laten onderzoeken in hoeverre het huidige lijnennet voldoet aan deze uitgangspunten. Zie bijlage 6. Dit dient als input voor de inschrijvende vervoerders. De vervoerders kunnen zo eenvoudig bepalen waar verbeteringen wenselijk zijn.

Daarnaast rijden er hoogfrequent bussen tussen:

- Centraal Station <-> Heijendaal
- P&R locaties <-> de binnenstad. Paragraaf 3.3 gaat hier nader op in.
- Centraal Station <-> Plein 1944 in de binnenstad. Paragraaf 3.4 gaat hier nader op in.

Tot slot zien wij graag dat het nachtnet blijft bestaan.

3.2 Vraagafhankelijk OV

Het streven van de provincie is dat lijnen met zeer weinig reizigers (<400 per maand) worden omgezet naar 'andere mobiliteit'. Ook wij zijn geen voorstander van het laten rijden van lege buslijnen, maar we moeten niet de sociale functie van het OV uit het oog verliezen. Niet iedereen kan verder lopen of de fiets of de auto pakken. Voor deze doelgroep is het zeer wenselijk dat er wel een OV-alternatief is. Vraagafhankelijk vervoer biedt ons inziens hiervoor kansen.

Wij zien graag dat het huidige OV-vangnet wordt aangepast en de voordelen die BrengFlex had hier in terug komen. Wij denken hierbij aan een systeem met onderstaande kenmerken:

- aanvullend op bestaand OV en dan met name in de gebieden waar binnen 400m geen halte aanwezig is voor regulier OV
- van halte naar halte
- regulier ov-tarief voor de reis naar het dichtstbijzijnde OV-knooppunt
- vooraanmeldtijd is maximaal een uur
- bus kan komen op vaste momenten, bijvoorbeeld om het kwartier
- rit is te plannen via reguliere reisplanners

¹ De namen van de haltes Sint Canisiussingel en Nassausingel worden in de toekomst veranderd in respectievelijk Centrum Oost en Centrum Zuid.

Afhankelijk van hoe het ingestoken wordt kan dit ons inziens ook onderdeel zijn van de concessie-uitvraag. Het voordeel hiervan is dat één vervoerder verantwoordelijk is voor het gehele ov-netwerk. Om vraagafhankelijk openbaar vervoer te kunnen bekostigen is het belangrijk dat er budget vanuit de concessie hiervoor wordt gereserveerd. Los van de vraag of het onderdeel wordt van de concessie-uitvraag of niet. Ook als er tijdens de concessie een lijn wordt omgezet naar vraagafhankelijk vervoer, is het voor de bekostiging van belang dat het budget dat hier aan werd uitgegeven mee gaat naar het vraagafhankelijk openbaar vervoer. Als gemeente hebben wij geen budget voor vraagafhankelijk openbaar vervoer.

3.3 P&R en E-hubs

P&R

Nijmegen heeft momenteel twee P&R terreinen; Noord en West. Onze ambitie is dat meer mensen gebruik maken van de P&R terreinen en in de toekomst meer P&R terreinen te realiseren. Zie hiervoor ook ons Ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg. Het gebruik van de P&R terreinen is mede afhankelijk van de parkeermogelijkheden en – tarieven in de binnenstad. Momenteel wordt onze Parkeervisie vernieuwd en hierin wordt ook de link met de P&R terreinen gelegd. Deze is naar verwachting in het voorjaar van 2020 gereed en kunnen wij dan ook delen. Hier op volgend zal specifiek P&R beleid gemaakt worden.

Van de concessiehouder verwachten wij dat deze proactief meewerkt aan verbeterplannen om het P&R gebruik te stimuleren. Omdat wij nu nog niet kunnen zeggen hoe het P&R beleid van de gemeente er uit gaat zien in de toekomst, willen wij de optie open laten dat in de toekomst het P&R vervoer los kan worden aanbesteed, dus buiten de OV-concessie om. Het voordeel is dat dan kan worden opgelegd hoe vaak er bussen vanaf de P&R moeten rijden, zonder dat dit afhankelijk is van de vraag of de concessiehouder dit wel wil. Als de concessiehouder dit niet wil of een te hoge prijs vraagt kan het dan in concurrentie worden uitgevraagd. Hierbij is het wel goed om te beseffen dat wij als gemeente geen budget beschikbaar hebben voor P&R-vervoer.

Vanaf P&R Noord kunnen reizigers voordelig een parkeerkaartje inclusief buskaart aanschaffen. Graag zien wij dat dit als optie in de aanbesteding wordt uitgevraagd. Zie hiervoor bijlage 7.

E-Hubs

Er komen tien E-hubs met elektrische deelmobiliteit. Deze worden in 2020 aangelegd. Welke mobiliteitsvormen beschikbaar zijn is afhankelijk van de vraag. Gedacht kan worden aan fietsen, bakfietsen, auto's, scooters en stepjes. De locaties zijn op dit moment nog onbekend. Naar verwachting kunnen wij in het voorjaar van 2020 hier meer duidelijkheid over geven. Het aantal locaties wordt mogelijk in de toekomst nog verder uitgebreid. Van de concessiehouder verwachten we een proactieve houding met betrekking tot de realisatie van deze E-Hubs.

3.4 Andere mobiliteitsalternatieven

In het specifiek heeft de provincie gevraagd naar welke andere mobiliteitsalternatieven aanwezig zijn, zoals deelfietsen, wijkbusjes e.d.. Zoals beschreven in paragraaf 3.8 komen er E-hubs in Nijmegen. Daarnaast zijn er deelfietsen en deelauto's.

Er zijn deelfietsen van Ovelo bij de P&R Noord en drie fietsenstallingen in de binnenstad (Mariënborg parkeergarage, Bisschop Hamerstraat, Plein 1944). Zie www.ovel.nl. Daarnaast zijn er Campusbikes op de Campus Heijendaal en bij drie fietsenstallingen in de binnenstad (Nijmegen CS - Fietstransferium Doornroosje, Stalling Bisschop Hamerstraat, Plein 44).

Er zijn deelauto's van MyWheels en Greenwheels, deze hebben vaste plekken. Daarnaast zijn er deelauto's van particulieren die worden aangeboden via onder andere Car to go, Snappcar en Good Moovs. Tot slot zijn groepen bewoners die gezamenlijk een auto delen, bijvoorbeeld middels Onze auto, Buurauto, Green cross, Green Mobility.

3.5 Dukenburg en Lindenholt

Wij vragen voor de stadsdelen Dukenburg en Lindenholt specifieke aandacht. Beide wijken zijn wijken met een ‘bloemkoolstructuur’ uit de jaren 70. Hierdoor is het niet eenvoudig om de wijken te voorzien van goede busroutes. Kronkelingen en lusjes door wijken zijn vaak niet wenselijk, gezien de wens om buslijnen te strekken. Al vele jaren wordt geprobeerd de situatie te optimaliseren maar helaas is de huidige situatie nog niet optimaal. Dit terwijl in de basis de stadsdelen op een locatie liggen met zeker buspotentie. De stadsdelen liggen relatief ver van de binnenstad en het Maas-Waalkanaal zorgt voor een scheiding. Echter, dit zijn helaas ook wijken waar krimp en vergrijzing plaatsvindt. Dit zien wij graag anders. Een goede verbinding met de campus Heijendaal kan hier mogelijk aan bijdragen, zodat deze woonlocatie aantrekkelijker wordt voor studenten en werknemers van de campus.

Op dit moment wordt de wijk Aldenhof (in Dukenburg) en de wijk De Kamp (in Lindenholt) bediend met lijn 4. Lijn 4 is een buslijn die tussen deze twee wijken rijdt en station Dukenburg aandoet. Deze wijken hebben hierdoor geen rechtstreekse verbinding naar het centraal station en de binnenstad. Er lopen onderzoeken om deze verbinding wel te realiseren. Wij hebben verzocht om op korte termijn deze situatie te verbeteren.

Voor de lange termijn zien wij graag een robuuste oplossing. Daarom zien wij graag dat de inschrijvers uitgedaagd worden om met een plan te komen voor deze stadsdelen en dit onderdeel wordt van de aanbidding, zodat hier op beoordeeld wordt bij de gunning. De benodigde input hiervoor is beschikbaar bij de provincie, maar als het wenselijk is dat wij deze informatie aanleveren werken wij hier graag aan mee. Het betreft:

- De routevoorstellen van het Actiecomité Aldenhof en de gesprekken die daarna hebben plaatsgevonden tussen het Actiecomité, de provincie, Breng en de gemeente. Op basis van deze gesprekken zijn een aantal alternatieven afgevallen en worden nog een aantal alternatieven onderzocht.
- De HOV-verkenning voor lijn 331. Movares heeft een verbetervoorstel gemaakt voor deze HOV-lijn inclusief de onderliggende lijnen 4 en 6. Dit voorstel spreekt ons aan, maar een vervoerder kan beter inschatten of het strekken van de HOV-lijn door de wijk daadwerkelijk kansrijk is. Belangrijk nadeel dat wij zien is dat de frequentie in de avonduren maar één keer per uur is in de wijken. Dit zou dan opgelost moeten worden door de inzet van extra bussen in de avonduren.

3.6 Binnenstad

Een tegenstrijdigheid die in meerdere steden speelt maar zeker ook in Nijmegen is de behoefte dat de binnenstad goed bereikbaar is met het OV, maar het niet wenselijk is dat er bussen door winkelgebieden rijden. Momenteel zijn de twee binnenstadhaltes van Nijmegen de halte Plein 1944 en de halte Valkhof/ Voerweg. Deze situatie is sinds 2019 en de toekomst moet nog uitwijzen of deze lijnvoering zijn vruchten afwerpt. Vanaf 2020 rijden de HOV-bussen en een deel van streekbussen via de Singels. De overige stad- en streekbussen via de Waalkade. Er waren plannen om de bussen alleen nog maar via de Singels te laten rijden, maar dit komt de bediening van de binnenstad en van de benedenstad (woongebied) niet ten goede. Als alternatief is nog gedacht aan het laten rijden pendelbusjes tussen het station, het centrum en de benedenstad.

Voor de nieuwe concessiehouder is het van belang te weten dat dit speelt in Nijmegen. Mochten in de periode 2022-2032 hier ontwikkelingen in zijn, dan verwachten wij dat de concessiehouder hier actief in meewerkt.

Voor een goede bereikbaarheid van de binnenstad vanaf en naar het centraal station moeten er minimaal om de 10 minuten bussen rijden tussen Plein 1944 en het Centraal Station. Veelal zal echter een hogere frequentie nodig zijn om te voldoen aan de vraag.

3.7 Campus Heijendaal

Om de bereikbaarheid van de campus te optimaliseren is het samenwerkingsverband Duurzaam Bereikbaar Heijendaal opgericht. Hierin zitten de onderwijsinstelling, het ziekenhuis, de vervoerders en de overheid. Er is een

meerjarenprogramma 2019-2023 opgesteld. Daarna zal waarschijnlijk een nieuw programma volgen. Ook van de nieuwe concessiehouder wordt verwacht dat deze hier actief aan deelneemt.

Voor de concessiehouder is het van belang om te weten wat de ambities zijn van Duurzaam Bereikbaar Heijendaal. De ambitie is een groene campus met duurzame mobiliteit. Het streven is om in 2030 CO2 neutraal te reizen. Wanneer mensen naar de campus reizen komen ze bij voorkeur met de fiets, te voet of met het OV (of in combinatie). Echter, de capaciteit van de fietspaden en het OV is beperkt. Daarom bieden we deze modaliteiten meer ruimte, zowel fysiek als via slimme oplossingen. Er lopen onderzoeken naar:

- De impact van het verleggen van het zwaartepunt van de hoofdstructuur vanuit noordelijke richting: lopen, fietsen, OV voornamelijk op de as Heijendaalseweg en auto's grotendeels via de Sint Annastraat en S100.
- Oplossingen volgens STOMP: het voorkeurs vervoersmiddel is in de eerste plaats Stappen en Trappen, dan OV, dan MaaS en tot slot de Personenauto. Wat zijn de gevolgen van de transitie in het gebruik van vervoerswijzen en welke (verkeers-) knelpunten en transitie-uitdagingen volgen daaruit?

Het OV van en naar de campus wordt intensief gebruikt. De bussen van met name lijn 10 zitten vol en de treinen van en naar station Heijendaal hebben hun capaciteit bereikt. De campuspartners willen het OV gebruik van en naar de campus stimuleren. Er zijn diverse manieren om het OV van en naar de campus te optimaliseren, zoals het spreiden van stromen en het vergroten van parkeercapaciteit bij bijvoorbeeld de P+R Molenhoek. Daarnaast zien wij graag dat lijn 10 een Bus Rapid Transport System wordt met dubbelgelede bussen, meer een tram look en feel met in verhouding veel stapplaatsen. Ook zijn er diverse ideeën voor de inzet van Andere Mobiliteit, zoals het inzetten van (e)hubs met deelmobiliteit.

3.8 Ruimtelijke ontwikkelingen

In het specifiek heeft de provincie gevraagd welke ruimtelijke ontwikkelingen er zijn. Onder andere nieuwe of af te bouwen woonwijken, bedrijventerreinen en onderwijsinstellingen.

Onderstaand zijn de grootste ontwikkelingen beschreven. Daarnaast wordt van elke wijk in Nijmegen jaarlijks ingeschat hoeveel het aantal inwoners en arbeidsplaatsen zal toenemen of afnemen in de toekomst ten behoeve van het verkeersmodel. Indien gewenst kunnen deze schattingen worden gedeeld.

Woonwijken

De *WaaIsprong* is een grote nieuwbouw wijk in Nijmegen Noord. Zie bijlage 8 voor een overzicht van waar de komende jaren gebouw wordt. Aan de rand van de wijk Hof van Holland komt een voorziening hart met een nieuw bushalte-paar aan de Graaf Allardsingel. Tevens komt er een nieuw bushalte-paar op de Italiëstraat. Aandachtspunten qua ov-bereikbaarheid zijn het oostelijk deel van Zuiderveld en de dijkzone van Woenderskamp en Hof van Holland. Deze hebben op basis van het huidige lijnennet geen bushalte nabij.

Ook het *Waalfront* is een nieuwbouwwijk van Nijmegen. Deze ligt ten westen van de binnenstad. Zie eveneens bijlage 8 voor een overzicht van waar de komende jaren gebouw wordt. De Laan van Oost-Indië wordt doorgetrokken en takt aan vanaf de Havenweg aan op de Weurtseweg. Op de Laan van Oost-Indië zijn twee bushaltes voorzien. Frequentie busverbindingen zijn in dit gebied meer dan wenselijk, omdat het autogebruik in deze wijk wordt ontmoedigd. In een deel van het te handhaven Honigcomplex, aan het toekomstige “badhuisplein” en aan de haven is clustering voorzien van horeca, sport, medische voorzieningen, bedrijvigheid, cultuur en beperkte detailhandel.

Tot slot wordt er momenteel nagedacht over het toevoegen van woningen in en rond het bedrijventerrein *De Winkelsteeg*. Naar verwachting speelt dit vanaf 2030.

Bedrijventerreinen

Er komen twee nieuwe bedrijventerreinen in Nijmegen Noord. Ten eerste bedrijventerrein Ressen. Naast de bioscoop die hier zit komt ook de Hornbach hier. Ten tweede bedrijventerrein De Grift. De Grift maakt onderdeel uit van de zogenaamde A15 zone, waar ook het naastgelegen bedrijventerrein Park 15 (Gemeente Overbetuwe) onderdeel van uit maakt. Het is nog onbekend hoe en wanneer dit bedrijventerrein invulling krijgt.

Onderwijsinstellingen

In het kader van campus ontwikkeling Nijmegen is de verwachting dat er meer samenwerking komt tussen de Novio Tech Campus en Campus Heijendaal. Een goede ov-relatie tussen deze twee gebieden blijft daarom zeer wenselijk. Daarnaast biedt dit kansen om Campus Heijendaal ook vanaf station Goffert beter te ontsluiten en daarmee lijn 10 te ontlasten.

3.9 Kleve

Momenteel is buslijn 58 de busverbinding tussen Nijmegen en Kleve. Wij vinden een goede openbaar vervoer verbinding tussen Nijmegen en Kleve erg belangrijk. Naast de binnenstad en het centraal station vinden wij ook de verbinding met campus Heijendaal die sinds 2019 aan de route is toegevoegd zeer belangrijk. Graag willen wij dan ook zekerheid dat deze verbinding blijft bestaan en gezocht wordt naar verdere optimalisatie. Momenteel wordt de lijn gereden door de NIAG en valt de buslijn dus niet onder de OV-concessie van de provincie Gelderland. Hierdoor is de invloed die de provincie op lijn 58 heeft beperkt. Zowel qua route, frequentie, reisinformatie en duurzaamheid van het voertuig. Wij verzoeken de provincie om een afgewogen beslissing te maken over het wel of niet opnemen van een buslijn tussen Nijmegen en Kleve in de nieuwe concessie.

Als eis voor de aanbesteding is het van belang dat zolang de buslijn door de NIAG wordt gereden de nieuwe concessiehouder nauw contact onderhoud met de NIAG. De concessiehouder is aanwezig bij de verkeersoverleggen en als er zaken spelen die van belang kunnen zijn voor de NIAG zien wij graag dat de concessiehouder deze doorgeeft. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan omleidingen als gevolg van evenementen en wegwerkzaamheden.

3.10 Vierdaagse

Elk jaar vinden in Nijmegen de bekende Vierdaagse Marsen plaats met bijbehorende feesten. Dit trekt veel reizigers en heeft daarmee een belangrijke vervoersvraag. Tevens gaan de wandelroutes via wegen waar de bussen over rijden, waardoor deze moeten omrijden of pendeldiensten ingezet moeten worden.

Nacht- en vroegnet

Wij zien graag dat het extra busvervoer dat voor de feestgangers (nachtnet) en wandelaars (vroegnet) als optie wordt uitgevraagd. Afgelopen jaren hebben wij voor dit vervoer betaald. Maar de vraag naar busvervoer is in deze periode erg groot, dus voor ons gevoel moet hier een winstgevende businesscase voor te maken zijn. Graag zien wij dan ook dat de vervoerder wordt uitgedaagd om met een aantrekkelijk bod te komen. Ook hierbij willen we graag de optie open laten dat wij in de toekomst zelf het nacht- en vroegnet kunnen aanbesteden, voor het geval we er niet uit komen met de concessiehouder. Zie bijlage 9 voor meer informatie over het nacht- en vroegnet.

Omleidingsroutes

Wij zien graag dat er geen kosten verhaald worden op de gemeente als gevolg van het feit dat de marsroutes gebruik maken van busroutes, waardoor deze niet gebruikt kunnen worden door de bussen. De routes zijn ver van tevoren bekend en de vervoerder kan hier rekening mee houden in de aanbieding dat dit éénmaal per jaar plaatsvindt. Afgelopen jaren hebben wij altijd betaald voor de aangepaste dienstregeling op vrijdagmiddag, maar wij zien dus graag dat dit onderdeel wordt van de concessie-uitvraag.

4. Infrastructuur

4.1 Centraal Station

Het Centraal Station Nijmegen, inclusief het busstation, wordt vernieuwd. De planning is nog zeer onzeker, maar naar verwachting zal rond 2028 het nieuwe station gereed zijn. Belangrijk is dat de concessiehouder actief meewerkt aan de planontwikkeling en tijdelijke situaties tijdens de werkzaamheden. Exploitatieverlies als gevolg van de werkzaamheden kan niet bij de gemeente in rekening worden gebracht.

Er is een aantal ideeën rondom het vernieuwde busstation, waarvan het van belang is dat de inschrijvers hiervan op de hoogte zijn. Ten eerste het perron voor lijn 10, de Heijendaalshuttle. Overwogen wordt om lijn 10 te isoleren van de andere buslijnen, aan de zuidzijde bij het Mercure hotel. De andere lijnen blijven op de huidige locatie van het busstation halteren aan de noordzijde. Dit wordt overwogen zodat het aantal buslijnen dat kruist met de looproute naar en van de binnenstad via de Van Schaeck Mathonsingel wordt beperkt. Ook komt hierdoor capaciteit vrij op het busstation. Tevens biedt dit kansen om de Heijendaalshuttle voor de reizigers echt als een ander vervoersmiddel aan te bieden. Wij zien graag dat dit een Bus Rapid Transport System wordt met dubbelgelede bussen, meer een tram look en feel met in verhouding veel stapplaatsen. Om de beperkte ruimte bij het station zo efficiënt mogelijk te benutten is het wellicht wenselijk dat het voertuig in twee richtingen kan rijden. Het maken van een keerlus is dan niet nodig.

Ten tweede wordt gekeken of het aantal perrons op het busstation kan worden uitgebreid. Mogelijk kunnen er twee extra perrons gerealiseerd worden.

Ten derde is er tot nu toe geen rekening gehouden met laadinfrastructuur op het busstation. Het is nog onbekend of dit nodig is en zoja in welke vorm. Daarnaast verwachten wij dat het gezien het beperkt aantal perrons op het busstation niet mogelijk is dat bussen hier langer stil staan dan noodzakelijk voor de dienstregeling, waardoor er niet tot nauwelijks tijd is om te laden.

Tot slot zijn er ideeën om de bufferlocatie te verplaatsen. Momenteel bufferen bussen op de Burgemeester Hustinxstraat en de Spoorstraat. Beide locaties zijn zeer in het zicht. Vooral de bussen langs de Burgemeester Hustinxstraat zijn onwenselijk omdat dit ook een belangrijke looproute is naar de binnenstad en dit vermindert de aantrekkelijkheid van deze route. Wij gaan nader onderzoeken of de bufferlocaties op de Spoorstraat alleen voldoende kan zijn en zo niet of er andere geschikte locaties in de nabije omgeving te vinden zijn.

4.2 Remise en aardgasvulpunt

De remise en het aardgasvulpunt zijn op de Industrieweg 107/109. Dit perceel is eigendom van Van Wanrooij-Van Schijndel Vastgoed VOF. Als gemeente huren wij het perceel met opstalrecht. Wij hebben een onderhuurovereenkomst met Connexxion voor het remise terrein. Daarnaast hebben wij een onderopstalrecht met Pitpoint voor het aardgasvulpunt. Alle overeenkomsten eindigen op 16-12-2022.

Wij willen in de eerste helft van 2020 weten of wij moeten verzoeken om het huurcontract met Van Wanrooij-Van Schijndel Vastgoed VOF te verlengen. Graag gaan wij hierover op korte termijn in overleg met de provincie. Hierbij spelen twee aspecten.

Ten eerste is het de vraag of deze locatie wenselijk is om te behouden als locatie voor het remise terrein. Vragen die hierbij spelen zijn onder andere: Is de locatie nog steeds geschikt? Is er mogelijk een andere betere locatie? Is het terrein groot genoeg voor de oplaadinfrastructuur die gerealiseerd moet worden voor de nieuwe zero emissie bussen?

Een mogelijke andere locatie is het ENGIE-terrein. Hier vindt duurzame energieproductie plaats. Onder andere ten behoeve van elektrificeren van scheepvaart en logistiek. Dit in combinatie met de bestaande energie-infrastructuur op het ENGIE-terrein maakt dit tot een aantrekkelijke locatie om te laden (en eventueel waterstofproductie en -levering) voor vrachtwagens, bussen etc..

Ten tweede kunnen wij ons voorstellen dat het voor de provincie wenselijk is om zekerheid te hebben over de beschikbaarheid van het terrein in de toekomst voor het openbaar vervoer. Door als overheid de grond te kopen kan hier zekerheid over gekregen worden.

4.3 Beschikbare wegen

De wegen die momenteel door de bussen gebruikt worden zijn de beschikbare wegen voor de bussen. Nieuwe routes via wegen waar momenteel geen bussen over rijden zijn bespreekbaar. Maar het is wenselijk dat de huidige businfrastructuur zoveel mogelijk in gebruik blijft, zodat dit benut blijft. Denk hierbij aan busbanen, bushaltes, eindhaltevoorzieningen en wegen waarbij in de inrichting rekening is gehouden met het feit dat het een busroute is (bijvoorbeeld brede rijbaan en beperkte verkeersdrempels). Er zijn drie punten die wij specifiek willen benoemen in dit kader; 30 km/u wegen, de Slotemaker de Bruïneweg en De Oversteek.

30 km/u wegen

Onze ambitie is om wegen, waar mogelijk en wenselijk, in te richten als 30 km/uur straten (Ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg, 2019). Daar waar deze wegen ook door de bus gebruikt worden, wordt een afgewogen besluit genomen. In de basis is het niet wenselijk om 30 km/u wegen te combineren met busroutes. Maar vanuit leefbaarheid, verkeersveiligheid en ov-bereikbaarheid kan dit in sommige gevallen toch wenselijk zijn. De weg moet dan zo ingericht worden dat bussen goed gebruik kunnen maken van de weg, ook al is dit dan een 30 km/u weg. In de eerste helft van 2020 wordt besloten welke wegen dit betreft.

De Slotemaker de Bruïneweg

De Slotemaker de Bruïneweg is een drukke en belangrijke busroute. Maar vlak langs deze weg staan ook woningen. Deze bewoners ondervinden hinder van de vele bussen. Daarom is ons uitgangspunt dat het aantal bussen dat via deze weg rijdt niet verder stijgt.

De Oversteek

Wij zien kansen om meer gebruik te maken van de De Oversteek als busroute. Door zowel de ontwikkelingen in de Waalsprong als het Waalfront verwachten wij hier ook meer vraag. Daarmee kan de drukke busroute via de Singels en/of Waalkade verminderd worden.

4.4 Nieuwe infrastructuur

In het specifiek heeft de provincie gevraagd of er nieuwe infrastructuur gerealiseerd gaat worden. Onderstaande opsomming geeft een overzicht van de belangrijkste (mogelijke) infrastructurele ontwikkelingen die wij nu voorzien:

- Laan van Oost-Indië (2021/ 2022)
Deze wordt doorgetrokken en takt aan vanaf de Havenweg op de Weurtseweg. Het westelijk deel van de Weurtseweg wordt 30 km/u. De Laan van Oost-Indië wordt een 50 km/u gebiedsontsluitingsweg met ventwegen en/of fietspaden. Ook zijn hier twee bushaltesparen voorzien.
- Dorpensingel (verwachting 2022-2024)
Een nieuwe verbinding tussen het Keizer Augustusplein en de Zandsestraat.
- Bushalte Keizer Augustusplein (Ovatonde) (verwachting 2022)
Deze bushalte moet worden verlegd. Deze ligt nu op een rijstrook die op korte termijn nodig is voor de verkeersafwikkeling. Waar de nieuwe halte komt is nog onduidelijk.
- Italiëstraat (verwachting 2020)
Een nieuwe 50 km/u ontsluitingsweg met een bushaltepaar halverwege.
- Vossenpelsssestraat noordelijk deel (verwachting 2022-2024)
Snelheidsremmende maatregelen
- Knoop 38 (verwachting 2021-2024)

De aansluiting A15 Griftdijk (afslag 38) wordt gereconstrueerd. Het viaduct en de kruispunten worden vernieuwd.

- Westzijde Centraal Station (verwachting 2023-2024)
De kruising Marialaan/ Tunnelweg wordt gereconstrueerd. In welke vorm is nog onduidelijk.
- Joris Ivensplein (onbekend)
Er komt er een onderzoek naar de verkeersafwikkeling van de kruispunten bij dit plein. Mogelijk dat dit leidt tot een andere inrichting van deze kruispunten in de toekomst.
- Graafseweg (2021)
Het is nog onzeker of er aanpassingen zullen plaats vinden. De huidige plannen zijn om 2x1 in plaats van 2x2 rijstroken te realiseren tussen de Rozenstraat en de Wolfskuilsweg. Tussen de Wolfskuilseweg en S100 blijven 2x2 rijstroken in takt.
- Jonkerbosplein (verwachting 2022)
De busbanen van en naar de Daleslaan worden ingezet als rijstroken voor al het verkeer, waardoor de verkeersafwikkeling voor al het verkeer beter wordt.
- Gaziantenplein (2020)
Andere rijstrookindeling vanuit de ANAC wat de doorstroming verbeterd op het gehele plein.
- Station Heijendaal (verwachting 2023)
Dit station wordt aangepast en dit heeft mogelijk ook invloed op de kruisingen bij het viaduct.
- Waalbrug (2020)
In de nieuwe situatie zijn er 2x2 rijstroken beschikbaar. De busbaan komt niet terug. Wel heeft de bus vanaf het noorden een busbaan en krijgt de bus een voorstart bij de kruising Turennesingel. Er volgen nog onderhoudswerkzaamheden aan de Waalbrug (fase 2). De planning hiervan is nog onbekend.
- Keizer Traianusplein (onbekend)
In de visie voor het Valkhof-gebied is opgenomen om het Keizer Traianusplein anders vorm te geven. Een compactere rotonde is als optie geschetst. Het is nog onbekend welke andere inrichting het mogelijk krijgt en wanneer.
- VRI's (doorlopend)
Alle VRI's worden vervangen door i-VRI's. Dit kan mogelijk KAR vervangen. Op de S100, de Singels en Graafseweg in 2020. Voor de overige VRI's is de planning nog niet bekend.
- Busstation Dukenburg en Plein 1944 (onbekend)
Binnen het HOV-actieplan is opgenomen om beide busstations te vernieuwen.

Bijlagen

B1. Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030 Nijmegen Goed op Weg

Separaat toegevoegd

B2. Toekomstbeeld stedelijk OV Arnhem en Nijmegen

Separaat toegevoegd

B3. Programma van Wensen en Eisen ten behoeve van OV-concessie Rijn Waal Regio Arnhem Nijmegen

Separaat toegevoegd

B4. Input seniorenraad en JMG

Onderstaand een samenvatting van de input van de seniorenraad voor de nieuwe concessie:

- Er moet voldoende plek zijn in de bussen voor rollators en/of rolstoelen.
- De onderkant van het OV (zoals nu BrengFlex) moet goed geregeld zijn, ook als de vraag minder wordt.
- Het moet duidelijk zijn waar reizigers klachten kwijt kunnen.
- Het busnetwerk moet flexibel zijn, zodat het niet voor de komende 10 jaar vaststaat.
- De kpi's moeten meetbaar zijn en bij positief resultaten belonen en bij negatief resultaten consequenties doorvoeren.
- Zero emissie is belangrijk.
- Het moet helder zijn wat de beschikbare wegen zijn voor de bussen.
- Overwegen om ook enkele tangentlijnen in te zetten.

En een samenvatting van de input van adviescommissie Jeugd, Maatschappelijke Opvang en Gehandicaptenbeleid voor de nieuwe concessie

- Wenselijk dat iedereen gebruik kan maken van de bus ten behoeve van de participatie in de samenleving.
- Zorginstellingen moeten goed bereikbaar zijn met het ov.
- Het is belangrijk dat er duidelijkheid komt over of elektrische rolstoelen in de bus mogen. Wel wenselijk, maar in verband met gewicht en noodzaak om reiziger vast te zetten kan het ook zijn dat dit niet geëist kan worden aan de vervoerder.
- De wens meegegeven dat het STOP display ook achter in de bus zichtbaar is, voor de reizigers die de andere kant op kijken.
- De eis dat in kleine busjes het duidelijk moet zijn dat iedereen de riem om moet doen.
- De wens dat voor reizen met de trein én bus er combi-abonnementen en -kaartjes te koop zijn.
- Als de vervoersvraag groot is moet meer vervoer ingezet worden.

Tot slot is de toegankelijkheid van het busstation een aandachtspunt. Doordat het een dynamisch busstation is, is het voor blinden en slechtzienden lastig om de juiste halte te vinden. Nu is er een paal die vertelt op welke halte welke bus stopt. Mogelijk kan dit worden omgedraaid. De blinde of slechtziende kan dan aangegeven met welke bus hij/zij wil reizen en deze halteert dan altijd op één en het zelfde perron, welke goed toegankelijk is.

B5. Busvoordeelpas

Voor inwoners met een laag inkomen bieden we een goedkoop busabonnement aan: de busvoordeelpas. Graag zien wij dat dit als optie in de aanbesteding wordt uitgevraagd.

De eisen die wij aan het abonnement stellen zijn:

- Geldig op maandag tot en met vrijdag na 9.00 uur en zaterdag en zondag de hele dag.
- Geldig op alle stads- en streekbussen in de gemeente Nijmegen, behalve op lijn 58 van de NIAG. Het abonnement is ook geldig in de dorpen: Alverna, Beek, Bemmelen, Berg en Dal, Beuningen, Elst, Erlecom,

Ewijk, Groesbeek, Heumen, Kekerdorp, Leuth, Malden, Molenhoek, Mook, Nederasselt, Ooij, Overasselt, Weurt, Wijchen en Winssen.

- Het abonnement kan gedurende het gehele jaar worden aangeschaft en is een jaar geldig.

De eisen die wij aan de vervoerder stellen zijn:

- Bijdragen aan de promotie in samenwerking met de gemeente Nijmegen.
- Voorzieningen treffen zodat inwoners het abonnement kunnen opladen op hun eigen ov-chipkaart, zonder dat er lange wachtrijen ontstaan. Tijdens de jaarwisseling is een piek in de uitgiften omdat veel mensen het abonnement vanaf 1 januari 2020 hebben in laten gaan.
- Checken of degene die het abonnement ophaalt ook daadwerkelijk het abonnement mag aanschaffen. Momenteel gebeurt dat via een brief maar in de toekomst gaat dit naar verwachting via een app:
 - o Brief: Middels een ID-check moet worden bepaald of degene die het abonnement ophaalt ook daadwerkelijk het abonnement mag aanschaffen. Degene moet dan een persoonlijke brief van de gemeente hebben waar dit in staat. Iedereen die binnen de gestelde inkomensvoorwaarde valt (tot 130% bijstandsnorm) kan deze brief aanvragen bij de gemeente.
 - o App: Via het scannen van een QR-code met de 'me-app' moet worden bepaald of degene die het abonnement ophaalt ook daadwerkelijk het abonnement mag aanschaffen. De QR code heeft de inwoner ontvangen na een aanvraag bij de gemeente, waarna de gemeente heeft gecontroleerd of de inwoner in aanmerking komt voor de busvoordeelpas.
- Gebruikers €15,- laten betalen bij de aanschaf van het abonnement. De overige kosten per abonnement in rekening brengen bij de gemeente Nijmegen.

B6. Analyse Uitgangspunten Toekomstbeeld Stedelijk OV Nijmegen

Separaat toegevoegd

B7. Tarieven P&R Noord

Vanaf P&R Noord kunnen reizigers voordelig een parkeerkaartje inclusief buskaart aanschaffen. Graag zien wij dat dit als optie in de aanbesteding wordt uitgevraagd.

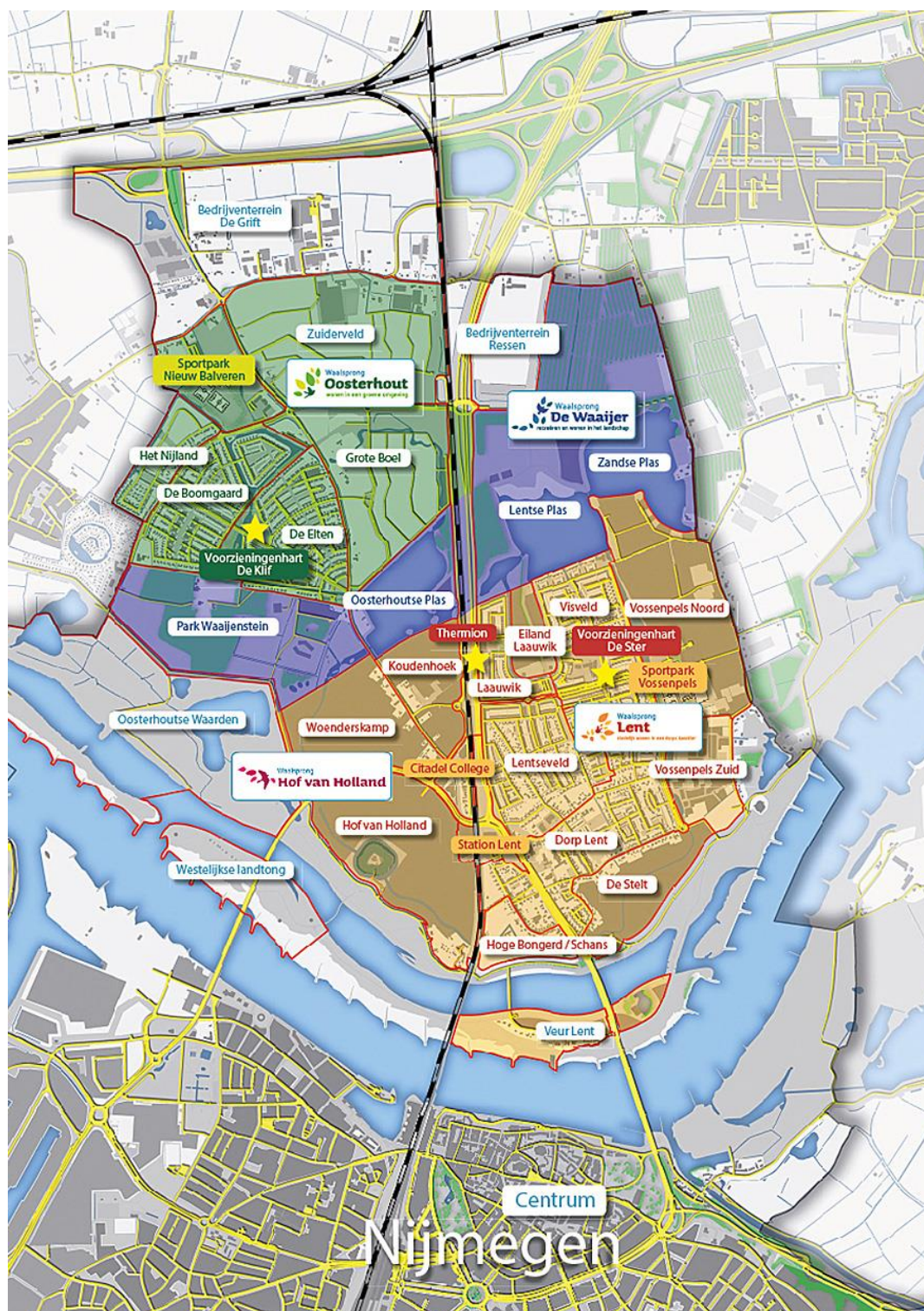
Deze optie omvat goedkope tarieven voor reizigers die parkeren op P&R Noord en verder reizen naar Nijmegen (met alle bussen tussen P&R Noord en Nijmegen centrum / centraal station / Heijendaal). Reizigers kunnen parkeren en op vertoon van hun parkeerkaartje verder reizen naar Nijmegen max. 4 personen). De kosten van het parkeerkaartje zijn (prijspeil 2020):

- 3,50 euro per dag
- 11 euro per week
- 42 euro per maand

Deze kaartjes worden verkocht door de gemeente Nijmegen. De helft van de inkomsten vloeien naar de concessiehouder. Wij zouden graag zien dat de week- en maandkaarten goedkoper worden, zodat dit aantrekkelijker wordt. Ons voorstel hiervoor is €9,- en €35,-.

B8. Woonwijken

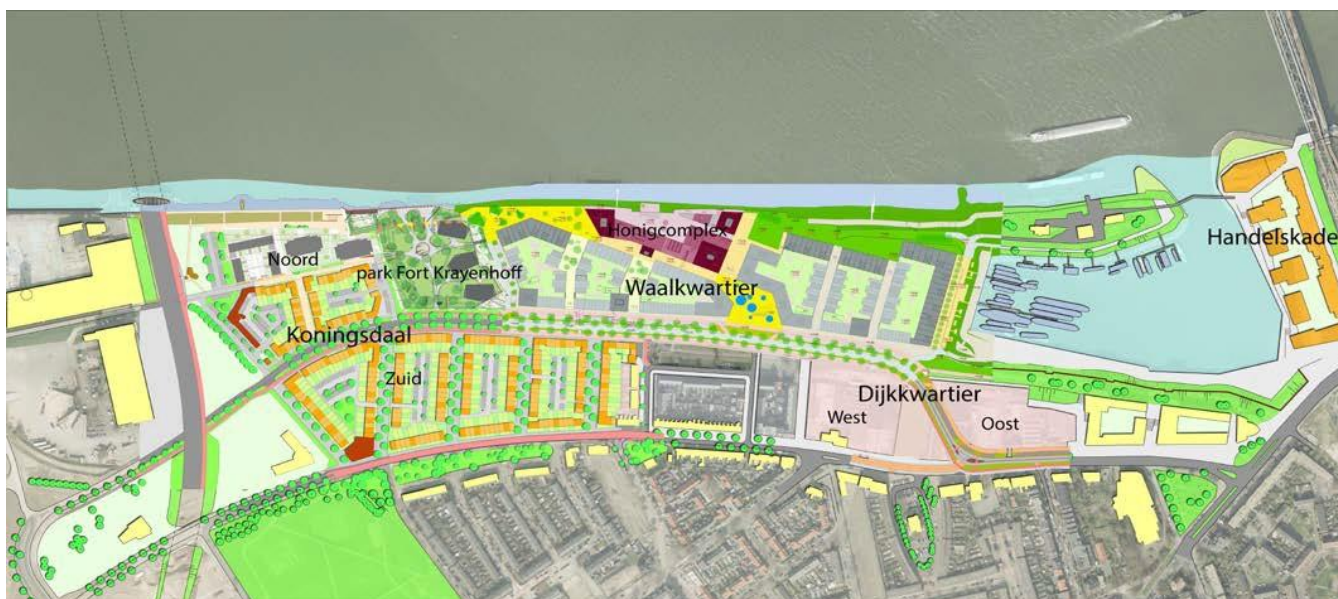
Waal sprong



Woningbouwprogrammering Waalsprong:				GAAT OM DE JAREN VAN GRONDUITGIFTE								HIERAAN KUNN
Plaangebied	Totaal	Gereed	Restant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
G278 Vlek 10 Nijland	2.019	2.019	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G279 Vlek 20 Gr Oever	1.299	1.299	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G280 Vlek 25 VPN	541	0	541	0	0	37	131	101	181	91	0	0
G281 Vossenpeleststraat 16 eo (Vitens)	5	0	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0
G282 Vlek 28 VPZ	237	225	12	10	2	0	0	0	0	0	0	0
G283 Vlek 32 Grote Boel	901	835	66	2	7	12	0	0	0	0	0	45
G285 Vlek 32 Zuidenveld	876	141	735	197	101	5	140	97	97	97	0	0
G287 Vlek 33 de Stelt	485	186	299	0	193	70	0	36	0	0	0	0
G289 Vlek 34 Hoge Bongerd	237	0	237	0	0	0	0	0	0	79	79	79
G291 Vlek 35 Laauwik	1.428	1.422	6	2	0	4	0	0	0	0	0	0
G292 Vlek 36 Broodkorf	452	3	449	0	0	95	0	0	177	177	0	0
G294 Vlek 37 Woenderskamp	841	0	841	190	397	36	109	109	0	0	0	0
G296 Vlek 38 Hof v Holland	2.240	0	2.240	349	450	492	347	347	255	0	0	0
G298 Vlek 39 Veur Lent	100	0	100	0	0	0	33	33	33	0	0	0
G301 Waalsprong algemeen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G302 WS Bedrijventerr.Zwarteweg vlek 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G303 WS Bedrijventerr.Rot.Dorpenaan vl.15	50	0	50	0	16	17	17	0	0	0	0	0
G305 WS Bedrijventerr.Grifdijk vlek 17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G308 WS Groot Groen vlek 21	101	7	94	91	3	0	0	0	0	0	0	0
G309 WS Groot Infra	5	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
G311 WS Ontgronding vlek 30 en 31	74	9	65	4	13	18	10	10	10	0	0	0
G321 Archeologie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G322 WS Grifdijk vlek 17B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	11.891	6.148	5.743	848	1.187	786	787	734	754	444	79	124
VGP 2019 (raming Q4)	11.918	6.595	5.323	773	1.005	899	882	741	782	144	52	45
Verschil	-27	-447	420	75	182	-113	-95	-7	-28	300	27	79

Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend

Waalfront



Waalfront met deelgebieden Handelskade, Batavia ("Koningsdaal"), en de werknamen "Waalkwartier" en "Dijkkwartier"

Woningprogramma (woningbouwprognose per januari 2019)

Deelgebied	Aantal woningen
Handelskade	534
Koningsdaal Noord incl. park	230
Koningsdaal Zuid	224
Dijkkwartier Oost	320
Dijkkwartier West	140
Waalkwartier	778
Totaal	2225

Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend

B9. Nacht- en vroegnet Vierdaagse

Graag zien wij dat als optie in de aanbesteding het Nacht- en Vroegnet wordt uitgevraagd voor de Vierdaagse, Als separate bijlages zijn de Vierdaagse folders van 2019 toegevoegd:

- B9a: Vierdaagse_folder_Breng_2019_-_Nachtnet
- B9b: Vierdaagse_folder_Breng_2019_-_Vroegnet

Naast het rijden van de bussen, valt ook de communicatie en de verkoop van de buskaarten onder deze optie.