



Aan de gemeenteraad van Nijmegen

**Postadres**  
Gemeente Nijmegen  
Postbus 9105  
6500 HG Nijmegen

**Bezoekadres**  
Korte Nieuwstraat 6  
6511 PP Nijmegen

T 14 024  
nijmegen.nl

**Ons kenmerk**  
D252178091

**Bijlage(n)**  
Bijgevoegd: Ja

Datum 13 mei 2025

Onderwerp Verkenning mobiliteitsongelijkheid

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren we u over de verkenning naar mobiliteitsongelijkheid die afgelopen jaar is gedaan. In de verkenning is onderzocht welke belemmeringen inwoners ervaren bij het bereiken van hun bestemming. Hierbij is ook gekeken naar bestaande regelingen en initiatieven die mobiliteitsongelijkheid tegengaan. Tot slot is er gekeken naar het effect van de mobiliteitstransitie op mobiliteitsongelijkheid.

In deze brief benoemen we eerst waar we op inzetten om mobiliteitsongelijkheid te verminderen. Daarna gaan we in op de verkenning: we schetsen de aanleiding en inleiding van het onderzoek. Vervolgens gaan we in op de bevindingen uit het onderzoek. Hier wordt ingegaan op wat is opgehaald bij inwoners en wat bestaand beleid is. Ten slotte gaan we uitgebreider in hoe we inzetten op het verminderen van mobiliteitsongelijkheid. Dit doen we aan de hand van de bevindingen en aanbevelingen die uit de verkenning komen.

Naast de uitkomsten van het onderzoek raakt het onderzoek twee moties die relatie hebben tot dit onderwerp. De motie *“onderzoek naar gevolgen en oplossingen parkeerschaarste bewonersparkeren”* van 24 april 2024 beantwoorden we met dit onderzoek. Over de motie *“onderzoek maatwerk parkeertarieven – een reddingsboei voor onze sporters!”* van 3 juli 2024 geven we een voortgangsantwoord.

## Vervolgstappen

Op basis van de verkenning zetten we de volgende stappen voor het verminderen van mobiliteitsongelijkheid:

- Uitwerken van een regeling voor het subsidiëren van elektrische (bak)fietsen;
- Uitbreiden van fietslessen;
- Het verbeteren van de informatievoorziening rondom toegankelijk vervoer en regelingen;
- We evalueren de proef met korting voor deelvervoer en geven hier een passend vervolg aan;
- In de OV visie werken we het volgende uit:

- Hoe we de inzet van ov-ambassadeurs kunnen uitbreiden;
- Of en hoe we fijnmazig wijkvervoer kunnen faciliteren;
- Onderzoeken of we het busvoordeelabonnement kunnen uitbreiden naar in de spits.

Bij **aanbevelingen en vervolgstappen** zal uitgebreider ingegaan worden op de vervolgstappen en de aanbevelingen waar ze op gebaseerd zijn. Hier wordt ook meer inzicht gegeven over de regelingen en initiatieven die er al zijn die bijdragen aan het voorkomen van mobiliteitsongelijkheid.

## **Aanleiding en inleiding**

De aanleiding van de verkenning naar mobiliteitsongelijkheid is het gesprek met uw raad over de ‘agenda versnelling mobiliteitstransitie’. Tijdens het debat op 7 juni 2023 heeft uw het college opgeroepen oog te houden voor alle Nijmegenaren in de uitvoering van maatregelen in de mobiliteitstransitie. Alle Nijmegenaren moeten mee kunnen doen.

In de verkenning mobiliteitsongelijkheid wordt aan de hand van 5 thema’s (de 5 b’s) beschreven welke belemmeringen mensen ervaren. Deze b’s zijn: *beschikbaarheid*, *bruikbaarheid*, *betaalbaarheid*, *begrijpelijkheid* en *beleving*. De definitie van mobiliteitsongelijkheid die we gebruiken is: ‘Mobiliteitsongelijkheid is de mate waarin mensen ongelijke kansen hebben op deelname aan het maatschappelijke leven doordat ze op een verschillende manier toegang hebben tot mobiliteit, waardoor er verschillen zijn in de manier waarop mensen plekken kunnen bereiken.’

## **Bevindingen en bestaand beleid**

Uit de verkenning komt dat de meeste mensen zich redelijk goed kunnen blijven verplaatsen. Met de mogelijkheden die mensen hebben passen ze zich aan of accepteren ze dat ze ergens niet meer kunnen komen. Wel worden er verschillende belemmeringen ervaren waardoor het op weg gaan naar een bestemming moeite kost.

Op de 5 b’s worden verschillende belemmeringen ervaren door mensen. Per b wordt dit toegelicht. We zien dat er veel verschillende redenen zijn waardoor mensen mobiliteitsongelijkheid ervaren. In het bijgevoegde rapport wordt hierop ingegaan.

De mobiliteitstransitie in Nijmegen richt zich op een andere verdeling van de modaliteiten in de openbare ruimte. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit spelen een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie. De mobiliteitstransitie biedt zowel kansen als uitdagingen voor mobiliteitsongelijkheid en hoe inwoners mobiliteit beleven. We schetsen de kansen en uitdagingen aan de hand van de 5 b’s.

### **Beschikbaarheid**

Beschikbaarheid gaat over de mate waarin bepaalde mobiliteit ter beschikking is. Iemand bezit bijvoorbeeld een fiets, auto of er is een ov-halte in de buurt. Dit gaat ook om of voorzieningen in de buurt zijn en of mensen een sociaal vangnet hebben.

Belemmeringen die Nijmegenaren kunnen ervaren op dit thema zijn bijvoorbeeld: het niet bezitten van een fiets of auto, het niet kunnen parkeren bij voorzieningen voor mensen met een beperking of het niet hebben van een sociaal vangnet.

De beschikbaarheid verbetert door de nadruk op actieve en duurzame mobiliteit. Fietsen, lopen en openbaar vervoer worden toegankelijker voor veel inwoners. Initiatieven zoals Automaatje en de boodschappenhulp bieden kansen voor kwetsbare inwoners. De afstand tot ov-haltes is een aandachtspunt voor het mobiliteitsbeleid. De mobiliteitstransitie zet in op afname van het autoverkeer en het autogebruik in de stad, maar de auto zal altijd een onderdeel blijven van onze mobiliteitsmix. Kwetsbare inwoners die afhankelijk zijn van de auto kunnen die blijven gebruiken. Door autoverkeer dat niet noodzakelijk is te verminderen, vergroten we de doorstroming op de weg voor mensen die afhankelijk zijn van de auto.

### **Bruikbaarheid**

Bruikbaarheid gaat over de mate waarin mensen de beschikbare mobiliteit kunnen gebruiken. Iemand heeft bijvoorbeeld een rijbewijs of weet hoe die moet fietsen. Dit kan verschillen op basis van tijd of door fysieke of mentale beperkingen of vaardigheden.

Belemmeringen die Nijmegenaren kunnen ervaren zijn bijvoorbeeld: Het niet kunnen of durven fietsen, het niet hebben van een rijbewijs, een stoep met veel obstakels of een bushalte die niet goed toegankelijk is.

Bruikbaarheid van de openbare ruimte verbetert door de focus op de toegankelijkheid daarvan. Vooral voor voetgangers en mensen met een beperking biedt dit kansen. De grotere beschikbaarheid van elektrische fietsen, driewiel fietsen en deelmobiliteit maakt het voor veel mensen mogelijk om grotere afstanden af te leggen zonder eigen auto. Er blijven belemmeringen voor mensen die niet kunnen of durven fietsen. Het verbeteren van onze fietsinfrastructuur helpt om de drempel om op de fiets te stappen te verlagen.

### **Betaalbaarheid**

Betaalbaarheid is de mate waarin beschikbare en bruikbare mobiliteit te bekostigen is. Hierbij gaat het dus om of mensen het gewenste vervoersmiddel kunnen betalen.

Belemmeringen die Nijmegenaren kunnen ervaren zijn bijvoorbeeld: het niet kunnen betalen van een rijbewijs of auto, het niet kunnen betalen van het openbaar vervoer of het busvoordeelabonnement dat niet in de spits gebruikt kan worden waardoor mensen onverwachts een hoge rekening ontvangen.

Wat betreft betaalbaarheid kunnen initiatieven zoals autodelen en deelauto's de kosten voor inwoners verlagen en de mogelijkheden vergroten. De pilot met Gaiyo, waarbij we mensen met een lager inkomen probeertegoed aan hebben geboden om deelmobiliteit te proberen was een voorbeeld van een manier om de kosten voor inwoners te verlagen. Deze pilot wordt momenteel geëvalueerd. Op basis van de evaluatie onderzoeken hoe we hiermee verder gaan. Hetzelfde geldt voor de subsidieregeling brom-snor, waarbij we Nijmegenaren ondersteunen met het vervangen van hun oude brom- of snorfiets en de aanschaf van een nieuwe e-bike subsidiëren. Ook werken we al jaren met het busvoordeelabonnement voor minima. Voor €15 per jaar kunnen zij buiten de spits gratis reizen. Een ander mooi voorbeeld is het initiatief 'met de fiets doe je mee': een initiatief waarbij we fietsen geven aan mensen die deze niet zelf kunnen betalen. Deze alternatieven worden toegankelijker voor mensen die geen auto willen of kunnen aanschaffen. Voor sommige mensen blijven de kosten van openbaar vervoer en (elektrische) voertuigen een belemmering.

## **Begrijpelijkheid**

Begrijpelijkheid gaat over de mate waarin beschikbare en bruikbare mobiliteit intuïtief en vanzelfsprekend gebruikt kan worden. Dus: snapt iemand hoe je met het ov moet reizen en is er voldoende informatie beschikbaar?

Belemmeringen die Nijmegenaren kunnen ervaren zijn bijvoorbeeld: de Nederlandse taal niet kennen, niet digitaal vaardig zijn, het niet kunnen vinden van de juiste informatie. Begrijpelijkheid verbetert vaak als mensen meer ervaringen hebben opgedaan.

Begrijpelijkheid is essentieel. Heldere informatie over vervoersmogelijkheden, regelingen en initiatieven is cruciaal. Net als gebruiksvriendelijke apps van bijvoorbeeld deelmobiliteit. We werken daarom al met OV-ambassadeurs, die mensen kunnen helpen OV-vaardiger te worden. Ook organiseren we fietsinformatiebijeenkomsten en fietslessen. Echter, nieuwe mobiliteitsconcepten kunnen verwarrend zijn voor mensen die een taalbarrière ervaren, die minder digitaal vaardig zijn of voor mensen die al veel stress ervaren door de financiële situatie.

## **Beleving**

Beleving gaat over de mate waarin de beschikbare en bruikbare mobiliteit veilig/toegankelijk/betrouwbaar voelt. Dus: vertrouwt iemand de ov-dienstregeling of voelt iemand zich veilig om te fietsen of auto te rijden?

Belemmeringen die Nijmegenaren kunnen ervaren zijn bijvoorbeeld: de drukte op sommige fietspaden waardoor ze zich niet veilig voelen, het gedrag van medereizigers, ook de begrijpelijkheid van apps kan als stressvol worden ervaren en de reis beïnvloeden.

De beleving van de stad wordt positief beïnvloed door meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Ook ontstaat er een schonere en veiligere omgeving. Met de mobiliteitstransitie wordt actief ingezet op een andere openbare ruimte. Waardoor meer ingezet kan worden op gezondheid, groen, klimaatadaptatie, etc. Dit maakt verplaatsen in de stad aangenamer. Hierdoor ontstaat ook meer drukte op bijvoorbeeld fietspaden. Dit kan voor sommige fietsers onveilig aanvoelen.

## **Aanbevelingen en vervolgstappen**

In het onderzoek worden diverse aanbevelingen gepresenteerd. Hieronder geven we toelichting en geven we aan welke vervolgstappen we voorzien.

### **Zorg voor nabijheid**

Mobiliteitsongelijkheid ontstaat onder andere door een ongelijke verdeling van voorzieningen en vervoersmogelijkheden. Mensen met beperkte mobiliteitskeuzes zien de afstand tot zorg, winkels of recreatie vaak als een gegeven, totdat een voorziening verdwijnt en de problematiek zichtbaar wordt. Bij beslissingen over verplaatsing of samenvoeging van voorzieningen is het daarom essentieel om mobiliteit mee te wegen: wie profiteert en wie ondervindt hinder?

De ontwikkelingen in de stationsgebieden laten zien hoe dit in de praktijk kan werken. Vooral aan de randen van Nijmegen is de afstand tot essentiële voorzieningen nog groot, wat autoafhankelijkheid vergroot. De nieuwe koers in de Omgevingsvisie biedt kansen om deze ongelijkheid stap voor stap aan te pakken.

### **Breng de fiets aan de mens**

Het is voor een deel van de Nijmegenaren steeds uitdagender om van a naar b te komen. Sommigen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer of worstelen met stijgende kosten van hun auto. Fietsen en lopen zijn goedkoop en dragen bij aan meer vitaliteit. Het stimuleren van fietsen - bijvoorbeeld via fietsuitgifte, lessen en onderhoud – kan daarom een belangrijke rol spelen in het vergroten van de mobiliteitskeuzes.

Fietslessen worden nu al gegeven aan ouderen, mensen met een migratieachtergrond en op scholen. Dit is zowel door inzet van de gemeente als van sociaal-maatschappelijke organisaties. We onderzoeken komende maanden mogelijkheden om dit uit te breiden.

Momenteel heeft het huis van compassie het project “met een fiets doe je mee”. Een project waar mensen met weinig geld een gratis opgeknapte fiets kunnen krijgen. Dit wordt gesubsidieerd vanuit Bereikbaarheid, Werk & Inkomen en Welzijn, Wijkontwikkelingen en Zorg. Dit initiatief is succesvol en hier blijven we op inzetten. Daarnaast verkennen we de mogelijkheden om elektrische en/of bakfietsen te verstrekken of gedeeltelijk te financieren. Hiermee kunnen mensen met een lager inkomen ondersteund worden zodat zij grotere afstanden kunnen afleggen bijvoorbeeld naar werk.

### **Bekend maakt bemind**

Veel inwoners weten niet welke mogelijkheden er zijn of hoe ze eraan kunnen deelnemen. Ten eerste maken we de informatievoorziening laagdrempeliger. Door deelmobiliteit actief in de wijken te introduceren en bewoners de kans te bieden het te proberen, verlagen we de drempel voor het gebruik ervan. Dit hebben we afgelopen jaar als gedaan in samenwerking met Gaiyo, een mobiliteitsapp. Deze pilot wordt door het college geëvalueerd en bij positieve resultaten voortgezet. Wanneer deze pilot niet succesvol blijkt, dan zoekt het college naar andere mogelijkheden. Dit kan gaan om probeertegoed of kortingen.

Daarnaast zetten we in op een betere en toegankelijke informatievoorziening. Waarbij we samen met het sociaal domein verkennen of we informatie over mobiliteit op wegwijzer024.nl toevoegen. Hiermee sluiten we aan op bestaande kanalen waar professionals en (een deel van) de doelgroep gebruik van maakt.

### **Zet in op fijnmazig wijkvervoer**

Inwoners die geen gebruik kunnen maken van het reguliere ov en niet in aanmerking komen voor Wmo-vervoer, vallen vaak tussen wal en schip. Dit geldt bijvoorbeeld voor mensen die te ver van een halte wonen en voor wie fietsen naar de halte geen optie is. Zij zijn veelal afhankelijk van hun sociale netwerk of vrijwilligersvervoer, zoals Automaatje en de Toektoek. Dit wijkvervoer is laagdrempelig en essentieel, maar draait volledig op vrijwilligers en is daardoor kwetsbaar. Gemeente Nijmegen kan helpen dit te versterken en beter te integreren met bestaande ov-initiatieven.

In de startnotitie van de ov-visie is aangegeven dat we onderzoeken of initiatieven zoals automaatje en de toektoek breder in de stad een optie zijn en hoe we dit kunnen faciliteren. Daarnaast zoeken we uit of het busvoordeelabonnement uitgebreid kan worden naar in de spits. Ten slotte zien we dat de ov-ambassadeurs een belangrijke rol hebben in het bekend maken van het openbaar vervoer en het gebruik ervan. We verkennen of dit een grotere rol kan gaan spelen in de toekomst.

### **Kom met inwoners tot oplossingen**

Uit de verkenning blijkt dat mobiliteitsinitiatieven en regelingen niet altijd aansluiten op de behoeften van de doelgroep. Bij nieuw mobiliteitsbeleid is het daarom waardevol om de beoogde gebruikers actief te betrekken, bijvoorbeeld via adviesraden of gerichte participatie. Wijkregisseurs en wijkraden spelen hierin een belangrijke rol, omdat zij goed weten wat er speelt in de buurt. Inwoners worden al veel betrokken bij het opstellen van beleid en projecten, maar de uitdaging blijft om juist die mensen te bereiken die niet vanzelf deelnemen aan participatiebijeenkomsten. Dit vraagt om een actieve benadering op plekken waar zij aanwezig zijn. We zijn van plan de komende jaren meer de wijken in te gaan en op diverse plekken gesprekken te voeren met onze inwoners. Verder blijven voor de beleidsontwikkeling en uitvoering ervaringsdeskundigen en adviesraden een belangrijke rol spelen.

### **Zie werkende armen niet over het hoofd**

De groep werkende armen hebben een baan, maar desondanks een krappe beurs, weinig of geen kans om geld te sparen of grote investeringen te doen. Deze groep groeit, mede door hoge inflatie en stijgende kosten van levensonderhoud. Veel regelingen richten zich op mensen met een uitkering of een laag inkomen. Werkenden met een middenlaag inkomen vallen vaak buiten de boot. Dit zien we ook terug in mobiliteit: autorijden is voor sommigen noodzakelijk maar te duur, terwijl alternatieven zoals ov of een elektrische fiets ook hoge kosten met zich meebrengen.

Om deze groep beter te ondersteunen, is het goed om inkomenseisen voor mobiliteitsregelingen te herzien en werkende armen expliciet mee te nemen in de werkgeversaanpak. Op bedrijventerreinen, waar autoafhankelijkheid groot is, kunnen bedrijven bijdragen. Bijvoorbeeld door fietsregelingen, reiskostenvergoedingen, flexibel vervoer vanaf ov-haltes, carpoolinitiatieven te stimuleren en aanpassingen in diensttijden door te voeren. Dit sluit ook aan bij de bredere mobiliteitstransitie naar duurzaam vervoer.

Werkende armen vormen een groep die moeilijk te bereiken is, mede omdat zij vaak net buiten de criteria van bestaande regelingen vallen. Daardoor vinden zij minder aansluiting bij gemeentelijke ondersteuning. Dit vergroot het risico dat hun mobiliteitsproblemen onzichtbaar blijven. Het blijft daarom belangrijk om mobiliteit niet alleen te benaderen als een kwestie van duurzaamheid, maar ook als een sociaal-economische uitdaging.

## **Vervolg**

De komende maanden werken we de aanbevelingen verder uit en gaan we weer verder aan slag met mobiliteitsongelijkheid. Wij stellen voor uw raad eens per jaar mee te nemen in de voortgang.

### **Motie “onderzoek naar gevolgen en oplossingen parkeerschaarste bewonersparkeren”**

In de motie “onderzoek naar gevolgen en oplossingen parkeerschaarste bewonersparkeren” vraagt u om de verkenning mobiliteitsongelijkheid uit te breiden met onderstaande vragen. We gaan de motiepunten af:

1. *Een onderzoek uit te voeren naar de impact van toenemende parkeerschaarste voor wijkbewoners.*
2. *Dit onderzoek te richten op het identificeren van welke bewoners worden getroffen door de parkeerschaarste. Dit onderzoek omvat het in kaart brengen van hun 24/7 mobiliteitsbehoeften en haalbaarheid van het kunnen vervangen van de auto in relatie tot economische situatie, inkomensniveau, fysieke en persoonlijke situatie (waaronder mantelzorgverplichtingen) en OV tijden.*

In de verkenning Mobiliteitsongelijkheid wordt de beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen bij voorzieningen genoemd als belangrijk voor de bereikbaarheid van die voorzieningen. Het gaat daarbij zowel om autoparkeerplaatsen als om fietsparkeerplaatsen. Tegelijkertijd wordt benoemd dat de mobiliteitstransitie ruimte kan bieden voor voetgangers en fietsers. Betaald parkeren kan het inwoners meer zekerheid bieden op een parkeerplek in de eigen woonwijk, omdat er minder vreemd parkeren is. Gereguleerd parkeren levert dus zowel méér bereikbaarheid als minder bereikbaarheid op. Voor bewoners neemt de bereikbaarheid toe, voor bezoekers neemt het mogelijk af.

Daarnaast komt in de verkenning naar voren dat de meeste mensen die met mobiliteitsongelijkheid te maken hebben vaak geen auto bezitten of gebruiken. Voor een kleinere groep met name werkende armen kan het wel zijn dat ze afhankelijk zijn van een auto. Deze groep werkt (weer) en heeft daardoor geen recht op toeslagen. Onder de streep houden deze mensen daardoor minder over. Voor deze groep is een auto vaak (te) duur, maar ze hebben hem wel nodig. Door de lage tarieven voor de parkeervergunningen komen we hier in Nijmegen aan tegemoet.

Voor mensen met een beperking geldt dat zij mogelijk recht hebben op een gehandicaptenparkeerkaart. Hiermee hoeven zij ook in gebieden met betaald parkeren geen parkeergeld te betalen. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat bij voorzieningen voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn. Daarnaast is een aandachtspunt dat het bij parkeergarages niet vanzelfsprekend is dat met een gehandicaptenparkeerkaart niet betaald hoeft te worden. In gebieden zonder veel parkeren op straat, bijvoorbeeld de binnenstad of Winkelsteeg, vraagt dit om aandacht. Een mogelijkheid hierin is om voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen op straat te houden.

- 3. Aan dit onderzoek een aantal oplossingsrichtingen te koppelen in relatie tot de bevindingen uit het onderzoek van beslispunt 2. en daarin bijvoorbeeld differentiatie of maatwerk in het verlenen van parkeervergunningen of tarifiering of toegang tot alternatieve parkeervoorzieningen voor wijkbewoners mee te nemen, zowel voor bestaande woningen als nieuwbouwcomplexen*

Er is geen ruimte voor verdere verlaging van de parkeervergunningen; de huidige kosten van €12 per jaar voor de eerste vergunning zijn het laagste niveau dat we hanteren. Dit vinden we gerechtvaardigde kosten, omdat er ook kosten worden gemaakt door de gemeente. Bovendien proberen we parkeerzones zodanig in te richten dat binnen het eigen vergunningsgebied ook goede voorzieningen bereikbaar zijn. Daar kan een bewoner met zijn eigen vergunning parkeren. Daarnaast blijkt uit de verkenning dat een aanzienlijk deel van de doelgroep geen auto heeft. Parkeerschaarste is voor deze groep daarmee niet een probleem

- 4. Samen met deze specifieke groepen in gesprek te gaan over mogelijke maatwerkoplossingen voor de uitdagingen van parkeerschaarste en betaalbaarheid waarbij ook wordt erkend dat niet alle uitdagingen volledig kunnen worden opgelost. Indien nodig kunnen beleidsregels worden aangepast om tegemoet te komen aan de behoeften van deze groepen.*

Tijdens de verkenning zijn gesprekken gevoerd met verschillende mensen die belemmeringen ervaren. Hierin is veel opgehaald over de ervaren mobiliteitsongelijkheid. In de verkenning staan verschillende van deze ervaringen beschreven.

Daarnaast is ook gesproken met professionals uit de gemeente en van maatschappelijke organisaties. Hieruit hebben we veel inzichten gekregen in hoe inwoners mobiliteitsongelijkheid ervaren.

- 5. De resultaten van dit onderzoek en de voorgestelde oplossingen aan de raad te presenteren bij de reeds geplande aanpak vervoersongelijkheid uit het uitvoeringsprogramma Beter op Weg.*

In deze brief presenteren we de resultaten en de voorgestelde oplossingsrichtingen. Wat het college betreft is de motie hiermee uitgevoerd.

Naast bovenstaande motie is er al tweede motie die dit onderzoek raakt, namelijk **“onderzoek maatwerk parkeertarieven – een reddingsboei voor onze sporters!”**. In de motie “onderzoek maatwerk parkeertarieven – een reddingsboei voor onze sporters!” vraagt u ook om het onderzoek uit te breiden en ook te onderzoeken of er maatwerkparkeertarieven nodig zijn voor sporters en ouders van kinderen met zwemles. Aangezien een groot deel van het empirische deel van het onderzoek al voltooid was en daarnaast de onderzoeksopzet algemener was dan de vragen uit de motie, was het niet mogelijk deze onderzoeksvragen expliciet mee te nemen.

Uit de verkenning blijkt wel het belang van een multimodale bereikbaarheid van voorzieningen. Daarnaast is vanuit mobiliteitsongelijkheid het centreren van voorzieningen, zoals zwem- en sportvoorzieningen, nadelig. De nieuwe hal vervangt de

bestaande zwemvoorzieningen in Dukenburg en Nijmegen West. Hierdoor zijn deze voorzieningen voor een deel van de Nijmegenaren minder nabij. Nabijheid van voorzieningen in de wijken zorgt ervoor dat voorzieningen makkelijker bereikbaar zijn en leidt tot minder kans op mobiliteitsongelijkheid. Daarom is een goede bereikbaarheid voor met name fietsers en OV-reizigers vanuit het oogpunt van mobiliteitsongelijkheid essentieel voor deze ontwikkeling. In de plannen voor het sport- en zwemcomplex is dit nu goed geborgd. De onderzoeksvragen uit deze motie worden opgepakt. U wordt daarover geïnformeerd in de tweede helft van 2025.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift  
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls  
burgemeester