



Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon 14024
Telefax (024) 329 90 19
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Aan de Gemeenteraad van Nijmegen

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum
20 december 2016

Ons kenmerk
PK10/16.0011821

Contactpersoon
Piet Otten

Onderwerp
Wensen en bedenkingen ten aanzien van
ontwerpbesluit "Ruimte voor fietser,
voetganger en consument" .

Datum uw brief

Doorkiesnummer
(024) 3292254

Geachte leden van de raad,

Door middel van deze brief stellen wij u op grond van artikel 160 en 169 van de Gemeentewet in de gelegenheid wensen en bedenkingen kenbaar te maken over het ontwerpbesluit ten behoeve van " Ruimte voor fietser, voetganger en consument".

U heeft als raad op 8 juli 2015 een motie aangenomen met de titel "Ruimte voor voetganger, fiets en consument". U vraagt in deze motie om een integraal onderzoek naar de mogelijkheden om te komen tot een meer toegankelijke ruimte voor fietser, voetganger en consument binnen de singels van de binnenstad. Tevens heeft U verzocht om in dit proces betrokken te worden als klankbordgroep om gedurende het onderzoek mee te kunnen sturen op het proces.

De raad heeft hiermee een stevige onderzoeksopgave uitgezet met een doelstelling die enkel en alleen bereikt kan worden door een integrale benadering. Hierbij bieden wij U met genoegen het resultaat van dit onderzoek aan. We bieden daarin een overzicht van verbeteringen op korte termijn, maar ook maatregelen voor de langere termijn, die mede afhankelijk zijn van de besluiten die hiervoor worden genomen.

In het onderzoek hebben wij ideeën en wensen opgehaald bij de bewoners, bezoekers, bedrijven en middenstand van de gemeente Nijmegen. Deze ideeën zijn geïnventariseerd en teruggebracht naar een aantal dilemma's. Deze dilemma's zijn ambtelijk vertaald in maatregelen, die vervolgens zijn teruggelegd bij de stakeholders om te horen of deze worden herkend. Voorliggende maatregelen zijn hierna door "ambtelijke experts/professionals" beoordeeld en vormgegeven. Een en ander heeft geleid tot een pallet van maatregelen die genomen kunnen worden om meer ruimte te bieden voor fietser, voetganger en consument binnen de singels van de binnenstad.

Om de uitkomst van ons onderzoek goed te verwoorden in een overzichtelijk document is gekozen om een matrix van maatregelen te ontwikkelen (bijlage 3) . Ambtelijk is het advies

Vervolgvel

1

gegeven om de maatregelen van fase 1 (bijlage 2) uit te voeren omdat deze maatregelen op korte termijn gerealiseerd kunnen worden omdat deze aansluiten bij lopende- en binnen korte termijn te realiseren projecten.

We vragen U als raad om wensen en bedenkingen te bepalen ten aanzien van de volgende besispunten:

1. Onderstaande punten als visie vast te stellen en mee te nemen bij de integrale afweging van de zomernota 2017
2. Vaststellen matrix bijlage 3 waarin maatregelen per fase zijn weergegeven
3. De Waalkade voor doorgaand autoverkeer autovrij te maken;
4. De grote bussen zeven dagen per week de marktroute te laten rijden, waarbij het college twee alternatieven uitwerkt voor de Burchtstraat: één met kleinschalige pendelbussen door de Burchtstraat en één waarbij er geen pendelbussen door de Burchtstraat rijden en hier in het voorjaar 2017 over te besluiten.
5. Het snelheidsregiem van de resterende 50-km wegen binnen de singels naar 30 km/uur te wijzigen.
6. De ringstraten 'In de Betouwstraat', 'Van Welderenstraat', 'Van Broekhuijsenstraat', en 'Gerard Noodtstraat' te herinrichten tot fietsstraten.
7. Het parkeerregiem van de Eiermarktgarage te wijzigen in lang parkeren.
8. Op basis van genomen bovenstaande besluiten het laten opstellen van een uitvoeringsprogramma.
9. De mate en de fasering van de uitvoering af te laten hangen van de nog te besluiten financiële dekking in de Zomernota 2017.

Wij zien uw wensen en bedenkingen met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

mr. drs. A.H. van Hout

Inleiding

De ambtelijke projectorganisatie heeft een groot aantal mogelijke maatregelen in kaart gebracht om meer ruimte te bieden aan fietser, voetganger en consument. Dit heeft de raad het College verzocht in de motie van 8 juli 2015 en raadsbrief 25 november 2015.

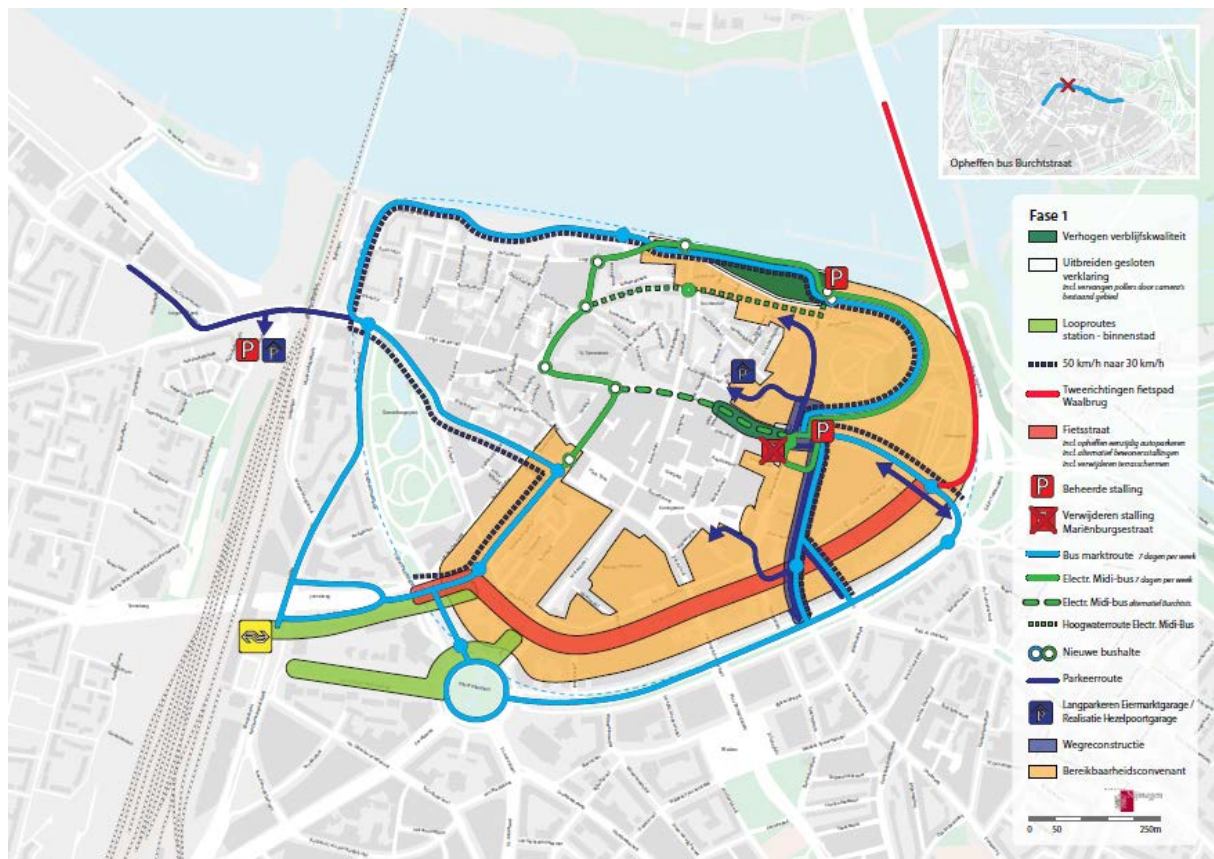


De maatregelen zijn weergegeven in een matrix met visualisaties en inhoud waarin onderscheid gemaakt is in verschillende perioden van uitvoering (zogenoeten ‘fasen’). Per maatregel zijn de effecten/consequenties en de geschatte kosten in kaart gebracht voor de bestuurlijke en politieke afweging. Noot: de geschatte kosten zijn richtinggevend en hebben een nauwkeurigheid in deze fase van +/- 20% en hebben in zich een percentage onvoorzien en plankosten.

Het ambtelijk advies naar het College en raad is om tot uitvoering over te gaan voor de maatregelen genoemd in fase 1 (periode 2017-2020). Deze fase sluit ook goed aan bij projecten in uitvoer of projecten die ‘op de rol’ staan om tot uitvoering te komen binnen nu en 3 jaar. Werk-met-werk dus.

Fase 2 en verder bieden inzicht in mogelijke doorontwikkelingen. Het is ook mogelijk om delen daarvan wel of niet uit te voeren, mede afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen, behoeften en politieke verhoudingen.

Met deze oplegnotitie scherpen wij uw bestuurlijke keuzes voor de maatregelen van fase 1 nader aan, om hiermee de discussie in uw college te faciliteren.



Fase 1 (2017-2020?)

Waalkade autovrij

In het onderzoek 'Binnenstad ruimte voor iedereen' is de mobiliteitsopgave van de Waalkade meegenomen. Reden is het project 'Leve(n)de Waalkade' waarbij de raad heeft ingezet op een auto- én busvrije Waalkade. Ons advies is om de Waalkade wél autovrij te maken, maar de bus er in fase 1 te laten rijden, conform de huidige busroutes op marktdagen. Ondanks dat dit strijdig is met de wens van het project 'Leve(n)de Waalkade', kunnen we deze keuze goed onderbouwen:

In de door het college vastgestelde randvoorwaarden voor het project Waalkade stond dat de bus daar altijd moet kunnen blijven rijden. De Waalkade moet sowieso geschikt zijn voor verkeer omdat ook hulpdiensten de Waalkade moeten kunnen bereiken en de bewoners van de benedenstad een mogelijkheid moeten hebben om de stad per auto te verlaten, ook als de Waalkade ter hoogte van Joris Ivensplein is versperd. Op de Waalkade blijft voldoende ruimte om een mooi groen plein te maken. De rijbaan waar de bus rijdt kan goed herkenbaar en veilig gemaakt worden, zonder dat dit het groene karakter van de Waalkade aantast. Een nieuwe halte bij de Bastei / Holland Casino biedt een betere bereikbaarheid per openbaar vervoer aan en de verbinding tussen benedenstad / Waalkade en de binnenstad blijft in dit voorstel behouden.

Het ambtelijk advies luidt: maak de Waalkade auto-vrij voor doorgaand autoverkeer, maar houd deze wel bereikbaar voor de bus (OV) en voor bevoorrading en hulpdiensten.

Effecten:

- Door het autovrij maken van de Waalkade (2000¹ vervoersbewegingen richting west per etmaal) zal het autoverkeer op de singels toenemen met ongeveer 2000¹ vervoersbewegingen. Uit de eerste verkenning blijkt dat deze toename op de singels opgevangen kan worden. Bij dit advies adviseren we een nader onderzoek over deze verkeersbewegingen gekoppeld aan het verkeersonderzoek/verkeerlichten op de singels;
- Voor het autoverkeer zal voornamelijk ten oosten en mogelijk ten westen (daar ligt al een rotonde) van de “ oostelijke Waalkade” een keermogelijkheid gerealiseerd moeten worden;
- Met camerabewaking wordt het doorgaand busverkeer, toeleveranciers e.d. van boten en Horeca oostelijke Waalkade en hulpdiensten gefaciliteerd, maar automobilisten geweerd;
- Sluit aan bij verbeteren leefomgevingskwaliteit (Roet reductionnorm besluit Raad sept 2016)
- Kansen aantrekkelijkere Waalkade
- Kosten voor deze maatregel zijn geschat:
 - Kosten keermogelijkheid in inrichting zitten in project “ Leve(n)de Waalkade” ;
 - Kosten aanleg camera-bewaking en bebording geschat € 100.000,-
 - Kosten beheer camera-bewaking geschat jaarlijks €
 - Kosten extra bushalte Bastei geschat € 7500,-
 - Pop up fietsenstalling € 55.000,- waarvan € 5000,- personeelskosten 20 dg jaar.

¹= Op basis van het verkeersmodel; ambtelijk verwacht men meer vervoersbewegingen; eea wordt onderzocht.

Geen grote bussen meer door de Burchtstraat

Nijmegen is een van de laatste Nederlandse steden waar nog grote bussen door het voetgangersgebied binnen de roadbarriers rijden. Dit gebeurt nu vier dagen in de week, op zaterdag tot en met maandag rijden de bussen de ‘marktroute’ via de Waalkade en de Singels vanwege de warenmarkt op zaterdag en maandag en de grote drukte en vele evenementen op zondagen. Het voorstel is om de bussen zeven dagen per week de marktroute te laten rijden. Dan stoppen er geen reguliere bussen meer op de halte Burchtstraat, de rest van de haltes houdt zijn bussen. We adviseren een alternatief door middel van een pendelbus tussen Plein 1944, Grote Markt, Waalkade en Kelfkensbos, zodat mensen voor wie de loopafstand te groot wordt, een goed alternatief hebben. Deze pendelbus voorziet meteen in het overbruggen van de hoogtebarrière tussen Waalkade en binnenstad. Mocht uit nader overleg met reizigers, ondernemers, Breng of andere partijen blijken dat deze route beter iets aangepast kan worden om nog beter tegemoet te komen aan de wensen van de bezoekers, dan is dat uiteraard mogelijk.

Zo ontstaat op de Burchtstraat en de Augustijnenstraat meer ruimte voor fietser, voetganger en consument en de mogelijkheid om het verblijfsklimaat in dit kernwinkelgebied te vergroten (met de inpassing van de warenmarkt als uitgangspunt) en meer of grotere evenementen op de Grote Markt toe te staan.



Blauw bestaande buslijnen, groen alternatief (kleine bus)

Het ambtelijk advies luidt: Alternatief doorgaande OV-lijnen tussen Kelfkensbos en Plein 1944 met gebiedsdekkende opstapplaatsen binnen een straal van maximaal 200 meter.

Effecten:

- Burchtstraat wordt een aantrekkelijker en veiliger verblijfsgebied voor voetgangers en fietsers en terrassen hebben minder overlast van de grote bussen.
- Dit biedt ruimte voor een herinrichting van de Burchtstraat met een groenere uitstraling en een aantrekkelijker winkelstraat, natuurlijk in nauw overleg met de markt.
- Halte Burchtstraat komt te vervallen voor grote bussen, de andere haltes blijven per bus bereikbaar. Er komt een nieuwe halte bij de Bastei.
- Als alternatief voor reizigers introduceren we een pendelverbinding met een (duurzame) minibus;
- Deze pendelbus bedient een nieuwe halte op de Grote Markt, en biedt tegelijk een oplossing voor het goed ontsluiten van de 'beneden- en bovenstad'.
- Alternatieve route met minibus en halteplaats grote Markt maakt HEMA en evenementen op Grote Markt – met een overstap - beter bereikbaar;
- Maatregelen noodzakelijk om route minibus realiseerbaar te maken (o.a. paaltjes Ganzenheuvel vervangen door roadbarrier, camera's oid);
- Sluit aan bij verbeteren leefomgevingskwaliteit (Roet reductionenorm besluit Raad sept 2016)
- Woongebied westelijke Waalkade beter ontsloten voor OV;
- Ruimte om cultuurhistorische 'Burchtstaat' richting Valkhof vorm te geven;
- Breng geeft aan de wens van Nijmegen te begrijpen en geeft aan dat het voor de reizigers gunstig is dat zeven dagen per week dezelfde route wordt gereden. Wel vindt Breng het van groot belang dat de alternatieve routes een betrouwbare doorstroming hebben en dat de alternatieve bushaltes onderdeel uitmaken van het centrum. Dat betekent dat de looproutes tussen haltes en kernwinkelgebied aantrekkelijk moeten zijn en onderdeel van het centrumbezoek. Zij pleiten ook voor een halte op de Singels ter hoogte van de Van Schevichavenstraat. Die mogelijkheid onderzoeken we, maar het is nog niet zeker of dat ruimtelijk inpasbaar is en qua doorstroming mogelijk is.
- De doorstroming van de bussen op de Singels wordt meegenomen in het lopende project C-ITS Singels.
- Kosten voor deze maatregelen zijn geschat:
 - Extra pendeldienst: € 100.000 per jaar (afhankelijk van een aantal keuzes kan dit meer of minder worden). Eigen pendeldienst (niet Breng) €350.000/jr.
 - Halteplaats(en) creëren Grote Markt en mogelijk op route ri Lage Markt €15.000,-

- Herinrichting Burchtstraat incl. vergroenen en cultuurhistorische route beleefbaar maken €75.000,-
- Vervangen paaltjes Ganzenheuvel door camera of roadbarrier €200.000,-
- Beheerskosten barrier-systeem €50.000,-

Solar Road Train

Technisch:

- Zonnepanelen voor extra (10-15%) energie
- Moderne Li-ion batterijen (LiFePO₄) incl. BMS
- Op luchtbanden
- Regenereren van energie via remsystemen
- 4x Krachtige (25kW elk) elektromotoren
- Hellingen van 20%

Duurzaam en milieuvriendelijk:

- 100% elektrisch en een modern en elegant design
- Capaciteit voor 60 volwassen passagiers
- Toegankelijk voor minder validen
- Zeer lage exploitatiekosten
- Soepel rijgedrag en geen lawaai
- Doorstaat alle duurzaamheidscriteria
- Op positieve Milieulijst 2016 - MIA/Vamil code G3110





www.trens.eu Tel. +316 5115 7018 info@trens.eu **TRENS**
SOLAR TRAIN

Alternatief?



Binnen de singels van 50km naar 30km

Binnen de singels zijn nog enkele straten waaronder Hertogstraat, Hoogstraat, Waalkade, Jorisstraat, Kelfkensbos, Voerweg, Parkweg en Doddendaal waar 50 km per uur gereden mag worden. Als deze wegen als 30 km wegen gaan gelden en hierop worden ingericht levert dit extra kansen op om meer ruimte te bieden aan voetganger, fietser en consument. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de motie van 2 oktober 2013 “in het centrum is 30 de limiet”.

Het ambtelijk advies luidt: Maak alle wegen binnen de singels 30 km/uur waarmee dit grote kansen biedt om meer ruimte te bieden aan voetganger, fietser en consument. Begin in de eerste fase met de herinrichting van Hertogstraat en kop Kelfkensbos – Voerweg.

Effecten:

- Verkeersbesluit(en) nemen voor 30 km wegen;
- Kansen bij herinrichting van wegen naar 30 km uur;
- Sluit aan bij planvorming Waalkade, Hertogstraat (culinair kwartier) en Valkhofkwartier (werk met werk maken);
- De herinrichting van de Hertogstraat biedt de mogelijkheid om daar elementen van de oude Romeinse route terug te brengen.
- Vermindering klachten over het hard rijden met name in de Hertogstraat;
- Sluit aan bij verbeteren leefomgevingskwaliteit (Roet reductionnorm besluit Raad sept 2016)
- Kosten van deze maatregelen zijn geschat:
 - Verkeersbesluiten maken en borden plaatsen/wegnemen geschat € 10.000,-
 - Overige kosten zouden opgenomen kunnen worden bij herinrichting van met name Hertogstraat en Valkhofkwartier. LET OP Hertogstraat is recent gereconstrueerd;





Ringstraten herinrichten als fietsstraat

Binnen de ringstraten is de verdeling van de openbare ruimte voor auto, fiets, voetganger, terras, groen, en fietsparkeren toe aan een volledige herschikking. Hierbij kan meer ruimte worden gegeven aan de fietser, voetganger en consument.

Er ligt tevens een stevige relatie met het project Fietsstimuleringsmaatregelen vanuit Beter Benutten Vervolg. Hierin zijn de ringstraten als in twee richtingen te berijden fietsstraten de oplossing voor een goed doorfietsbare historische binnenstad in relatie tot de bereikbaarheid van de Snelbinder en de Waalbrug.

Het ambtelijk advies luidt: Richt de ringstraten In de Betouwstraat, van Welderenstraat, van Broekhuysenstraat en Gerard Noodtstraat in als fietsstraten, waar de fiets prioriteit heeft en de auto te gast is.

Effecten:

- Verbreden van de rijbaan (kleur asfalt nader te bepalen) voor juiste inrichting als fietsstraat (tweerichtingen fietsverkeer en eenrichting autoverkeer);
- Hiervoor stellen we voor om het parkeren aan één zijde van de straat op te heffen, wat ten koste gaat van ongeveer 60 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen kunnen in de omgeving worden opgelost (betaald parkeren);
- Ook zoeken we een andere indeling voor het fietsparkeren en de terrassen.
- Oplossing zoeken voor bewonersfietsparkeren dat nu ten koste gaat van fietsparkeren voor bezoekers;
- Specifieke middenstand is gebaat bij (kort)parkeren voor de winkel; rekening houden bij herinrichting dat juist op deze plekken parkeerplaatsen blijven bestaan;
- Meer passanten voor winkels in de vorm van fietsers;
- Bij herschikking terrassen kan rekening gehouden worden met “ zonnige zijde”;
- Kansen ten aanzien van vergroening van de Ringstraten
- Kosten € 200.000,- extra bovenop project Beter Benutten (extra is fiets, afval en groen).



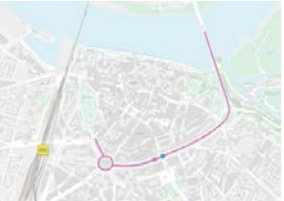
Eiermarktgarage wordt langparkeren tbv minder verkeersbewegingen

Door de Eiermarktgarage wederom in te richten voor langparkeren verminderen we verkeersbewegingen binnen de singels, met name in de Hertogstraat, Jorisstraat en Kelfkensbos. Een eerste verkenning leert ons dat per gemiddelde weekdag iedere parkeerplaats in de Eiermarktgarage ongeveer 1,5 keer wisselt van auto. Met de komst van o.a. de Keizer Karel garage en bestaande Kelfkensbos parkeergarage is er voor kort parkeren voldoende capaciteit. Plekken in deze garages wisselen per gemiddelde weekdag tot 3 keer van auto.

Het ambtelijk advies luid: *Maak van de Eiermarkt garage weer lang parkeren.*

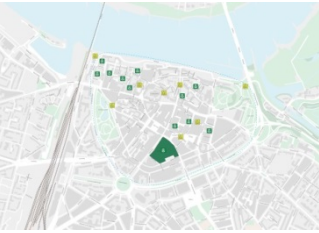
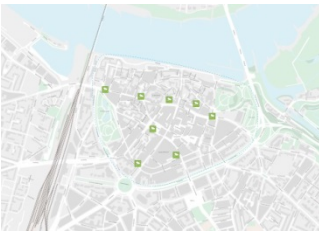
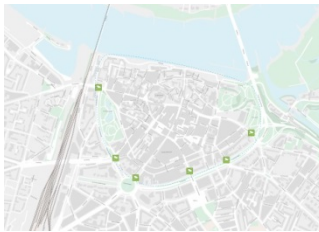
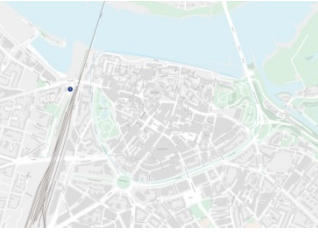
Effecten:

- Minder autoverkeer in met name Hertogstraat, Jorisstraat en Kelfkensbos;
- Minder autoverkeer komt ten goede aan het goed functioneren van de fietsstraten in de ringstraten en de in te richten 30 km straten;
- Aanpassen parkeerverwijzing van Eiermarkt op statische parkeerverwijzing Kelfkensbos;
- Minder parkeerinkomsten Eiermarktgarage door langparkeren. Dit kan gecompenseerd worden door hogere bezetting Keizer Karelgarage;
- Jaarlijkse kosten mislopen parkeerinkomsten € 25.000,-

Doelstelling	Lopende projecten	Fase 1 (2017-2020)	besluit	Effecten	Verrijken / verarmen
De Voetganger: is de belangrijkste gebruiker in de binnenstad 	 - Station (ingang west) - Singels (verbeteren oversteken) - Warenmarkt - Waalkade - Valkhofkwartier - Ambachtskwartier - Culinair Kwartier (herinrichting Hertogstraat) - Joris Ivensplein	 - De voetganger krijgt een groene Waalkade waar geen plek is voor de auto maar de bus nog blijft - De voetganger heeft een comfortabele aangename looproute tussen station en centrum met aandacht voor terrassen en rustpunten - Omdat de bus in de Burchtstraat een alternatief krijgt , is er ruimte voor groen en rustpunten	De Waalkade voor doorgaand autoverkeer autovrij te maken;	- Door het autovrij maken van de Waalkade (2000 vervoersbewegingen richting west per etmaal) zal het autoverkeer op de singels toenemen met ongeveer 2000 vervoersbewegingen. Uit de eerste verkenning blijkt dat deze toename op de singels opgevangen kan worden. Bij dit advies adviseren we een nader onderzoek over deze verkeersbewegingen gekoppeld aan het verkeersonderzoek/verkeerlichten op de singels; - Voor het autoverkeer zal ten oosten en ten westen van de “ oostelijke Waalkade” moeten keren. Keer mogelijkheden zijn daarvoor in de vorm van een rotonde en het plein bij de Veerpoorttrappen reeds beschikbaar.; - Met camerabewaking wordt het doorgaand busverkeer, toeleveranciers e.d. van boten en Horeca oostelijke Waalkade en hulpdiensten gefaciliteerd, maar automobilisten geweerd; - Sluit aan bij verbeteren leefomgevingskwaliteit (Roet reductienorm besluit Raad sept 2016) - Kosten voor deze maatregel zijn geschat: - Kosten keermogelijkheid in inrichting zitten in project “ Leve(n)de Waalkade” ; - Kosten camera-bewaking geschat € 100.000,-;	- Shared space in plaats van autovrij - Verkeersstroom van met name sluipverkeer zal niet verminderen. Situatie wordt voor voetganger en fietser eerder slechter dan beter. Shared space kan wel in combinatie met autovrij. - Afsluiten met pollers als in binnenstad - Kosten van de voorziening zijn hoger en eerdere ervaring met pollers in dit gebied tav schade zijn negatief. Poller geeft als hij werkt absolute zekerheid over wie wel en wie niet toegang heeft.
De Fietser: is de belangrijkste gebruiker als het gaat om het verbinden van verschillende plekken in de binnenstad 	 - Op en afritten bruggen - Fietsroute ringstraten - Tweerichting fietspad renovatie Waalbrug en centrum zijn daarmee dichterbij elkaar gekomen. - Oversteek singels - Loop en fietsroutes Valkhofkwartier / Kelfkensbos	 - De fietser hoeft de singel niet meer over te steken om bij de spiegelwaal te komen, er is een tweerichtingenfietspad op wat nu nog de busbaan Waalbrug is. Spiegelwaal en centrum zijn daarmee dichterbij elkaar gekomen. - De fietser fietst niet meer langs de singel maar door de ringstraten en pikt onderweg nog een boodschapje mee - De kamerbewoners hoeven hun fietsen niet meer buiten neer te zetten. De klemmen in de straat zijn voor klanten en bezoekers. - De fietsers vanuit oost en noord kan zijn fiets bij bezoek aan de binnenstad voortaan bij kelfkensbos in een beheerde stalling zetten. - Ook op de Waalkade is in de buurt van de Bastel een plek je fiets beheert te stallen.	De ringstraten ‘In de Betouwstraat’, ‘Van Welderenstraat’, ‘Van Broekhuysenstraat’, en ‘Gerard Noodtstraat’ te herinrichten tot fietsstraten.	- Verbreden rijbaan (kleur asfalt?) voor juiste inrichting als fietsstraat (tweerichtingen fietsverkeer/eenrichting autoverkeer); - Herschikking van fietsparkeren en autoparkeren (eenzijdig) en terrassen. E.e.a. zal ong. ten koste gaan van 60 parkeerplaatsen. Volgens huidige inzichten kunnen deze parkeerplaatsen in de omgeving worden opgelost (betaald parkeren); - Oplossing zoeken voor bewonersfietsparkeren dat nu ten koste gaat van fietsparkeren bezoeker en problemen geeft bij beschikking fietsparkeren, terrassen en autoparkeren; - Specifieke middenstand is gebaat bij (kort)parkeren voor de winkel; rekening houden bij herinrichting dat juist op deze plaatsen PP blijven bestaan; - Meer passanten voor winkels in de vorm van fietsers; - Bij herschikking terrassen kan rekening gehouden worden met “ zonnige zijde” ; - Kansen ten aanzien van vergroening van de Ringstraten	- Meer ruimte maken voor de voetganger door parkeren aan beide zijden te verwijderen. Dit betekent verlies van extra 60 parkeerplaatsen en dat winkeliers geen klanten meer voor de deur kunnen laten laden lossen. Verwachting is dat dit ten koste gaat van winkels. Fietsparkeren bewoners ijm verkamering moet ook nu worden opgelost. - Geen ruimte maken voor fietser in tegenrichting. Hoofd fietsstroom blijft langs de singels. Fietsstroom draagt niet bij aan economisch klimaat als passant consument, afwikkeling singels auto en ov bemoeilijkt
De Buspassagier: vindt overal haltes op loopafstand en kan hoogfrequent, comfortabel en betrouwbaar reizen 	 - verkenning extra bushalte Prins Bernardstraat - project CITS voor doorstroming OV op singels - Station en stationsomgeving	 - De buspassagier heeft nu 7 dagen dezelfde regeling. De bus kan doordoor uit de Burchtstraat - De bewoner van de benedenstad die afhankelijk is van het OV krijgt een kleine stille elektrische bus met halte plaatsen op kortere afstand van zijn woning. De bus kan ook door bezoekers gebruikt worden. - De buspassagier die De Bastel, Hema, Grote Markt, wil bezoeken, kan voor de deur uitstappen.	De grote bussen zeven dagen per week de marktroute te laten rijden en als alternatief voor de Burchtstraat een kleinschalige pendelbus in te stellen.	- Toepassen alternatief openbaar vervoer middels (duurzame) minibus; - Aanpassen route van minibus om kansen met betrekking van goed ontsluiten ‘beneden en bovenstad’ te pakken; hierbij extra halte op Grote Markt; - Meer ruimte voor herinrichting van Burchtstraat als winkelstraat en/of verblijfsgebied in nauw overleg met markt; - Alternatieve route met minibus en halteplaats grote Markt maakt HEMA en evenementen op Grote Markt beter bereikbaar; - Maatregelen om route minibus realiseerbaar te maken (o.a. paaltjes Ganzenheuvel vervangen door roadbarrier,); - Sluit aan bij verbeteren leefomgevingskwaliteit (Roet reductienorm besluit Raad sept 2016) - Woongebied westelijke Waalkade beter ontsluiten voor OV; - Ruimte voor vergroening Burchtstraat; - Ruimte om cultuurhistorische ‘Burchtstaat’ richting Valkhof vorm te geven; - Kosten voor deze maatregelen zijn geschat: - Concessie Breng aanpassen €..... - Halteplaats(en) creëren Grote Markt en mogelijk op route ri Lage Markt, Bastel €..... - Herinrichting Burchtstraat incl. vergroenen en cultuurhistorische route beleefbaar maken €..... - Vervangen paaltjes Ganzenheuvel door camera of roadbarrier	- Handhaven grote bussen burchtstraat maar minder frequent - Bus blijft dan de maat der dingen op Markt en Burchtstraat in plaats van voetganger, consument en fietser.Tijdens markt en evenementen blijft alternatieve route nodig. - Geen aanvullend systeem: Gebied rondom Markt en Stadhuis kent verminderde bereikbaarheid. Geen goede ontsluiting van benedenstad. Loopafstand van minder mobiele mensen blijft probleem. - verlengen aanvullend systeem: aanvullend systeem kan verlengd worden tot station en singels. Capaciteit blijft beperkt, kosten uitvoeren dienstregeling worden hoger door langere route. - Geen extra halte Bastel. Bereikbaarheid nieuwe museum beperkt. Verbinding beneden bovenstad verslechterd.
De Bezorger: komt overal maar rijdt zo min-, zo vol- en zo schoon mogelijk, op rustige tijden en met kleine voertuigen 		 Met de bezorger zijn goede afspraken gemaakt hoe de binnenstad meer ruimte voor fietser en voetganger bevoorrad kan worden zonder elkaar in de weg te zitten. Dat geldt met name voor de Waalkade en de ringstraten.			
De Automobilist: is een bewuste gebruiker en rijdt alleen de binnenstad in als dat nodig is 	bouw Hezelpoortgarage	 - Het centrum is verblijfsgebied en voor de automobilist is het logisch dat de snelheid overal 30 wordt. - De lagere snelheid vraagt minder ruimte voor de automobilist in de Hertogstraat - De automobilist kan de Waalkade niet meer gebruiken als doorgaande route van oost naar west	Het snelheidsregiem van de resterende 50-km wegen binnen de singels naar 30 km/uur te wijzigen. Het parkeerregiem van de Eiermarktgarage te wijzigen in lang parkeren.		

Met opmaak: Lettertype: 6 pt, Vet

		• De automobilist kan in de Eiermarktgarage alleen nog dagkaarten kopen, voor kortere bezoeken aan de binnenstad gebruikt hij vooral garages dichterbij de Singels. • Vanwege de aanleg van de fietsstraat zullen minder parkeerplek voor automobilisten beschikbaar zijn in de ringstraat maar er blijft ruimte voor het laden en lossen van goederen. • De automobilist kan nu ook zijn auto kwijt in de Hezelpoortgarage			
--	--	---	--	--	--

Doelstelling	Lopende projecten	Fase 1 (2017-2020)	Fase 2 (2021-2026)	Fase 3 (2027 – 2034)	‘Horizon’
De Voetganger: is de belangrijkste gebruiker in de binnenstad 	 • Station (ingang west) • Singels (verbeteren oversteken) • Warenmarkt • Waalkade • Valkhofkwartier • Ambachtskwartier • Culinair Kwartier (herinrichting Hertogstraat) • Joris Ivensplein	 • De voetganger krijgt een groene Waalkade waar geen plek is voor de auto maar de bus nog blijft • De voetganger heeft een comfortabele aangename looproute tussen station en centrum met aandacht voor terrassen en rustpunten • Omdat de bus uit de Burchtstraat gaat, is er ruimte voor groen en rustpunten	 • Als voetganger en bezoeker aan de stad herken ik weer de vroegere stads-poorten en torens Molenpoort, Ziekerpoort, Hertogpoort, Joristoren waar-door ik het centrum als historische plek nog meer ga beleven en waarderen. • Het Kelfkensbos is niet meer zo kaal en plek waar ik graag ben. Er is een betere koppeling met het de romeinseroute, burcht het museum en de resten van de stadsmuur. • Door de herinrichten van Kelfkensbos als 30km gebied is het eindelijk weer aangenaam om daar op het terras te zitten.	 • De voetganger kan zich vrijelijk bewegen rondom het station. Het station heeft een tweede ingang aan de westzijde waardoor voor de voetganger een snellere en comfortabeler looproute door het station ontstaat.	 • Veel binnenhoven zijn vergroend omdat bewoners een goed alternatief gevonden hebben voor de eigen auto in de openbare ruimte. Voor de voetganger is wandelen door de stad aangenamer. • De hele stad is echt toegankelijk voor mindervaliden. • Het molenpoort dak heeft een groene invulling gekregen en vervuld en is een belangrijke plek voor de buurt geworden.
De Fietser: is de belangrijkste gebruiker als het gaat om het verbinden van verschillende plekken in de binnenstad 	 • Op en afritten bruggen • Fietsroute ringstraten • Tweerichting fietspad renovatie Waalbrug • Oversteek singels • Loop en fietsroutes Valkhofkwartier / Kelfkensbos	 • De fietser hoeft de singel niet meer over te steken om bij de spiegelwaal te komen, er is een tweerichtingenfietspad op wat nu nog de busbaan Waal-brug is. Spiegelwaal en centrum zijn daarmee dichtter bij elkaar gekomen. • De fietser fietst niet meer langs de singel maar door de ringstraten en pikt onderweg nog een boodschapje mee • De kamerbewoners hoeven hun fietsen niet meer buiten neer te zetten. De klemmen in de straat zijn voor klanten en bezoekers. • De fietsers vanuit oost en noord kan zijn fiets bij bezoek aan de binnenstad voortaan bij Kelfkensbos in een beheerde stalling zetten. • Ook op de Waalkade is in de buurt van de Bastei een plek je fiets beheert te stallen.	 • De fietser krijgt aantrekkelijke routes naar Kelfkensbos en de Ringstraten door het Hunnerpark. Het gaat om kleine aanpassingen van bestaande paden. • Voor nieuwe en bestaande bewoners komt er een goed alternatief voor het stallen van de fiets in de openbare ruimte.	 • De fietser uit west hoeft niet meer door de tunnel maar kan zijn fiets aan de westzijde bij het station stallen en ook via die zijde het perron bereiken.	 • De fietser kan bijna altijd en overal zijn fiets beheert stallen. De openbare ruimte wordt alleen heel beperkt nog gebruikt voor fietsrekken en komt weer beschikbaar voor voetgangers en consumenten.
De Buspassagier: vindt overal haltes op loopafstand en kan hoogfrequent, comfortabel en betrouwbaar reizen 	 • verkenning extra bushalte Prins Bernardstraat • project CITS voor doorstroming OV op singels • Station en stationsomgeving	 • De buspassagier heeft nu 7 dagen dezelfde regeling. De bus kan doordoor uit de Burchtstraat • De bewoner van de benedenstad die afhankelijk is van het OV krijgt een kleine stille elektrische bus met halte plaatsen op kortere afstand van zijn woning. De bus kan ook door bezoekers gebruikt worden. • De buspassagier die De Bastei wil bezoeken, kan voor de deur uitstappen.	 • De buspassagier reist vaker en sneller via de singels. De bus over de Waalkade vervalt. Voor de bereikbaarheid maken bewoners en bezoekers aan de Waalkade alleen nog gebruik van de kleine bus. • Mensen die van buiten de regio Nijmegen bezoeken worden opgevangen in de P&R en maken gebruik van speciale P&R-bussen om het centrum te bereiken.	 • Het station heeft nu twee voorkanten waardoor op- en overstappen voor de reiziger nog eenvoudiger en comfortabeler wordt • Treinreizigers hoeven richting Schiphol niet meer op de dienstregeling te kijken. De treinen rijden hoogfrequent	 • Voor buspassagiers die de binnenstad bewonen of bezoeken is er een hoogfrequente kleine pendelbus die de binnenstad gedurende de hele dag alle dagen in de week voor iedereen bereikbaar maakt.
De Bezorger: komt overal maar rijdt zo min-, zo vol- en zo schoon mogelijk, op rustige tijden en met kleine 		 • Met de bezorger zijn goede afspraken gemaakt hoe de binnenstad meer ruimte voor fietser en voetganger bevoorraad kan worden zonder elkaar in de weg te zitten. Dat geldt met name voor de Waalkade en de ringstraten.	 • De bezorger hoeft niet meer te wachten voor de palen die de binnenstad afsluiten, deze worden vervangen door camera's. Schonere en kleinere voertuigen krijgen meer toegangsrechten dan vieze, grote. .		 • De bezorger zal al bij de randen van de binnenstad gecontroleerd worden met camera's. Afspraken die nu voor het "voetgangersgebied" gelden, kunnen nu voor de hele binnenstad gaan gelden.
De Automobilist: is een bewuste gebruiker en rijdt alleen de binnenstad in als dat nodig is 	 • bouw Hezelpoortgarage	 • Het centrum is verblijfsgebied en voor de automobilist is het logisch dat de snelheid overal 30 wordt. • De lagere snelheid vraagt minder ruimte voor de automobilist in de Hertogstraat • De automobilist kan de Waalkade niet meer gebruiken als doorgaande route van oost naar west • De automobilist kan in de Eiermarktgarage alleen nog dagkaarten kopen, voor kortere bezoeken aan de binnenstad gebruikt hij vooral garages dichtter bij de Singels. • Vanwege de aanleg van de fietsstraat zullen minder parkeerplek voor automobilisten beschikbaar zijn in de ringstraat maar er blijft ruimte voor het laden en lossen van goederen.	 • Nu de snelheid is verlaagt, kan het profiel van Doddendaal en Parkweg smaller. Die ruimte komt dan weer ten goede aan trottoir en inrichting van het profiel • Bij de aanpak van het Valkhof kwartier zullen ook de profielen van Voerweg en Waalkade oost voor de automobilist minder uitgesproken worden vormgegeven. Met het verdwijnen van het verkeer van de Waalkade levert dat geen probleem op.		 • Automobilist krijgt meer mogelijkheden om buiten de singels te parkeren bijvoorbeeld in een garage onder de Wedren.

		De automobilist kan nu ook zijn auto kwijt in de Hezelpoort garage			
--	--	--	--	--	--