

# Nijmegen Goed op Weg

## Agenda 'versnelling mobiliteitstransitie'



## Inleiding ‘versnelling mobiliteitstransitie’

Nijmegen groeit. Komende decennia bouwen we een groot aantal woningen, en groeit de stad met ongeveer 10%. Kiezen voor meer woningen is kiezen voor ruimte-efficiënte mobiliteit. We hebben straks minder m<sup>2</sup> voor bewegende en stilstaande voertuigen voor méér mensen die allemaal een mobiliteitsbehoefte hebben. En deze ruimte willen we ook inzetten voor woningen, klimaatadaptatie, groen of een leefomgeving waar mensen elkaar ontmoeten. Niets doen op het gebied van bereikbaarheid is geen optie, dan slibben de hoofdaderen van de stad dicht en ontstaat een verkeersprobleem.

Naast bereikbaarheid spelen ook leefbaarheid en gezondheid een belangrijke rol. Wegverkeer is een grote bron voor de uitstoot van CO<sub>2</sub>, fijnstof, stikstofdioxide en roet. De uitstoot brengen we omlaag met onze mobiliteitstransitie.

We leggen deze agenda, met daarin aangescherpte ambities die onze mobiliteitstransitie gaan versnellen, graag ter besluitvorming voor uw raad. Deze agenda vertalen we in een uitvoeringsplan. Bij dit uitvoeringsplan volgt een participatieplan.

De versnelling van de mobiliteitstransitie vraagt iets van ons. We moeten nadenken over welke rol wij spelen. Soms zullen we meer regie moeten voeren. Ook willen we zorgvuldig nadenken over de fasering van maatregelen, en moeten we waken voor te veel ‘eenheidsworst’. Dukenburg is het stadscentrum niet, niet iedereen in de stad heeft dezelfde toegang tot mobiliteit en behoefte van mensen verschilt sterk. Op dit moment is op sommige plekken geen parkeerprobleem terwijl we nu al weten dat dit over bijvoorbeeld vijf jaar wel het geval gaat zijn.

Ten slotte zitten we tegelijkertijd ook in een energietransitie, en moeten we rekening houden met de beperkingen van ons elektriciteitsnet.

Dat zijn allemaal factoren waar we in ons definitieve uitvoeringsplan rekening mee moeten houden.

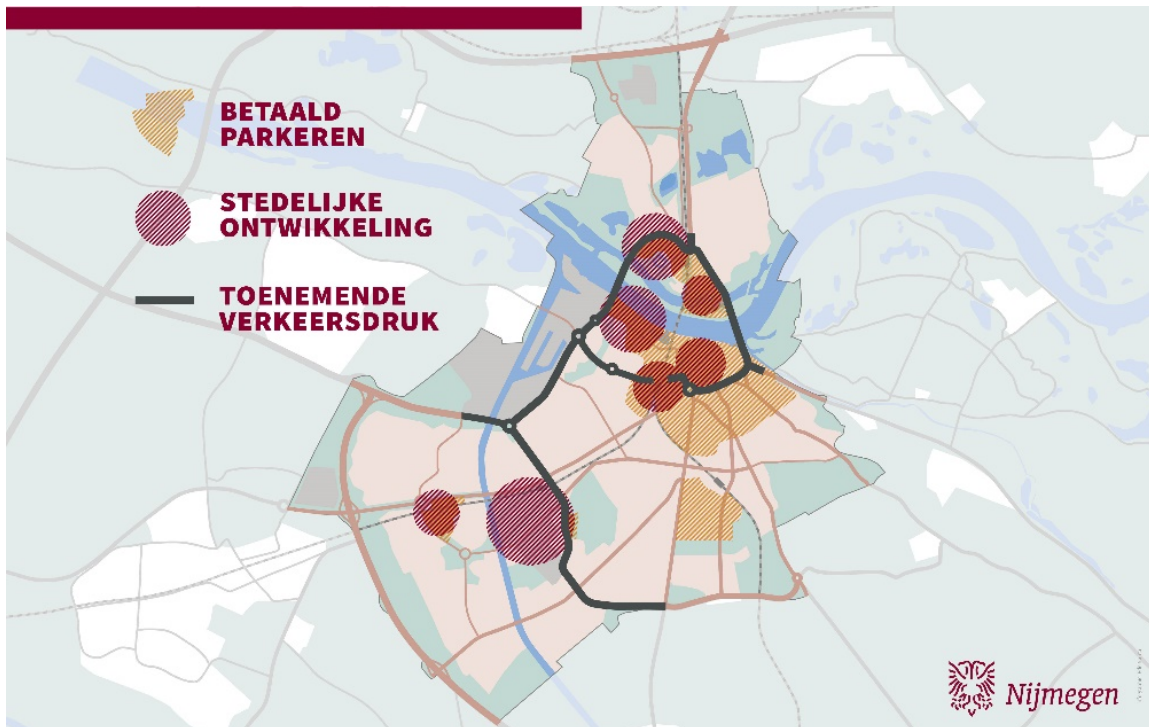


# Inhoudsopgave

<b>Inleiding ‘versnelling mobiliteitstransitie’</b>	<b>2</b>
<b>Inhoudsopgave</b>	<b>4</b>
<b>Context: &gt;300 miljoen aan ‘infrageld’</b>	<b>1</b>
<b>De versnelling van de mobiliteitstransitie</b>	<b>3</b>
<b>Verleiden, de auto en het OV</b>	<b>4</b>
<b>Verblijfsvriendelijke binnenstad</b>	<b>11</b>
<b>Loopagenda en toegankelijkheid</b>	<b>13</b>
<b>Plan B(eter op weg)</b>	<b>14</b>
<b>De fiets</b>	<b>15</b>
<b>Deelmobiliteit</b>	<b>16</b>
<b>Duurzame mobiliteit</b>	<b>17</b>
<b>Stad en regio</b>	<b>18</b>
<b>Financieel effect</b>	<b>19</b>

## Context: >300 miljoen aan ‘infrageld’

De onderwerpen in deze agenda zijn punten die grotendeels al beschreven worden in het Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030. Een deel van deze ambities is nu aangescherpt en willen we versneld gaan doorvoeren. Dat zal niet altijd makkelijk gaan; de arbeidsmarkt knelt, grondstoffen zijn schaars en de randvoorwaarden (o.a. stikstof) worden steeds complexer. Voor de versnelling van deze werkzaamheden heeft het college 21 miljoen euro aan investeringsgeldten gereserveerd.



We gaan dus verder dan dat het Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030 beschrijft. De maatregelen hieruit staan als een huis, maar ná de vaststelling van het Ambitiedocument heeft de raad de Omgevingsvisie vastgesteld, is het stationsgebied in een stroomversnelling gekomen en zijn we gestart met de plannen rondom de Kanaalzone-Zuid. Naast bovengenoemde 21 miljoen euro voor de versnelling van de mobiliteitstransitie, zijn er komende jaren ook overige investeringsbudgetten. Vanuit de vorige coalitieperiode resteren nog 15 miljoen euro aan investeringsgeldten voor mobiliteitsprojecten. Het stationsgebied, de Kanaalzone-Zuid, de binnenstad, Waalfront, Waalsprong en Heijendaal brengen gezamenlijk meer dan 300 miljoen euro aan investeringen in de infrastructuur met zich mee. Dit loopt uiteen van investeringen in de vijfknop (Tunnelweg) tot aan een reconstructie van de Neerbosscheweg – Nieuwe Dukenburgseweg (inclusief fietstunnels), van fietsopgangen bij bruggen tot aan de Dorpensingel. Deze 300 miljoen euro is exclusief regulier onderhoud en beheer van de infra in de stad.

Komende periode wordt gewerkt aan een uitvoeringsplan. Dat plan focust zich op de investeringen die we vrij maken voor de versnelling van de ambities, maar zal ook beschrijven hoe zich dit verhoudt tot de overige investeringen in infrastructuur in de stad en focus hebben op het stimuleren van duurzame mobiliteitskeuzes.

Belangrijk aandachtspunt in het uitvoeringsplan zal ook de haalbaarheid van de planning(en) zijn. Het kan zijn dat we heroverwegingen moeten maken in de prioritering. Als we die heroverweging maken, is daarbij voor ons het belang van woningbouw en duurzaamheid het meest zwaarwegend: we hebben namelijk te maken met een gebrek aan woningen, een klimaatcrisis en een energiecrisis. Voor de uitrol van elektrische mobiliteit is ook de beschikbare ruimte op het net van belang. De uitspraken in het bestaande beleid zijn richtinggevend voor het

uitvoeringsplan. Deze agenda is een eerste concretisering daarvan. Dat levert een aantal keuzes op. Deze keuzes staan in de hoofdstukken.

## De versnelling van de mobiliteitstransitie

*We hebben de ambitie om een aantrekkelijke stad te zijn om in te wonen, met goede werklocaties, openbare ruimte en voorzieningen. We ambiëren een gevarieerd woningaanbod dat aansluit op de wens van bestaande en nieuwe bewoners. Dat willen we zijn in een groene, leefbare, vitale en gezonde omgeving die veilig en duurzaam bereikbaar is voor onze inwoners en bedrijven.* De mobiliteitstransitie draagt hieraan bij, maar focust daarbij op de infrastructuur van de stad en op het gebruik van deze infrastructuur. We willen een infrastructuur die onze stad aantrekkelijk houdt, gezonder maakt en de groei van de stad op een verantwoorde wijze accommodeert. Essentieel element van de transitie is dat inwoners en bedrijven andere afwegingen gaan maken in de manier waarop ze reizen. De infrastructurele maatregelen en het stimuleren van duurzame mobiliteitskeuzes moeten met elkaar in balans zijn in de aanpak, zodat we komen tot een optimale situatie. Als we het over **“de mobiliteitstransitie”** hebben, dan hebben we het dus over het anders inrichten en gebruiken van de infrastructuur. Als we het over **“versnelling”** hebben, dan hebben we het over het sneller nemen van de stimulerings- en inframeetregelen in dit kader dan geschetst wordt in het Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030.

De versnelling van de mobiliteitstransitie is smaller dan gesprekken over de Omgevingsvisie. Vraagstukken over óf je bijvoorbeeld wijken aanlegt met een minimum aantal autowegen, zodat een parkachtige omgeving ontstaat, zijn geen onderdeel van de versnelling van de mobiliteitstransitie. Dit type bredere keuzes maken we in integraal perspectief. Deze vraagstukken zijn vanuit mobiliteitsperspectief interessant. In de decennia na de oorlog reden bezoekers van de binnenstad met hun auto dwars door de Molenstraat naar Plein 1944 om daar gratis te parkeren. Tegenwoordig is dat ondenkbaar. Hoe kijken we over vijftig jaar naar de jaren '20 van deze eeuw en welke innovaties of opvattingen hebben onze huidige mobiliteit dan fundamenteel aangepast? Vanuit het perspectief van mobiliteit gaan we hierover nadenken in het kader van de actualisatie van de Omgevingsvisie, maar we beschouwen het niet als een onderdeel van de versnelling van de mobiliteitstransitie. Daarnaast moeten we in verschillende gebieden ook fundamentele keuzes maken die effect hebben op de rest van de stad. Bijvoorbeeld in het stationsgebied, waarin we gaan kijken naar óf het busstation nog wel op de goede plek ligt; omdat we nu de unieke kans hebben om de stad voor de komende decennia te verbeteren. Of in de Winkelsteeg, waar we nu de kans hebben om op een vernieuwende manier te kijken naar deelmobiliteit en het inrichten van buitenruimte waarin de auto minder centraal staat.

Tenslotte vinden we het belangrijk dat de activiteiten in het kader van de versnelling van de mobiliteitstransitie gericht zijn op concrete resultaten. Het cursieve deel uit eerste alinea onder dit kopje is gebaseerd op ambities die we in het kader van de stadsbegrotingen afgelopen jaren steeds vastgesteld hebben. Deze versnelling beoogt de ambities uit diverse begrotingsprogramma's haalbaarder te maken, en faciliteert daarmee bijvoorbeeld de woningbouwopgave en de doelen op het gebied van gezondheid.

## Verleiden, de auto en het OV

De stad verandert. Maar voor een groot deel blijft de bestaande infrastructuur de infrastructuur van de toekomst. Voor meer infrastructuur is geen ruimte. Dat betekent dat we mensen gaan aanzetten zich anders te verplaatsen, om autoverkeer te verminderen. Rijdende en stilstaande auto's vragen veel meer ruimte dan andere vervoersmodaliteiten als fiets of bus; de auto is niet ruimte-efficiënt. Sommige mensen hebben een auto nodig, bijvoorbeeld voor hun werk, maar we moeten sterker kiezen voor alternatieve vervoersmethoden om onnodig autobezit en -gebruik te voorkomen. Alleen op die manier blijft er ruimte voor mensen die daadwerkelijk afhankelijk zijn van hun auto.

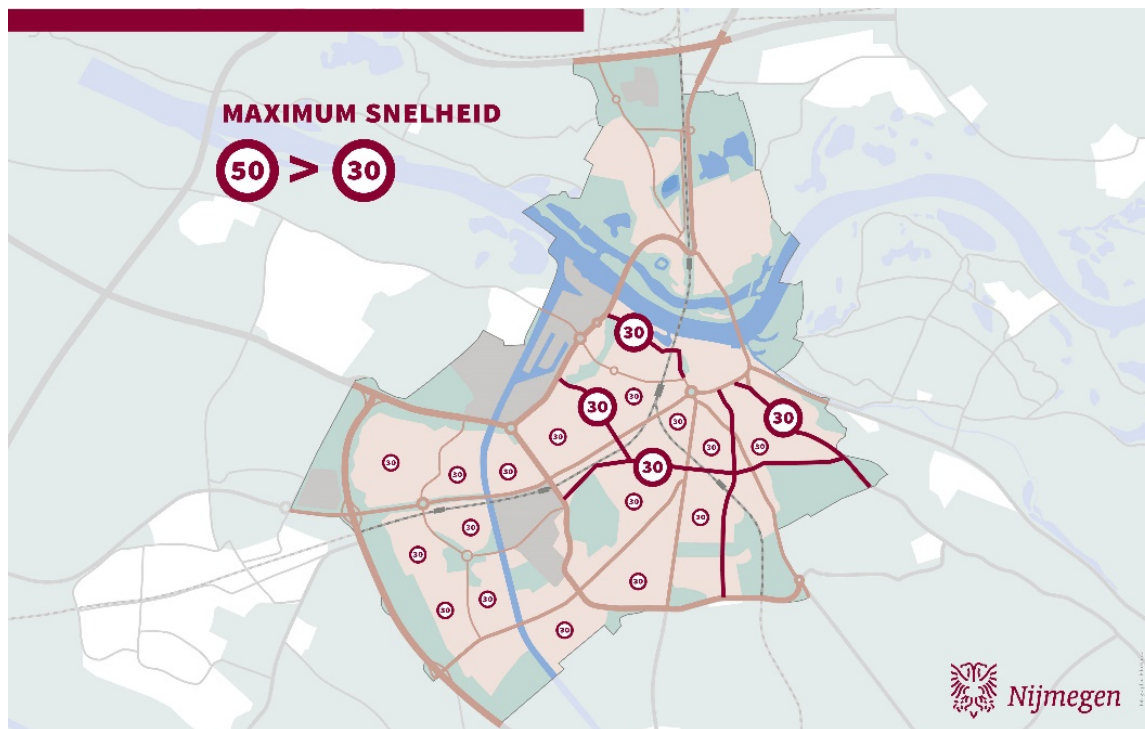
### Verleiden, van 50 naar 30 en (H)OV

Daarvoor gaan we de volgende dingen doen:

- We intensiveren de aanpak waarin we verleiden tot het maken van duurzame mobiliteitskeuzes. Dat doen we samen met andere overheden omdat dit niet een typisch Nijmeegs probleem is en mobiliteit zich niet beperkt tot de gemeentegrens. We geven zelf het goede voorbeeld in een aanpak te starten die zich richt op drie groepen:
  - a. Mensen die in de situatie komen dat ze nieuwe vervoerskeuzes maken, zoals bij een verhuizing, verandering van baan of het afhalen van een rijbewijs;
  - b. Werknemers via werkgevers. Als bedrijven mensen stimuleren om op de fiets of met het OV te gaan, levert dat stadsbreed grote voordelen op. Het project Duurzaam Bereikbaar Heijendaal is in dat opzicht een goed voorbeeld; samen met de campuspartners hebben we medewerkers, bezoekers en studenten de afgelopen jaren gestimuleerd duurzamer te reizen, om zo de stad beter bereikbaar te maken. We zijn nu in gesprek over de volgende stap: een autoluwe campus. Om dit mogelijk te maken zijn in het gebied naast beleids- en stimuleringsmaatregelen ook infrastructuurle maatregelen nodig. Net zoals met de campus, gaan we in het kader van de versnelling van de mobiliteitstransitie ook in gesprek met andere grote werkgevergebieden in de stad.
  - c. Mensen die gebruik maken of kunnen maken van infrastructuur die wij aanpassen of realiseren.

We willen mensen op een positieve manier verleiding tot het maken van duurzame mobiliteitskeuzes.

- Landelijk koerst de Rijksoverheid erop dat 30 km/uur de norm wordt binnen de bebouwde kom. Nu is dat nog 50 km/uur. Wij gaan hierop vooruitlopen. Een lagere snelheid zorgt voor meer veiligheid, minder verkeersslachtoffers, minder geluid, meer woongenot en biedt daarnaast de ruimte om infrastructuur ook aantrekkelijker in te richten met meer ruimte voor verblijfsfuncties. Daarnaast maakt een lagere snelheid voor de auto andere vervoeralternatieven aantrekkelijker. Gevolg daarvan is weer dat autoverkeer op wegen (voor mensen die een auto echt nodig hebben) beter doorstroomt. We gaan een plan maken om 30 km/uur binnen de bebouwde kom de norm te laten zijn. Hiervoor moeten we ook in gesprek de provincie Gelderland en de busvervoerder. In onderstaand plaatje staan voorbeelden van wegen die van 50 naar 30 zouden kunnen gaan.



- We willen meer mensen in het openbaar vervoer. Maar tegelijkertijd zien we dat het OV financieel onder druk staat. Dat betekent dat niet alles kan en dat we keuzes moeten maken over de prioritering in ons busnetwerk. Als we de stap van 50 naar meer 30 zetten, dan heeft dat gevolgen voor de bus. We kiezen er dan voor om het hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk (HOV) scherper te onderscheiden van het meer fijnmazige stadsnetwerk. Consequentie daarvan is dat mensen soms iets langer moeten lopen naar een halte, maar ook dat het HOV door haar snelheid, frequentie en betrouwbaarheid voor meer mensen een aantrekkelijk alternatief wordt. Daarmee stimuleren we bijvoorbeeld reizigers uit omliggende gemeenten om met de bus naar Nijmegen te komen. Het is dan wel van belang dat de bus kan doorrijden en niet telkens stil hoeft te staan tussen de rest van het autoverkeer. Stel je bijvoorbeeld voor dat de bus in de spits straks zonder vertraging door kan rijden over de singels. Dan pas is het voor de reiziger écht een aantrekkelijk alternatief. Daar nemen wij verkeersmaatregelen voor (voorrang voor de bus, bufferen auto's, busbanen, etc.). Dit betekent dus dat we meer gaan inzetten op reizigers van en naar de regio, reizigers uit wijken op een verdere afstand van het centrum en reizigers die een overstap maken op een transferium, omdat hier kansen liggen in het kader van de mobiliteitstransitie.

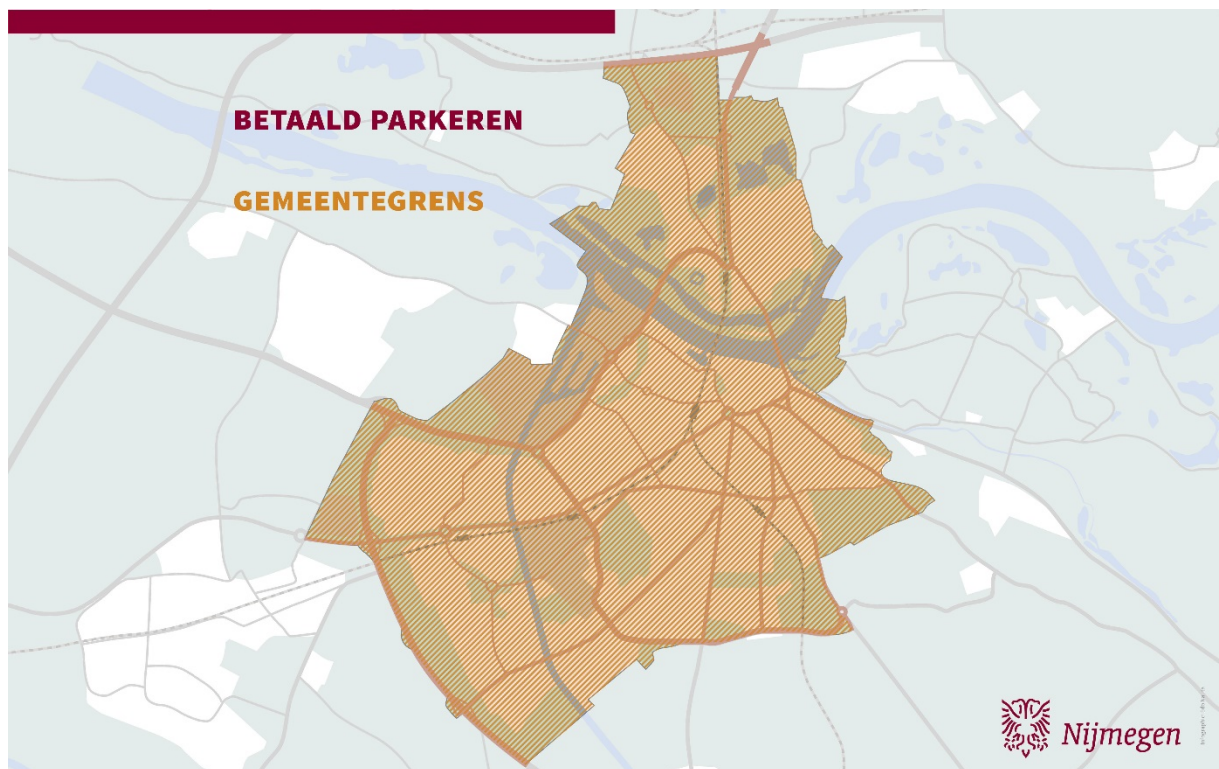
### Parkeerscenario's

Naast het stimuleren van duurzame mobiliteitskeuzes en het nadenken over de snelheid van verkeer in relatie tot het OV, hebben we ook maatregelen nodig die direct invloed hebben op autogebruik en -bezit. In 2020 heeft de raad van Nijmegen de parkeernota vastgesteld. Dat heeft een aantal consequenties gehad. In nieuwbouwwontwikkelingen komen mensen niet meer in aanmerking voor een parkeervergunning op straat maar kunnen zij een parkeerrecht verkrijgen voor de parkeerplaatsen op eigen terrein. Dat aanbod is beperkt en soms is de prijs van deze eigen of gehuurde parkeerplaatsen (al dan niet inpandig) hoog. In de schil om nieuwbouwwontwikkeling en in een aantal gebieden in de stad hebben we een gereguleerd parkeerregime. Voor €1 per maand heeft een bewoner een parkeervergunning, voor een hoger bedrag een tweede en een derde parkeervergunning. In de overige gebieden in Nijmegen is er geen vergunningensysteem. Er is wat dat betreft grote ongelijkheid tussen bewoners van onze nieuwbouwwontwikkelingen en bewoners van onze bestaande stad. Daarnaast is het de vraag of dit beleid recht doet aan de omvang van Nijmegen als stad met bijbehorende druk op de openbare ruimte. We komen namelijk op een punt waarop we de groei van onze stad niet kunnen accommoderen als we niets doen aan het autobezit en autogebruik. Daarom moeten we werk maken van meer

ruimte-efficiënte mobiliteit, vanuit de kerngedachte dat Nijmegen ook voor mensen die wél een auto nodig hebben goed bereikbaar blijft.

Er zijn verschillende oplossingsrichtingen mogelijk. Deze oplossingsrichtingen gaan van zeer proactief (overal invoeren) tot meer reactief (positief stimuleren):

- **Oplossingsrichting 1: *de hele stad gereguleerd parkeren***  
De meest simpele oplossingsrichting is de hele stad aan te wijzen als gereguleerd parkeergebied. Met afhankelijk van de parkeerdruk in een gebied een maximum aantal auto's per woning. Overwogen kan worden hierbij ook een overgangstermijn te hanteren, zodat inwoners zich goed voor kunnen bereiden op deze maatregel. Deze variant is goed uitvoerbaar, maar geniet niet de voorkeur van het college.



- **Oplossingsrichting 2:**  
***Vergroting gereguleerd parkeren op basis van een aantal indicatoren en invoering op logische plekken***  
Direct om nieuwbouwwijken, nieuwbouw van een groot aantal woningen, gebieden waarin we gaan werken met (al dan niet verplichtende) nulnormen, centrumgebieden, knooppunten en de campus voeren we gereguleerd parkeren in (daar waar we dat nog niet gedaan hebben). Verder voeren we gereguleerd parkeren in op plekken waar de parkeerdruk hoog is (meer dan 80% van de plaatsen bezet), op basis van een objectieve norm bepalen we het aantal vergunningen per woonadres. Ook maken we de afspraak dat als er structurele verkeersinfarcten ontstaan (draagkracht infra), dat we gereguleerd parkeerzones vergroten.

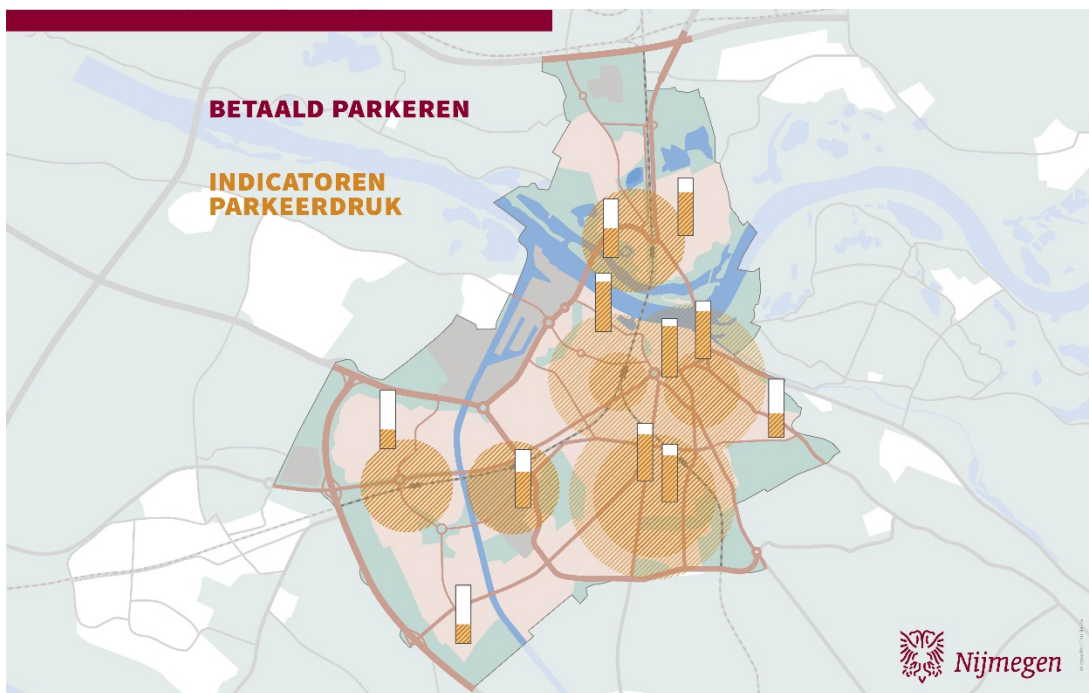
Op dit moment nemen we de “druk op de wegen” al mee met de uitwerking van de plannen voor de Winkelsteeg. We weten nu al dat deze keuze noodzakelijk is om de wijk en de rest van de stad bereikbaar te houden.

We hebben in het college voorkeur voor deze variant. We realiseren ons dat er een participatietraject loopt in het kader van de gebiedsvisie campus Heijendaal. We zullen in dit traject actief de voors en tegens voor deze

oplossingsrichting ophalen zodat we dit kunnen meewegen in de besluitvorming. We voeren het gereguleerd parkeren dan bijvoorbeeld in op de aangegeven vlekken en breiden dit uit op basis van scores op een aantal variabelen (criteria). Deze variabelen kunnen bijvoorbeeld zijn:

- Parkeerdruk (of parkeervakken structureel bezet zijn);
- Druk op de wegen in en om de wijk;
- Druk op de hoofdwegen van Nijmegen;
- Draagvlak in de buurt;
- Sociale aspecten zoals betaalbaarheid.

Draagvlak in de buurt blijven wij van groot belang vinden. We stappen echter in deze oplossingsrichting af van de absolute meerderheid die nodig is in een deelgebied om gereguleerd parkeren in te voeren en bedenken hiervoor een werkbaar alternatief. De evaluatie van deze invoeringsregels staan in een separate evaluatiebrief die uw raad ontvangt.



In deze variant gaan we ook kijken naar maatwerkmogelijkheden. Niet alleen maatwerk qua prijs, maar ook voor tijden. We willen dan wel waken voor de logica van het regime, zodat er geen lappendeken van verschillende gebiedjes ontstaat in de stad.

Een belangrijk element van de keuzes die wij maken, is ook de voorspelbaarheid van ons handelen. Dat inwoners hierop kunnen anticiperen in keuzes die ze maken. Ook gaan we overwegen om actief te sturen op alternatieve maatregelen in de wijken waar we keuzes maken. Als we bijvoorbeeld strenger parkeerbeleid implementeren, we ook zorgen voor de beschikbaarheid van voldoende deelauto's zodat er altijd een manier is om een 'korte autorit' te vervangen.

- **Oplossingsrichting 3: invoering met upgrade omgeving**  
We voeren in een aantal gebieden gereguleerd parkeren in (bijvoorbeeld in de gebieden onder ad 2, maar ook daar waar enthousiasme voor deze maatregelen is). Dat laten we gepaard gaan met een aantal andere ingrepen: meer groen, meer deelmobiliteit en meer ruimte voor fietsparkeren.

Deze maatregel is – omdat we met een zeer groot aantal mensen in gesprek moeten per gebied en per gebied maatwerkverzoeken zullen krijgen - tijdsintensief en heeft daarom niet onze voorkeur, maar kunnen we wel meewegen bij de keuzes die we maken.



- **Oplossingsrichting 4: spelregels invoering gereguleerd parkeren wijzigen, >50% draagvlak schrappen**  
Op dit moment moet > 50% van de inwoners (absoluut, niet steekproefsgewijs) van een gebied vragen om de invoering van gereguleerd parkeren, voordat wij een stap zetten om een parkeerdrukmeting te doen. Dit kan via een (toegankelijk) digitaal systeem op nijmegen.nl.

In de praktijk wordt er geen gebruik van gemaakt. Wel klagen met enige regelmaat inwoners over parkeerdruk. Op basis van metingen die we gedaan hebben in deze gebieden, blijkt dat deze inwoners wel een probleem hebben. Door onze spelregels kunnen we daar echter geen oplossing voor bieden. Een optie kan zijn om het 50% criteria te schrappen en in actie te komen als er meldingen zijn en de draagvlakdrempel te verlangen.

Deze maatregel is tijdsintensief en levert op stedelijk niveau niet per definitie de beste keuzes op omdat je een lappendeken van parkeergebiedjes kunt krijgen.

We erkennen de potentiële effectiviteit van deze oplossingsrichting, maar kiezen hier niet voor. Draagvlak voor keuzes is wat ons betreft wél belangrijk voor de maatregelen die we nemen.

We moeten ons realiseren dat we hebben gekozen voor meer woningbouw op binnenstedelijke verdichtingslocaties, en dat we iets moeten doen met het autobezit en -gebruik voor zowel bestaande bewoners als nieuwe bewoners. Niets doen is op termijn geen optie. We horen graag van de raad of zij akkoord zijn met het uitwerken van oplossingsrichting 2.

## Nulnormen

Voor nieuwbouwwontwikkelingen rondom onze stations (knopen) en in ons stadscentrum, onderzoeken we of het mogelijk is om een “nulnorm” te *verplichten* voor parkeren. Dat mensen die daar gaan wonen, geen auto in de directe omgeving kunnen parkeren (niet op straat, niet in openbare parkeergarages) en bewust de keuze maken voor ander vervoer dan een eigen auto. Vrijgekomen budget van ontwikkelaars vanwege minder te realiseren parkeerplaatsen, kunnen we dan inzetten voor bijvoorbeeld deelmobiliteit, groen, klimaatadaptatie, beeldkwaliteit, fietsparkeren of wonen met zorg. Dit vraagt iets van ontwikkelaars, met name op communicatief gebied. Mensen die op deze plekken gaan wonen, kunnen ook in de toekomst geen auto parkeren in het gebied. Als mensen hun woning verkopen, kunnen ook de nieuwe bewoners geen auto bij hun woning parkeren. We koppelen deze nulnorm aan een norm voor het realiseren van deelmobiliteit en fietsparkeren (op maaiveldniveau). Dat is dan ook een plicht.

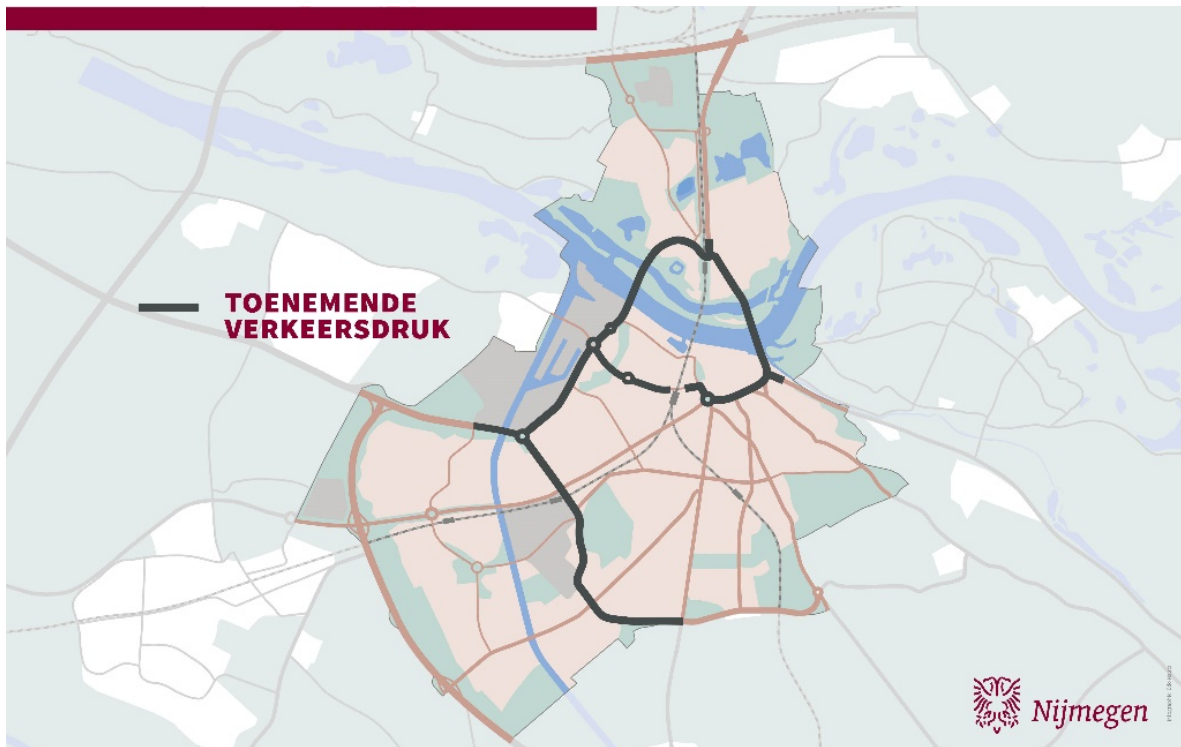
Voorwaarde hiervoor is wel dat de *directe omgeving* van de ontwikkeling gereguleerd parkeren heeft. Dan is de norm realistisch, omdat bewoners geen eigen auto in hun directe omgeving kwijt kunnen. Pas dan kunnen we afdwingen dat bewoners geen vergunning of abonnement kunnen aanschaffen voor parkeren en is deze norm dus reëel. Een interessant voorbeeld zou de herontwikkeling van de Spoorstraat in Lent kunnen zijn. Dat valt binnen het invloedsgebied van Station Lent en is daarom een logische plek om naar een nulnorm te gaan. Bewoners hebben immers uitstekende trein, bus en fietsverbindingen naar belangrijke bestemmingen. Echter, in de directe omgeving is niet overal sprake van betaald parkeren en er zijn wel openbare parkeerplaatsen, bijvoorbeeld bij het Citadel College. Hierdoor kan het gebeuren dat bewoners toch een auto gaan parkeren in de omgeving. Dit willen we voorkomen en dus moeten daar maatregelen voor worden genomen.

Een nulnorm *kunnen we ook hanteren* voor ontwikkelingen buiten de aangewezen knopen. Als we hier de nulnorm hanteren, blijven we werken met een bijdrage van partijen aan een bereikbaarheidsfonds. Indien een ontwikkelaar een goed alternatief voor particulier autobezit ontwikkelt (zoals ruim fietsparkeren en voldoende beschikbaarheid van deelmobiliteit op lange termijn), hoeft deze geen bijdrage te leveren aan dit fonds. Daarnaast willen we in deze gevallen graag afspraken met een ontwikkelaar maken over maatschappelijke doelstellingen, zoals ‘investerings in groen’ of ‘investerings in wonen met zorg’.

We moeten ons overigens realiseren dat levens van mensen soms veranderen. Als mensen vandaag een appartement kopen of huren in een autoloos complex, hoeft dit niet te betekenen dat zij nooit een auto willen aanschaffen. Deze mensen moeten zich wel realiseren dat dit in het betreffende complex niet gefaciliteerd wordt, ook niet op een later moment in tijd. Waar wij wel rekening mee willen houden, is dat levens zich soms op een manier kunnen ontwikkelen waardoor mensen wel in omstandigheden terechtkomen waardoor ze afhankelijk worden van een auto. In de uitwerking van deze agenda houden we hier rekening mee, we zorgen ervoor dat maatwerk mogelijk blijft door indien mogelijk te werken met bufferzones in projecten.

## Doorstroming op de S100

We analyseren hoe we de S100 beter kunnen laten doorstromen. De S100 is bedoeld voor de doorstroming van het autoverkeer, de wegen binnen de S100 zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer. Om de leefbaarheid in de stad niet verder onder druk te zetten moeten we op piekmomenten grenzen stellen aan de capaciteit die bepaalde wegen aan kunnen. Door middel van dynamisch verkeersmanagement kan dan de capaciteit aan de rand van de stad begrensd worden, zodanig dat het gemeentelijke wegennet het autoverkeer nog kan verwerken en het verkeer niet stilstaat in de stad.



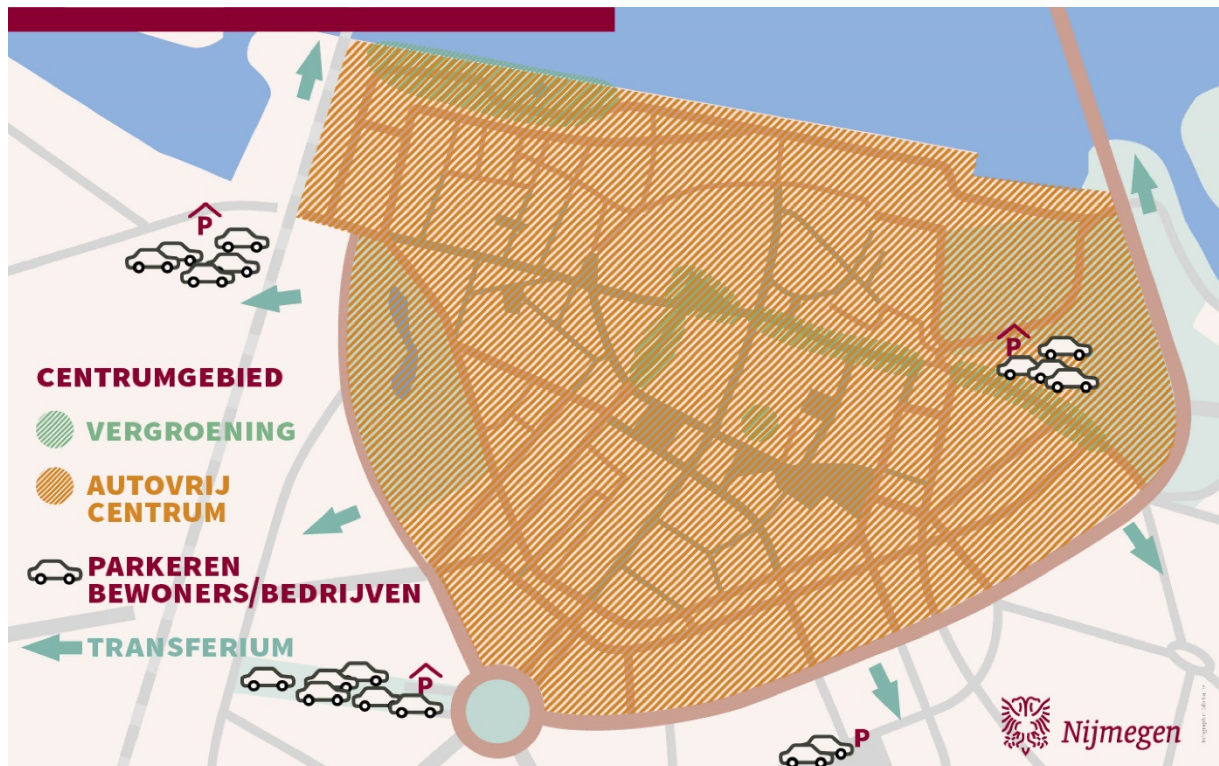
In 2018 is voor de gehele S100 de afwikkelingskwaliteit onderzocht. Op dat moment werd nog geen noodzaak gezien in grootschalige aanpassingen, zoals aanleg van fietstunnels. Wel is inmiddels voorzien dat een deel van de S100 nabij Winkelsteeg (Neerboscheweg van Mandelaplein t/m Jonkerbosplein) grootschalig wordt gereconstrueerd, als gevolg van de woningbouwontwikkeling nabij station Goffert. Bij de nieuwe inrichting houden we rekening met een lokale toename van autoverkeer op dit deel van de S100. Bij zowel Mandelaplein als Jonkerbosplein zijn fietstunnels gepland, ook ten gunste van de afwikkelingskwaliteit voor auto en OV. Uit aanvullend onderzoek kan voortkomen dat er aanvullende maatregelen op andere delen van de S100 worden geadviseerd. Of dat de beschikbare capaciteit van onderliggende wegen zoals andere S-wegen binnen de S100 voor automobieliteit wordt beperkt dan wel voor het groeiende OV wordt ingezet.

Let wel: het is ruimtelijk niet haalbaar om de capaciteit van de gehele S100 fors te verhogen; begrenzing van de capaciteit aan de hand van verkeersmanagement zal dus altijd nodig zijn. Gelet op de vele infrastructurele projecten de komende jaren in Nijmegen kunnen eventuele nieuwe projecten pas in de volgende coalitieperiode worden uitgevoerd.

## Verblijfsvriendelijke binnenstad

De binnenstad wordt in de toekomst verblijfsvriendelijk. Plekken die nu nog autoparkeerplaats zijn, gebruiken we voor groen, fietsparkeren, terrassen of andere functies. We krijgen aanzienlijk minder autoverkeer in de binnenstad. Dat maakt het verblijfsklimaat van de binnenstad prettiger. In het coalitieakkoord staat dat we de binnenstad autoluw maken op het moment dat we in alle windrichtingen een goed werkend transferium zetten. Hier zetten we de komende jaren vol op in. Voor bewoners in de binnenstad gaat dit iets betekenen als het parkeren op straat gaat verdwijnen. Zij zijn straks aangewezen op het parkeren in de garages.

Op dit moment merken we dat in de binnenstad al veel initiatieven bestaan die de binnenstad steeds verblijfsvriendelijker maken. Als we de Gruitberg en de Westelijke-Waalkade vergroenen, verdwijnen hier parkeerplaatsen en wordt de binnenstad autoluw. Als we de Eerste en Tweede Walstraat en de Van Wolderenstraat afsluiten, wordt de binnenstad autoluw. Momenteel merken we dat de maatregelen die wij nemen om overlast tegen te gaan en te vergroenen, kunnen rekenen op groot draagvlak van bewoners. Vaak zijn het juist de bewoners die om dit soort maatregelen verzoeken. Bovenstaande blijkt bijvoorbeeld uit ons binnenstadslab van Hartje Nijmegen. Daarnaast wordt de binnenstad ook verkeersluser als de bus niet meer via de Waalkade zal rijden; wij doen momenteel onderzoek naar wat de impact van deze keuze zou zijn.



We willen als volgt omgaan met de binnenstad:

- We nemen op verzoek van bewoners en bedrijven maatregelen om overlast tegen te gaan of te vergroenen. Soms initiëren we dit zelf.
- Het is voor ons essentieel dat de binnenstad toegankelijk en bereikbaar blijft voor mensen die niet ver kunnen lopen. Dit borgen wij en hiervoor starten wij in de tweede helft van 2023 een pilot met stap op/stap af vervoer.

- Het roadbarrier gebied zal worden uitgebreid naar de invalswegen vanaf de singels. In de Koers voor de Binnenstad werken we dit verder uit. Dit gebied zal samenvallen met de zero emissie zone stadslogistiek.
- De maatregelen die wij nemen, kunnen betekenen dat het voor de hand ligt om de binnenstad eerder autoluw te maken dan dat de transferia in volle omvang zijn gerealiseerd. Deze maatregelen voeren wij dan ook door, mits de bereikbaarheid geborgd blijft. We maken een faseringsplan voor de maatregelen, maar omarmen initiatieven en kiezen er dus bewust voor de ontwikkelingen rondom de binnenstad niet te vertragen als de transferia nog niet gerealiseerd zijn. Op dit moment levert dit nog geen problemen op, omdat de parkeergarages rondom het centrum nog voldoende ruimte bieden om problemen op te vangen. We brengen in kaart hoe zich dit ontwikkelt, ook na realisatie van grote woningbouwprojecten rondom het station Nijmegen CS zoals de Hezelpoort.
- We geven versneld voorrang aan de aanleg en verbetering van transferia binnen onze eigen gemeentegrenzen (Noord en West) en kijken of het mogelijk is snel stappen te zetten aan de zuid-west zijde van Nijmegen bij de A73. Daarmee dragen we niet alleen bij aan een verblijfsvriendelijke binnenstad, maar ook aan een autoluwe Campus Heijendaal en parkeren op afstand tijdens evenementen. We kijken daarnaast verder vooruit en verkennen de mogelijkheden voor uitbreiding of realisatie van transferia in buurgemeenten en gaan hierover actief met hen in gesprek.
- Met de provincie Gelderland gaan we in overleg om de transferia goed te ontsluiten met OV. De start van een nieuwe langjarige busconcessie in juli 2026 biedt hiertoe weer nieuwe kansen. De transferia beschouwen we als een essentieel onderdeel van het totaalplaatje; als de provincie Gelderland niet de dienstverlening kan bieden die nodig is om de transferia goed te ontsluiten, ontstaat er een situatie waarin we misschien zelf stappen moeten zetten. De provincie Gelderland blijft wel verantwoordelijk voor het openbaar busvervoer, dus onze stappen moeten zich daar wel toe verhouden. Juridisch zijn er voor een gemeente ook beperkingen voor het aanbieden van OV (omdat deze rol elders ligt).
- Vanaf 2025 is de binnenstad zero emissie voor bestel- en vrachtauto's, net als Heijendaal en Hof van Holland. Als vrachtwagens en bestelbussen zero emissie worden heeft dat niet direct invloed op het aantal voertuigen, maar wel op de luchtkwaliteit en de klimaatdoelen. Ook is het een kans om vervoer te bundelen. Deze kans kunnen we benutten door het gebruik van logistieke stadrandhubs aan te moedigen voor bijvoorbeeld bouwverkeer en de bevoorrading van de binnenstad. Dit gaan we stimuleren voor de hele stad.

Onder een verblijfsvriendelijk centrum verstaan we een centrum waar bezoekers (van winkels, horeca of bewoners) niet meer met de auto binnen de singels kunnen parkeren. Zij kunnen parkeren in garages en op terreinen aan de rand van het centrum of op transferia aan de rand van stad. Voor mantelzorgers maken we uiteraard een uitzondering.

Omdat we in de binnenstad de voetganger centraal willen laten staan, gaan we ook kritisch kijken naar fietsers in de binnenstad. In de toekomst komt er een onderscheid tussen (snel)fietsroutes en voetgangersgebied. Dat kan op verschillende tijden van de dag en week variëren. Zo denken wij dat het verstandig is om op drukke momenten in de week fietsen in het winkelgebied (zoals in de Ziekerstraat, Molenstraat en Burchtstraat) te verbieden. Wij komen hiervoor met een plan waarin de voetganger centraal staat, maar wij ook de voorzieningen voor de fietser in en rondom het centrum verbeteren.

De concretisering van deze maatregelen, worden uitgebreid afgestemd met ondernemers en bewoners.

## Loopagenda en toegankelijkheid

De gemeente Nijmegen doet mee aan de citydeal lopen (zie ook [www.ruimtevoorlopen.nl](http://www.ruimtevoorlopen.nl)) én heeft een toegankelijkheidsbeleid. We hebben nog geen concrete loopagenda én het huidige beleid voor toegankelijkheid is te specifiek gericht op beheerstechnische aspecten in de openbare ruimte. Dat betekent dat we de volgende dingen gaan doen:

- We brengen in kaart waar de “voetgangersknelpunten” in de stad zitten en hoe we daarmee om willen gaan. Daarop volgt een voorstel voor de inzet van de investeringsgeldten voor lopen. Die noemen we de “loopagenda”.
- We maken vanuit bereikbaarheidsperspectief een analyse van de toegankelijkheid van de stad en brengen in kaart welke plekken we bereikbaar willen laten zijn en hoe we dit willen realiseren. Op basis daarvan investeren we in toegankelijkheid. Hiervoor volgt een concreet voorstel met investeringen.

Toegankelijkheidsbeleid is breder dan bereikbaarheidsbeleid (en andersom). Toegankelijkheid van de fysieke leefomgeving krijgt een plek in ruimtelijke projecten en participatieplannen en vallen niet onder de versnelling van de mobiliteitstransitie. Daarbij wordt gelet op hoe toegankelijkheid onderdeel is van het actieprogramma inclusie. Andere facetten van het actieprogramma inclusie vallen niet onder deze projectscope.

Over bovengenoemde onderwerpen willen we overigens uitgebreid in gesprek met mensen voor wie onze openbare ruimte minder toegankelijk is.

## Plan B(eter op weg)

Net als veel steden in Nederland, groeit Nijmegen. In onze groeiende stad spelen we als overheid verschillende rollen: we zorgen voor regulering (snelheid, parkeren, deelmobiliteit, etc.), zijn wegbeheerder, houden toezicht op een aantal zaken en richten de openbare ruimte in. Nijmegen heeft voor een groot deel ook – anders dan veel andere gemeenten – veel auto- en fietsparkeervoorzieningen in eigen beheer. Bovenstaande rollen zou je de klassieke rollen van de gemeente kunnen noemen op het gebied van mobiliteit.

Komende jaren spelen we niet alleen de klassieke rol. We merken dat de oplossingsrichtingen voor het accommoderen van de stadsgroei niet alleen maar passen in deze klassieke overheidstaken, maar ook in vernieuwing. Nieuwe ideeën gaan stevige alternatieven bieden voor bijvoorbeeld een vermindering van het autobezit of veranderingen in de infrastructuur in en rondom het centrum. Dit doen we met de bestaande organisatie (die zich ook aan zal moeten passen) en met partijen in de stad onder de noemer “Plan B”. Plan B zorgt ervoor dat Nijmegen niet alleen “goed op weg” is, maar juist “beter op weg”. De focus van Plan B ligt op het creëren van alternatieven en op het creëren van kansen die tot slimmere vormen van mobiliteit leiden. We doen dit als regisseur, facilitator en contractbeheerder, en in uitzonderlijke gevallen als organisator. Voorbeelden hiervan zijn:

### 1. Meer regie over deelmobiliteit

In nieuwbouwingebieden krijgen ontwikkelaars een lagere parkeernorm als ze deelmobiliteitsconcepten aanbieden. Op het moment dat de nieuwbouw opgeleverd is, wordt deze overgedragen aan onze beheersorganisatie (veelal belegd bij Stadsbeheer). Plan B zorgt ervoor dat de deelmobiliteitsconcepten structureel uitgevoerd blijven worden in de stad, en maakt hierover afspraken met ontwikkelaars en aanbieders van deelmobiliteit.

In de bestaande stad willen we ook meer deelmobiliteit realiseren. Zeker als het reguliere autobezit door stimuleringsmaatregelen of de invoering van gereguleerd parkeren wordt teruggebracht, kan de vraag naar deelmobiliteit stijgen. Plan B kan ervoor zorgen dat er regie gevoerd wordt over deze markt.

### 2. Pilot “stap op/stap af” vervoer

We gaan het centrum verblijfsvriendelijk maken. We willen de toegankelijkheid van het centrum garanderen voor mensen voor wie de toegankelijkheid van dit centrum door onze maatregelen lastiger wordt. Dit doen we met een pilot stap op/stap af vervoer. Na de zomer in 2023 starten we deze pilot. Dit type vraagstukken kan vaker voorkomen dan sec bij het stadscentrum. In die gevallen inventariseren we de alternatieven.

Bovenstaande twee onderwerpen vragen om nieuwe concepten. In een aantal gevallen zullen we daar meer regie over moeten voeren, soms zullen we moeten ingrijpen of reguleren. Het kan echter ook gaan over ander type alternatieven (campagnes om mensen te verleiden duurzame mobiliteitskeuzes te maken, slimme maatregelen op en met bedrijventerreinen, vermindering onnodige vervoersstromen in wijken, ruimte creëren voor groen en ontspanning met behoud van alternatieven voor verdwijnende parkeervakken, etc.).

Plan B handelt altijd in nauwe afstemming met marktpartijen. We beogen het bijvoorbeeld niet om eigenaar te worden van deelauto's, omdat de markt hier uitstekend in voorziet; wel zouden we hier actiever regie over kunnen voeren en ons contractbeheer erop moeten intensiveren.

## De fiets

Nijmegen is een fietsstad, mede door jarenlang succesvol fietsbeleid. Sommige fietspaden zijn bijna te druk, en we kijken daarom of gaan werken met parallelle fietspaden: dat forenzen op elektrische fietsen een andere route fietsen dan ouderen en ouders met kinderen zodat ze elkaar niet in de weg fietsen. Ook willen we de doorstroming van fietsverkeer bij verkeerslichten verbeteren.

De afgelopen decennia is enorm geïnvesteerd in fietspaden en parkeervoorzieningen voor fietsers. Dat blijven we doen. We plannen diverse fietsprojecten, zoals fietsopgangen bij bruggen, fietsroutes, maar ook fietsenstallingen bij stations en in het centrum.

Focus in onze fietsagenda ligt bij:

- Het aanleggen van ontbrekende schakels in ons fietsroutenetwerk;
- Het accommoderen van de groei van het fietsgebruik;
- Het creëren van fietsparkeernormen voor nieuwbouw, rondom voorzieningen en in wijken (aansluitend op wat we hierboven schreven over parkeren);
- Het uitvoeringsprogramma fietsparkeren binnenstad.
- Het in kaart brengen van de realisatiemogelijkheid van een fietsparkeerkelder onder het Joris Ivensplein.

## Deelmobiliteit

Zowel rijdend als stilstaand zijn auto's niet ruimte-efficiënt. Maar het is interessant om even verder te rekenen dan dat, want autobezit is ook niet gebruiks- en kostenefficiënt. In 2021 reed de gemiddelde auto ongeveer 11.000 kilometer per jaar (bron: CBS). Dat is ongeveer 30 kilometer per dag. Uit onderzoek blijkt dat een auto gemiddeld een kleine 40 km/uur rijdt. Het rekensommetje is snel gemaakt: ongeveer 95% van de tijd staat een auto onbenut in het straatbeeld (uitgaande van het gegeven dat iemand 8 uur slaapt). Gebruiksefficiënt is dit niet. Als NIBUD ons dan ook nog eens voorrekenet dat de maandelijkse kosten voor een miniklasse auto (exclusief verkeersboetes en kosten voor bijvoorbeeld een parkeerplaats) ongeveer € 340 is, terwijl de kosten voor een deelauto vaak een fractie daarvan zijn, roept dat ook een vraag op over kostenefficiëntie. Waarom het gebruik en de kosten van een auto niet delen?

Met deelmobiliteit hebben velen een haat-liefdeverhouding. Van de ene kant begrijpen mensen goed dat je door het aanbieden van deelmobiliteit (auto's, e-bakfietsen, e-scooters, (e-)fietsen) een alternatief creëert voor de eigen auto. Van de andere kant staat het soms slordig in het straatbeeld, worden stoepen soms geblokkeerd door deelscooters en wordt soms ook de bus- of fietsrit vervangen door een scooterrit. We moeten wel constateren dat de deelauto voor veel mensen nog iets onbekends is. De prijs voor deelmobiliteit is echter dusdanig laag, dat het voor veel mensen financieel gezien veel interessanter is dan het bezitten van meerdere auto's. Toch kiezen nog weinig mensen voor deelmobiliteit. Er valt nog een wereld te winnen.

Deelmobiliteit is wat ons betreft een succes als het bijdraagt aan het vervangen van autoritten en het verminderen van autobezit. Met de komst van deelmobiliteit zijn er alternatieven voor een eigen auto. Ook wordt het makkelijker om bijvoorbeeld na een treinreis op een andere manier verder te reizen. We willen een verantwoorde groei van deelmobiliteit mogelijk maken door:

- Meer ruimte te maken voor deelmobiliteit in de stad en hiervoor meer ruimte vrij te maken.
- Met (aanbiedende) partijen in gesprek te gaan over hoe we deelmobiliteit toegankelijker kunnen maken. Dit mee te nemen in onze stimuleringsaanpak.
- Het aanbieden van bakfietsen en deelauto's verder te stimuleren. We constateren dat bakfietsen populair zijn en autoritten vervangen. Daarnaast moeten we goed nadenken over deelauto's. Nieuwe concepten omarmen we, zoals deelauto's zonder een vaste plek, maar we kijken ook hoe we meer (auto)deelmobiliteit op vaste plekken kunnen doorvoeren in de stad. Vooralsnog is dit laatste onder gebruikers populairder. De markt heeft hier goede ideeën voor, en in deze ontwikkeling willen wij meebewegen.
- Deelauto's op fossiele brandstof uit te faseren
- Te vernieuwen door te onderzoeken of we buurtinitiatieven beter kunnen omarmen of hier een standaard voor kunnen ontwikkelen. Met dat laatste bedoelen we dat we in wijken waar bewoners samen kiezen voor deelmobiliteit, dit bijvoorbeeld kunnen faciliteren met goedkopere parkeervergunningen of met subsidies voor de opstartfase.

Daarnaast is het belangrijk om deelmobiliteit ook in relatie tot de regio te bezien. Systemen werken vaak niet als buurgemeenten niet meewerken en de vervoersbehoefte van onze inwoners houdt niet op bij de stadsgrenzen. Tenslotte gaan we ook analyseren met welke partijen we willen samenwerken op het gebied van deelmobiliteit.

## Duurzame mobiliteit

Een transitie naar duurzame mobiliteit is nodig. Alleen dan kunnen we zorgen voor een betere gezondheid voor onze inwoners en bezoekers en geven we uitvoering aan het Klimaatakkoord en het Schone Lucht Akkoord.

In 2020 is hiervoor het Uitvoeringsprogramma Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit vastgesteld, waarin we hebben aangegeven de WHO-advieswaarden van 2005 na te streven. Hierin zijn 29 maatregelen opgenomen om de luchtkwaliteit in Nijmegen te verbeteren, waaronder veel maatregelen op het gebied van duurzame mobiliteit. Zoals het instellen van zero emissiezones stadslogistiek, het bundelen van logistiek verkeer door hubs, duurzaam openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, milieuzones voor brom- en snorfietsen, verdere uitrol van walstroom, korting voor schone schepen op haven- en overslaggelden en het beperken van de toegang voor zeer vervuilende schepen. Nu de WHO-advieswaarden zijn aangescherpt moeten we analyseren wat dit voor ons betekent en of extra inzet nodig en haalbaar is.

Daarnaast geven we invulling aan de elektrificatie van diverse vervoersvormen. In de nationale agenda laadinfrastructuur, die de gemeente Nijmegen heeft ondertekend, is het doel gesteld dat laden geen beperking mag vormen voor de transitie naar elektrische rijden. Dit is op het moment wel het geval. In 2021 is het Programma Laadinfrastructuur vastgesteld. Laadinfrastructuur is nodig voor individueel personenvervoer, doelgroepenvervoer en taxi's, logistiek (bestel- en vrachtoertuigen), OV-bussen en vaartuigen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de netcongestie op het elektriciteitsnet. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk dat alle logistieke bedrijven hun netaansluiting verhogen zodat ze over kunnen op elektrische vrachtwagens. Samenwerking is daarom cruciaal evenals openbare snellaadstations. We kiezen er voor om hier een actievere rol in te gaan nemen. Waar deze het beste kunnen komen en wat onze rol als gemeente hier in is moet worden opgepakt. Hetzelfde geldt voor waterstoftankstations. Een integrale aanpak van (semi-)publieke en private stations voor duurzame energiedragers is nodig.

We gaan het netwerk van laadpalen in de openbare ruimte verdichten tot een fijnmazig netwerk. In onze tweejaarlijkse update van het programma laadinfrastructuur geven we hier vorm aan door de plaatsingseisen te versoepelen en voor de vraag uit te plaatsen. In de transitiefase kan er tijdelijk extra parkeerdruk komen als gevolg van de parkeerplaatsen voor deelmobiliteit en de laadplaatsen voor elektrische auto's. We kiezen er voor om hier in te voorzien, zodat meer inwoners kunnen overstappen. Dit kan op straatniveau leiden tot tijdelijk extra parkeerdruk, maar op wijk/stadniveau is hier geen sprake van.

# Stad en regio

## Met de stad

De uitgangspunten die we hierboven beschrijven, zijn impactrijk voor de inwoners en bedrijven in de stad. Nijmegen groeit en blijft alleen goed bereikbaar als iedereen duurzamere mobiliteitskeuzes maakt. Voor de aannemer die 's ochtends naar een klus moet met zijn eigen bestelauto en voor de mantelzorger die snel op een lastig bereikbare plek moet zijn, maar ook voor veel anderen waarvan we hopen dat ze hun bestemming gaan bereiken met OV, fiets, deelmobiliteit of te voet.

In het Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030 schrijven we dat we in gesprek gaan met bewoners en bedrijven over hun vervoersbehoeften en mogelijke oplossingen. Dat hebben we afgelopen jaren op verschillende manieren gedaan. Het beste voorbeeld is de participatie die heeft plaatsgevonden over de parkeernota. Honderden Nijmegenaren hebben hierover meegedacht. Onlangs hebben we de participatie uitgevoerd over de laadpalen en deelauto's die een plek moeten krijgen in onze wijken.

Bij het uitvoeringsplan voor de versnelling van de mobiliteitstransitie willen we inwoners en bedrijven intensief betrekken. Hiervoor stellen we een participatieplan op.

## Met de regio

Na het verdwijnen van de oude Stadsregio, heeft Nijmegen intensief meegewerkt aan de bouw van de Groene Metropoolregio. Nijmegen stond aan de wieg van de regionale mobiliteitsagenda die nu is vertaald in vijf speerpunten. De bus stopt niet met rijden bij de gemeentegrens, de snelfietsroute loopt door en veel mensen die in Nijmegen werken, wonen hier niet. Dat betekent ook dat een Nijmeegse aanpak niet alleen gericht is op Nijmegenaren, en dat sommige keuzes in Nijmegen minder effect zullen hebben als de regio niet meedoet. Daarom doen we dingen samen. Met de regio en de provincie zijn en blijven we in gesprek over maatregelen om duurzame mobiliteitskeuzes te stimuleren, transferia, (snel)fietspaden, (H)OV, verkeersmanagement, deelmobiliteit, elektrische laadpalen en duurzame binnenvaart.

## Financieel effect

We hebben een overzicht van alle investeringen. Deze investeringen en bovengenoemde uitgangspunten voor het stimuleren van ander gedrag zullen veel doen met de stadsbegroting. Deze effecten zullen we meenemen in discussies over het uitvoeringsplan en het vervolg daarvan. Een voorbeeld hiervan is het financiële effect van het afbouwen van het bezoekersparkeren in de binnenstad; we weten nu nog niet wat dit exact gaat betekenen. Hetzelfde geldt voor de activiteiten van Plan B.

Zoals eerder aangekondigd, zullen we in het uitvoeringsplan ook expliciet stil blijven staan bij prioritering en haalbaarheid. De beschikbaarheid van wegenbouwers, aannemers, verkeerskundigen, projectleiders, andere onmisbare vakmensen, de beschikbaarheid van energie en grondstoffen en de bereikbaarheid tijdens de vele werkzaamheden zal in hoge mate de voortgang van deze projecten bepalen.