

Van: Robertjan van Putten [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 10 mei 2019 12:14
Aan: Griffie Nijmegen
Onderwerp: Toekomstbeeld eerlijk stedelijk OV Nijmegen

Beste raadsgriffier van gemeente Nijmegen,

Onder het motto van “Eerlijk zullen we alles delen”, presenteert Comité Bus Aldenhof zelf een adviesrapport voor een betere en eerlijkere verdeling van de buslijnen in ons stadsdeel Dukenburg. Zou u bijgevoegd document als ingekomen stuk aan de raad kunnen doorgeven?

met vriendelijke groeten,
Robertjan van Putten



Toekomstbeeld eerlijk stedelijk OV Nijmegen

EINDRAPPORT

Eerlijk zullen we alles delen

adviseurs
mobiliteit

Actiecomité Aldenhof

Toekomstbeeld eerlijk stedelijk OV Nijmegen

Datum: 10 mei 2019
Betreft: Advies toekomstbeeld eerlijk stedelijk OV Nijmegen
Aan: Het college van Burgemeester en Wethouders gemeente Nijmegen,
beleidsmedewerkers Gemeente Nijmegen, Statenleden Provincie Gelderland
en Breng
Onderwerp: Oplossingsmogelijkheden voor lijn 4 Aldenhof en de rest van Dukenburg

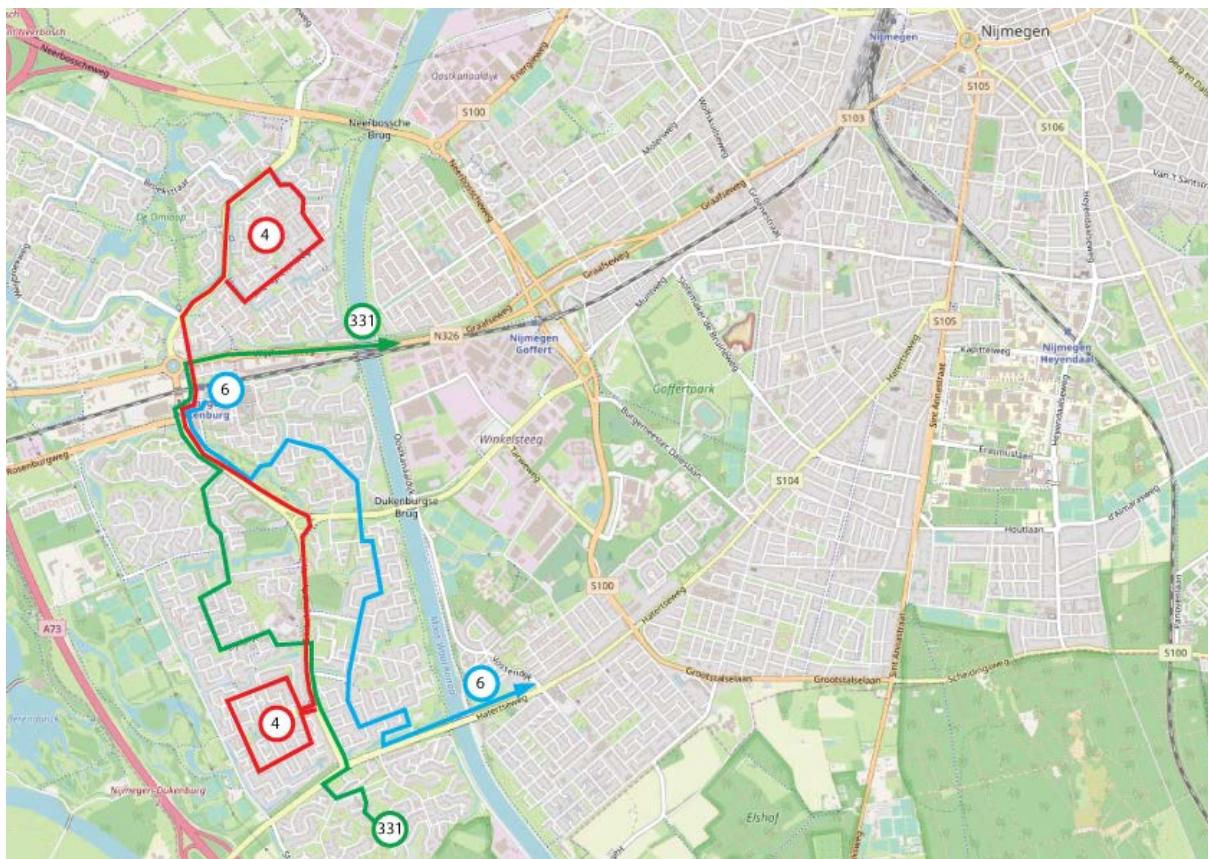
Geachte lezer,

In december 2017 is de dienstregeling van de Nijmeegse buslijn 4 ingekort, waardoor deze niet meer van station Dukenburg via Aldenhof en Hatert naar het centrum rijdt, maar pendelt tussen Aldenhof, station Dukenburg en Lindenholt Oost. Tevens wordt deze rit niet meer gereden met een reguliere stadsbus maar met een 8-persoons busje wat problemen oplevert met de reizigerscapaciteit; er blijven mensen bij de halte staan. Wij als wijkbewoners uit Aldenhof ervaren dit als een zware verslechtering van de bereikbaarheid van onze buurt.

Na ruim 1,5 jaar actievoeren, diverse bezoeken aan de gemeenteraad, het provinciebestuur en Breng, de vele beloftes en toezeggingen op beterschap, is het nu echt eens tijd om deze beterschap waar te maken. In november 2018 heeft Goudappel Coffeng een adviesrapport uitgebracht met de titel "Toekomstbeeld stedelijk OV Arnhem en Nijmegen". Hierin wordt onder andere uitleg gegeven over de drie niveaus voor het OV in de steden, wat goed openbaar vervoer allemaal inhoudt en wat er beter kan aan het huidige OV-netwerk in onder andere Nijmegen.

Toegespitst op stadsdeel Dukenburg adviseren zij een optimalisatie van buslijnen 4, 6 en 331 in 2021-2023. Dat eerste stuk onderschrijven wij uiteraard, de termijn waarop dat gerealiseerd moet worden hoeft wat ons betreft niet zo lang te duren. De oplossing die Goudappel aandraagt (doorsteek Aldenhof-Meijhorst), is wel wat kort door de bocht.

Omdat nog steeds geen constructieve en duurzame oplossing voor onze wijk is verzonnen en onze huidige bus als pleister op de wond wordt gezien, komen we nu zelf met een adviesrapport. Hierin schetsen we wel meer oplossingen dan dat Goudappel doet. We geven er onze visie op, maken kort inzichtelijk wat de gevolgen zijn en beoordelen de mogelijke oplossingen op een schaal van 1 tot 5 sterren. Aan u de schone taak deze oplossingen te onderzoeken op haalbaarheid en er uiteindelijk ook wat mee te gaan doen.



De bestaande situatie

Bovenstaand kaartje is een versimpelde weergave van de busroutes in Dukenburg. Dukenburg is globaal op de knippen in een deel ten westen van de Van Apelterenweg en Van Schuylenburgweg (bestaande uit Tolhuis, Meijhorst en Aldenhof) en een deel ten oosten van deze wegen (bestaande uit Zwanenveld, Lankforst en Malvert). Op de kopse kant ligt Weezenhof.

Lijn 6 en 331 rijden respectievelijk elke 10 a 15 minuten, lijn 4 slechts elke 30 minuten. Inmiddels gaat lijn 4 niet meer de brug over naar Hatert of het stadscentrum, alle andere Dukenburgse wijken kunnen dit nog wel. Van Aldenhof naar Hatert reizen duurt in plaats van de voormalige 5 minuten nu minstens een half uur, tenzij je het 3-voudige bedrag voor een flexbus wilt/kunt neerleggen.

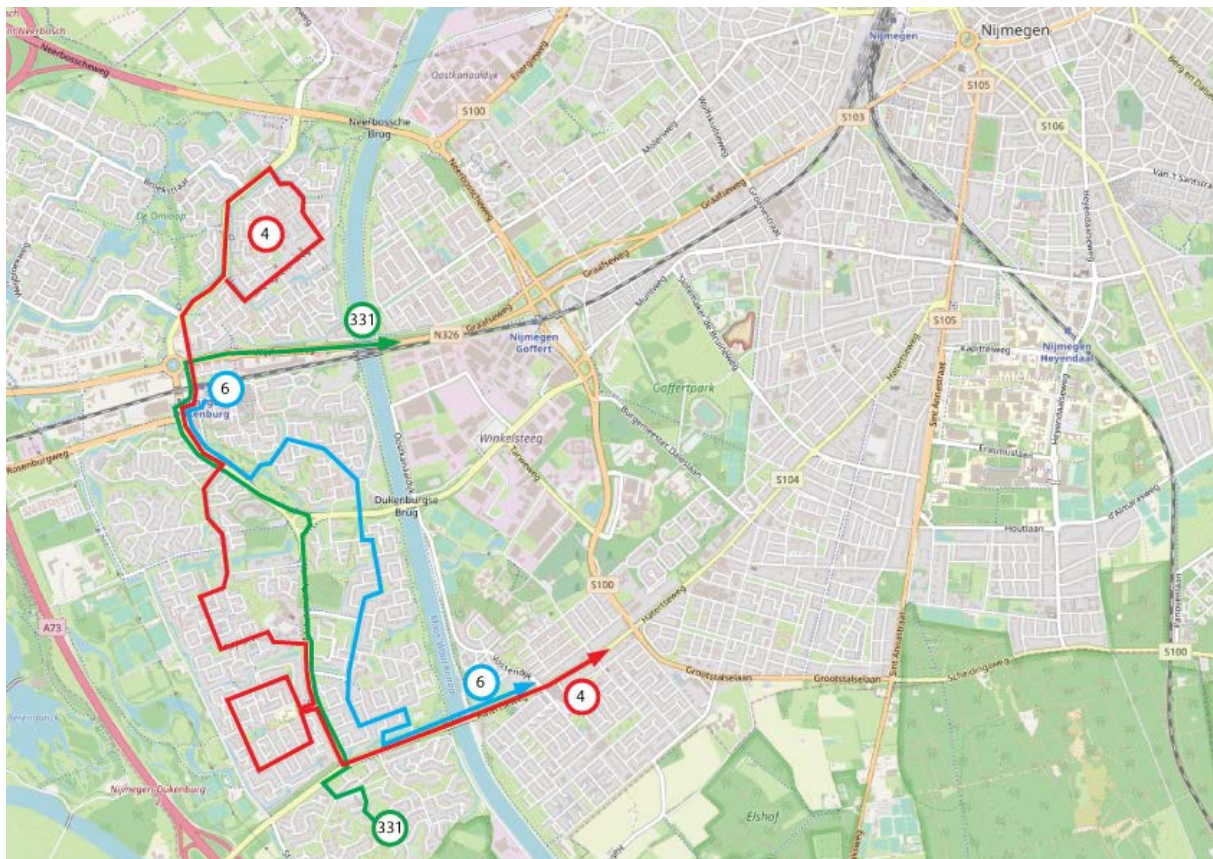
Pluspunten:

+ geen

Minpunten:

- geen eerlijke verdeling van buslijnen
- geen eerlijke verdeling van aanbod van bussen (frequentie)
- geen verbinding met Hatert en het centrum met lijn 4 (langere reis door overstap of dure flexbus)
- capaciteitsproblemen voor reigers op lijn 4 (8-persoonsbusje)
- onbetrouwbaar voertuig lijn 4 (kampt vaak met problemen)
- incheckapparatuur lijn 4 kampt vaak met storing (gratis reizen en geen registratie van reizigers)
- HOV-lijn 331 door de wijken in plaats van over de grote wegen

Waardering: 1 ster



Scenario 1: eerlijk herverdelen lijn 4 en 331

Wat ons betreft de meest eerlijke oplossing: alle Dukenburgse wijken hebben hiermee een verbinding met Hatert, Dukenburg en het stadcentrum. Door lijn 4 weer met een reguliere stadsbus te laten rijden en deze door Tolhuis en Meijhorst te laten rijden, naast het rondje Aldenhof en de brug over langs Hatert en naar het centrum ontstaat er een eerlijkere verdeling. Lijn 331 kan dan worden gestrekt en als snellere bus de middenweg door Dukenburg nemen en is hiermee ook nog beter toegankelijk voor oost Dukenburg. Een dergelijke wissel heeft ook al plaatsgevonden in Oosterhout met lijn 14 en 331, waarom zou dat in Dukenburg niet kunnen?! Deze herverdeling past dus in de trend door HOV-lijnen niet door wijken te laten slingeren, maar over de grote wegen te laten rijden. De vernieuwde lijn 4 zou minimaal 2x per uur moeten rijden. Om Tolhuis en Meijhorst er niet op achteruit te laten gaan zou 4x per uur nog beter zijn. Eventueel met een dynamisch aanbod gedurende de dag (in de spits / buiten de spits).

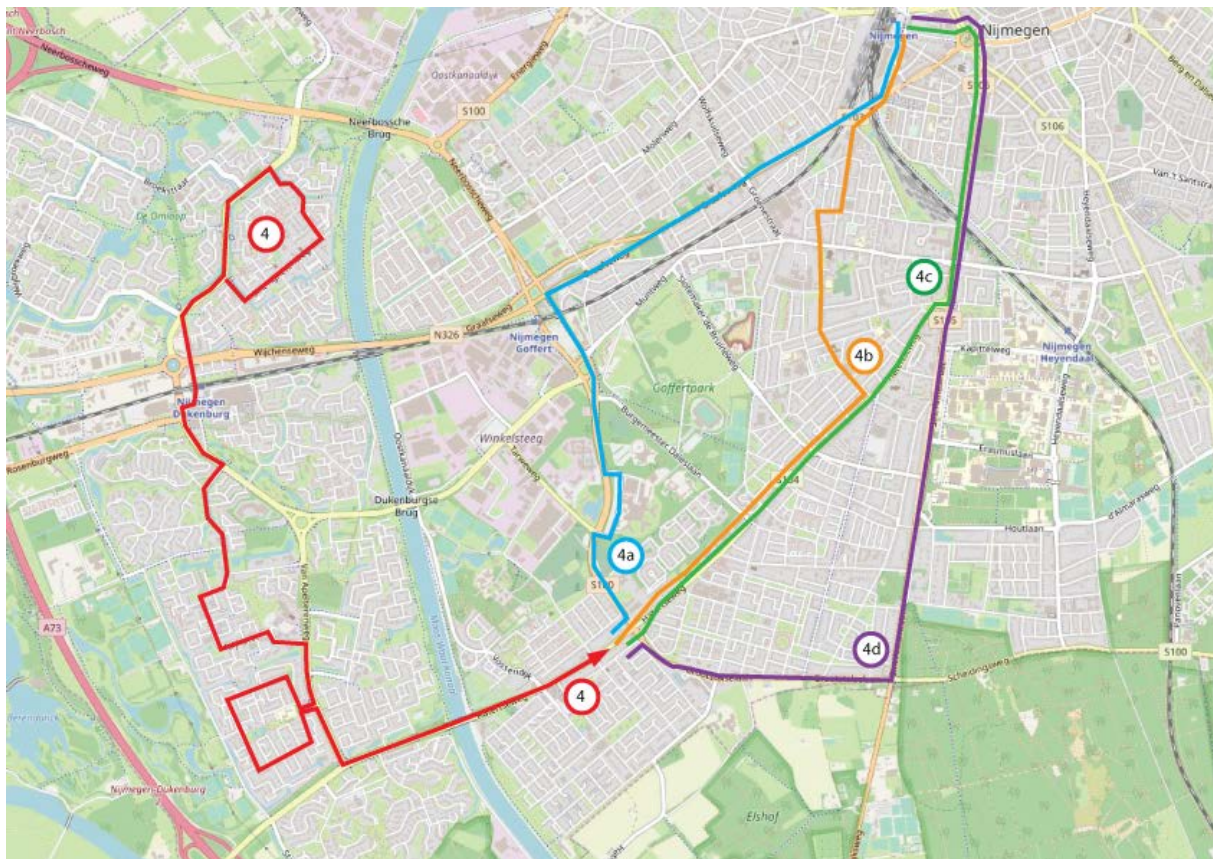
Pluspunten:

- + eerlijke verdeling van buslijnen
- + eerlijke verdeling van aanbod van bussen (frequentie)
- + een verbinding met Hatert en de binnenstad (geen langere reis door overstap of dure flexbus)
- + geen capaciteitsproblemen voor reigers op lijn 4 (geen 8-persoonsbusje)
- + betrouwbaar voertuig lijn 4
- + incheckapparatuur betrouwbaar
- + HOV-lijn 331 over de grote wegen in plaats van door de wijken

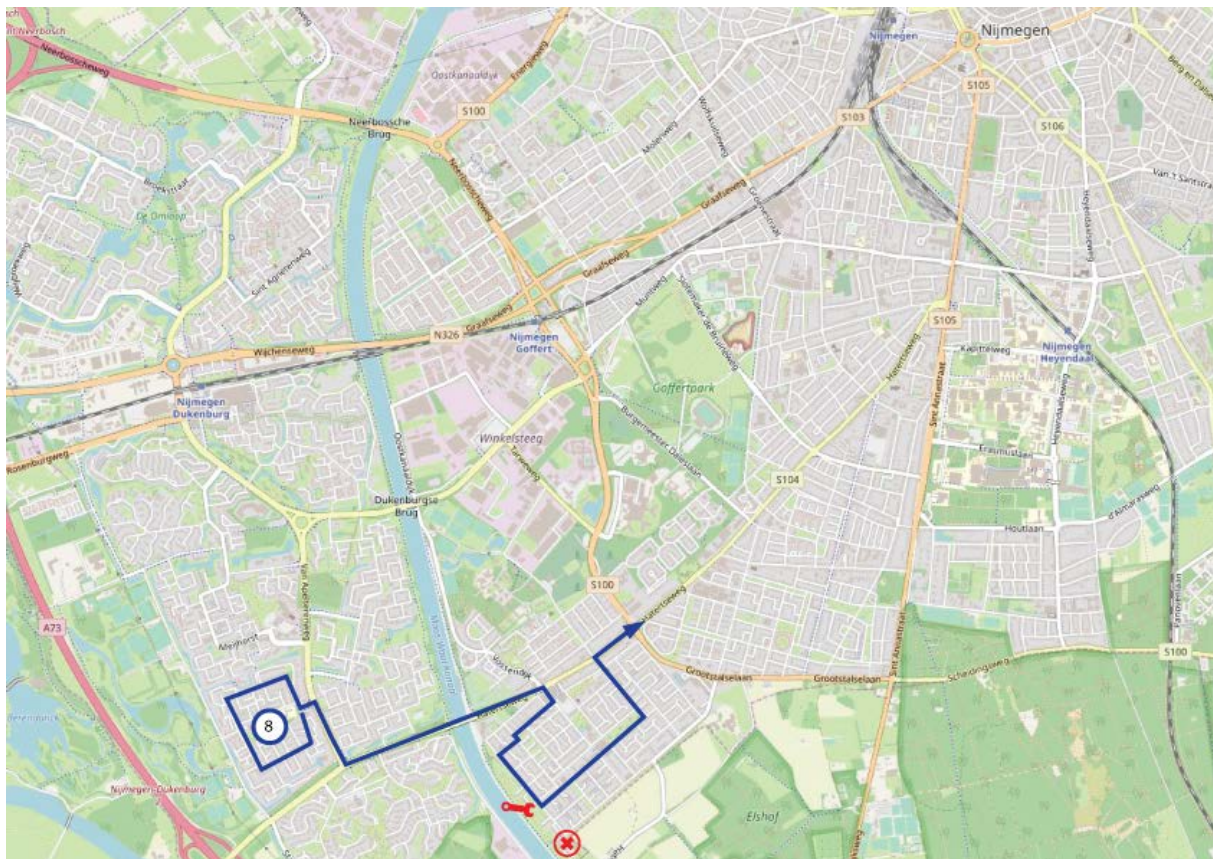
Minpunten:

- geen

Waardering: 5 sterren



Het vervoltraject naar de stad kan op verschillende manieren. Route 4a heeft onze grootste voorkeur, deze brengt Dukenburg beter in verbinding met ziekenhuis CWZ. Route 4b is het oude traject van lijn 4 (via Steenbokstraat door Hazenkamp en Nije Veld). Als deze route niet wenselijk is zijn route 4c (S104 en S105) en route 4d (S100 en S105) nog een optie.



Scenario 2: lijn 8 verlengen naar Aldenhof

Door lijn 8 te verlengen naar Aldenhof krijgen we alsnog weer een bus naar Hatert en het stadscentrum. Door deze over de Middachtenstraat, Hulckestijnstraat, Loevensteinselaan, Geersteinselaan en Couwenbergstraat te laten rijden kan deze verlenging worden gemaakt. Echter vervalt hierdoor de laatste halte van lijn 8 en zou een busluis gemaakt moeten worden tussen de Nijenrodestraat en Middachtenstraat. Als deze busluis niet wenselijk en haalbaar is zou nog over de Loevensteinselaan, Geersteinselaan en Couwenbergstraat kunnen worden gereden, maar dit gaat een 2^e bushalte kosten.

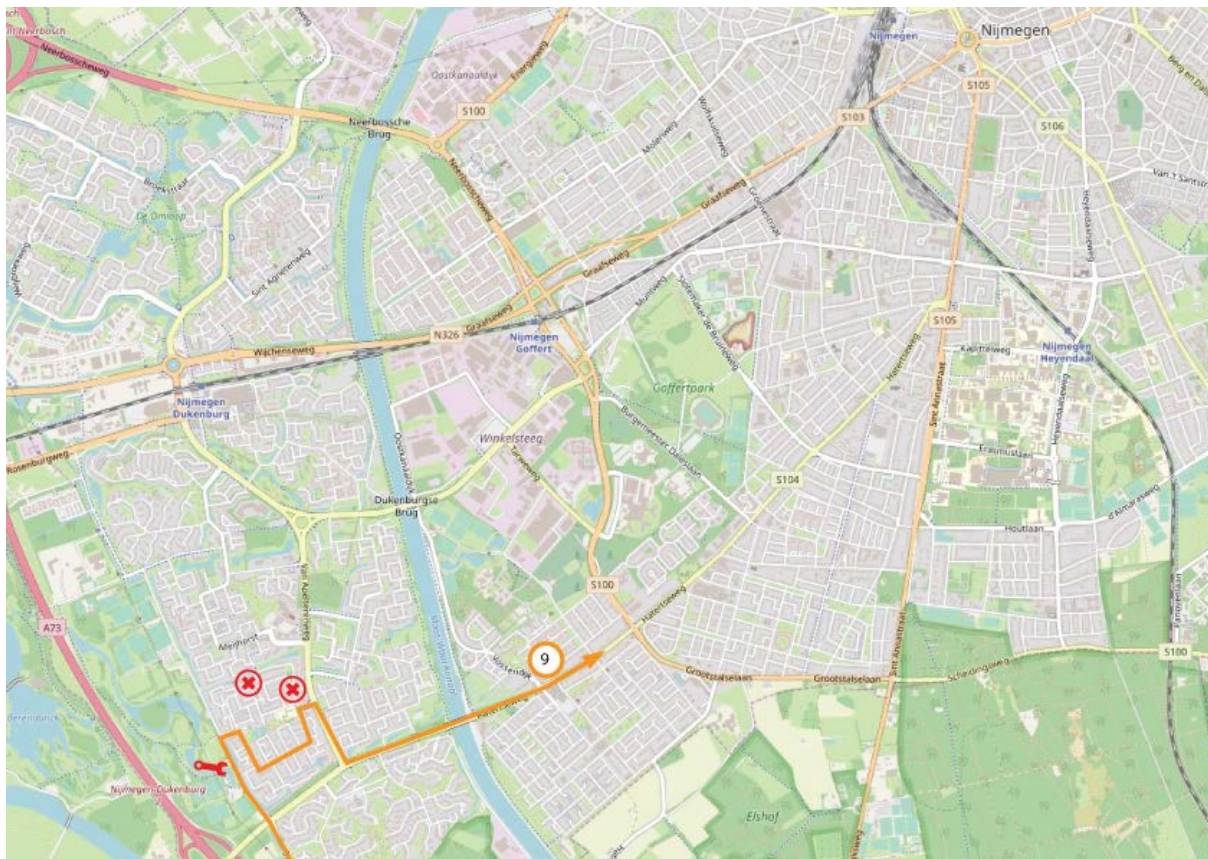
Pluspunten:

- + Aldenhof krijgt weer een bus naar Hatert en het centrum
- + beter aanbod van bussen in Aldenhof (frequentie)
- + geen capaciteitsproblemen voor reigers in Aldenhof (geen 8-persoonsbusje)
- + betrouwbaar voertuig
- + incheckapparatuur betrouwbaar
- + busroute door Hatertse straten waar voorheen geen bus reed (nieuwe haltes mogelijk)

Minpunten:

- aanleg busluis
- verval halte Hatert-Delsenhof
- indien geen busluis ook verval halte Middachtenstraat
- busroute door Hatertse straten waar voorheen geen bus reed (NIMBY, of eigenlijk NIMFY)
- geen verbinding meer met station/winkelcentrum Dukenburg

Waardering: 3 sterren



Scenario 3: lijn 9 weer door Aldenhof

In het verleden heeft lijn 9 al eens door Aldenhof gereden. De bus van en naar Grave kan weer terugkeren in Aldenhof, aan weerszijden van het zuidelijke deel van de ringweg liggen nog busperrons die een route in twee richtingen mogelijk maakt. Echter vervallen hierdoor 2 Aldenhofse haltes en zou Staddijk wegonderhoud moeten worden gepleegd. De asfalt rijbaan is in slechte staat en afgewaardeerd naar een 30-km/u straat. Niets doen aan deze weg is niet bevorderlijk voor een bus, nieuw asfalt draagt niet bij aan de geloofwaardigheid van 30 km/u (oogt dan weer 50 km/u, iets wat overigens nu ook al veel voorkomt) en inrichten als echte 30 km/u straat (elementverharding en snelheidsremmers) zal door Breng niet worden gewaardeerd, aan gemeente Nijmegen de keus wat te doen met Staddijk.

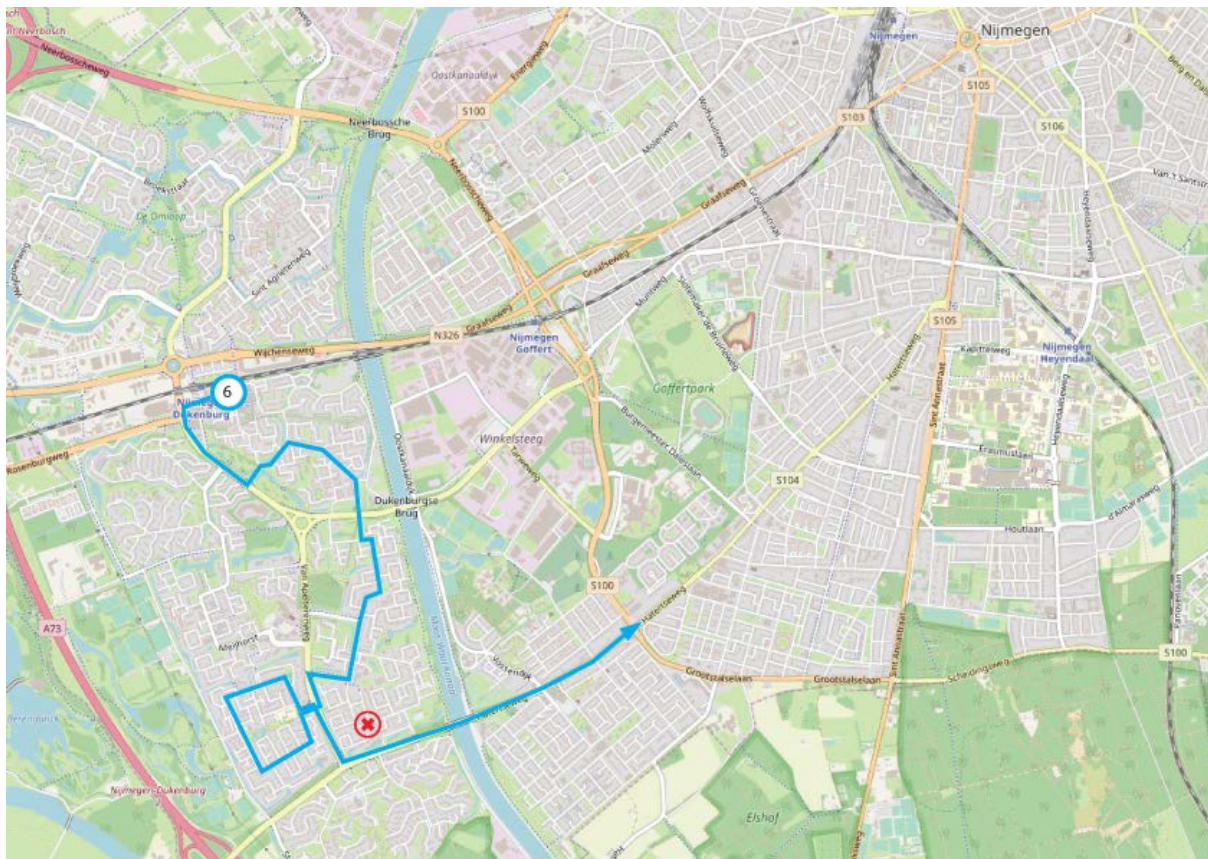
Pluspunten:

- + Aldenhof krijgt weer een bus naar Hatert en het centrum
- + geen capaciteitsproblemen voor reigers in Aldenhof (geen 8-persoonsbusje)
- + betrouwbaar voertuig
- + incheckapparatuur betrouwbaar
- + busroute naar Radboud UMC

Minpunten:

- mogelijke reconstructie Staddijk nodig
- verval haltes Aldenhof 50/70 en Aldenhof 52/64
- geen verbinding meer met station/winkelcentrum Dukenburg

Waardering: 3 sterren



Scenario 4: aanpassen lijn 6

Door lijn 6 door Aldenhof te laten rijden komt in Malvert 1 halte te vervallen. Echter bestaat ook de kans dat het plaatje op de volgende pagina (efficiënt voor Breng) wordt uitgevoerd. Hiermee verlies Malvert alsnog 1 halte en Aldenhof alle 5. In feite schieten we met een bus die de Aldenhof schampt niets op.

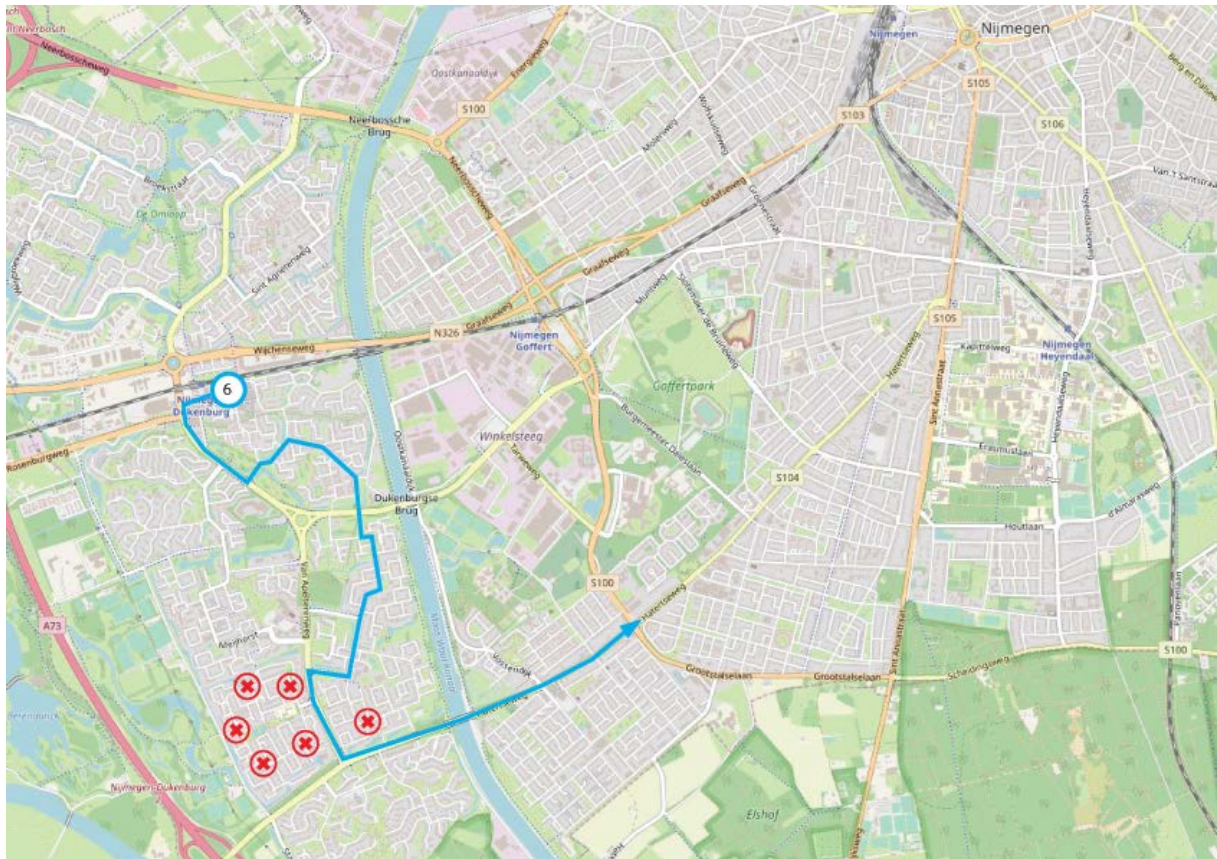
Pluspunten:

- + Aldenhof krijgt weer een bus naar Hatert en het centrum
- + geen capaciteitsproblemen voor reigers in Aldenhof (geen 8-persoonsbusje)
- + betrouwbaar voertuig
- + incheckapparatuur betrouwbaar
- + busroute naar Radboud UMC

Minpunten:

- verval haltes Malvert 13^e straat

Waardering: 3 sterren



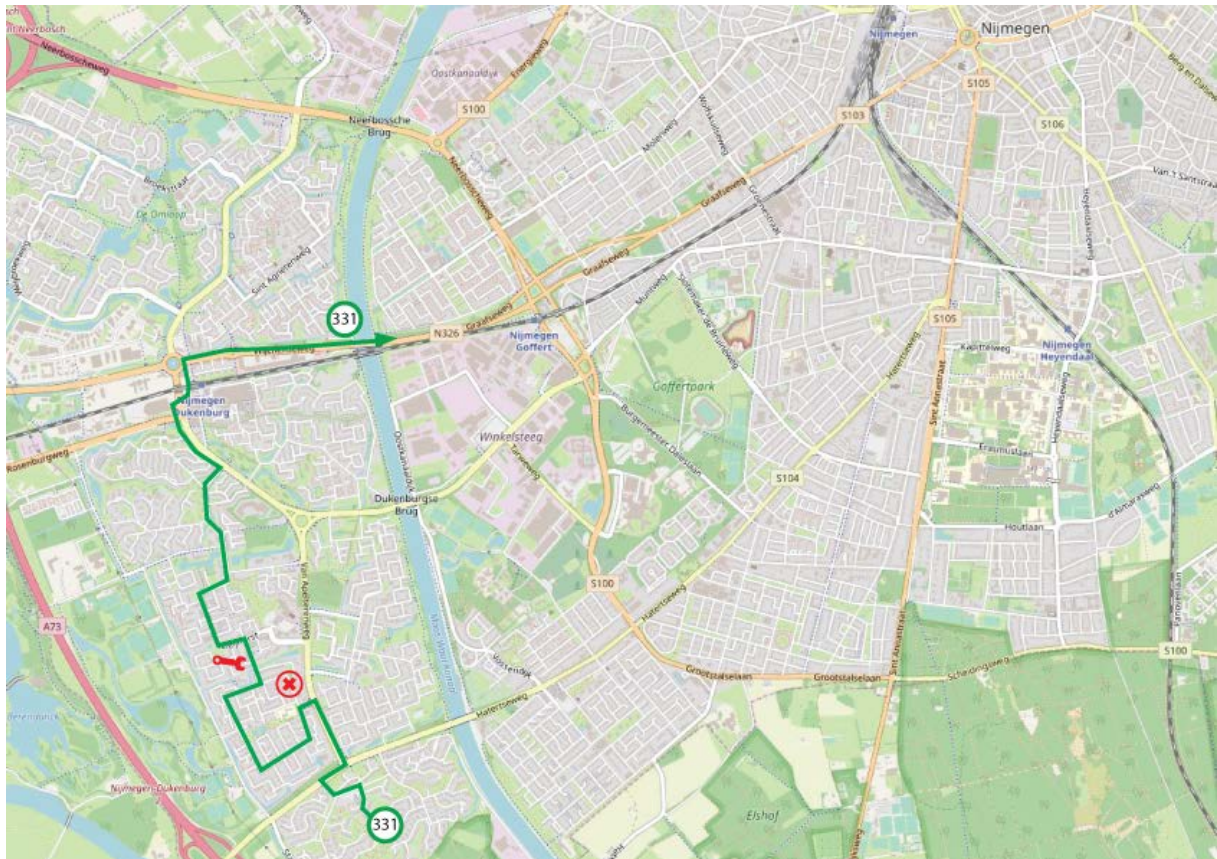
Pluspunten:

+ geen

Minpunten:

- verval haltes Malvert 13^e straat en alle haltes Aldenhof

Waardering: 1 ster



Scenario 5: doorsteek Aldenhof-Meijhorst

Wanneer er toch een doorsteek gemaakt zal worden tussen Aldenhof en Meijhorst, heeft de route op het bovenste plaatje onze voorkeur. Er vervalt dan maar 1 halte. Met een doorsteek vervalt wel het rustige karakter van de 71^e straat en moeten maatregelen worden getroffen om geen sluiproute voor auto's te worden. Bovendien krijgt met een doorsteek Breng vrij spel om het plaatje op de volgende pagina uit te voeren. Hiermee verlies Aldenhof 4 haltes en zijn we alsnog amper geholpen, 331 gaat immers niet naar Hatert.

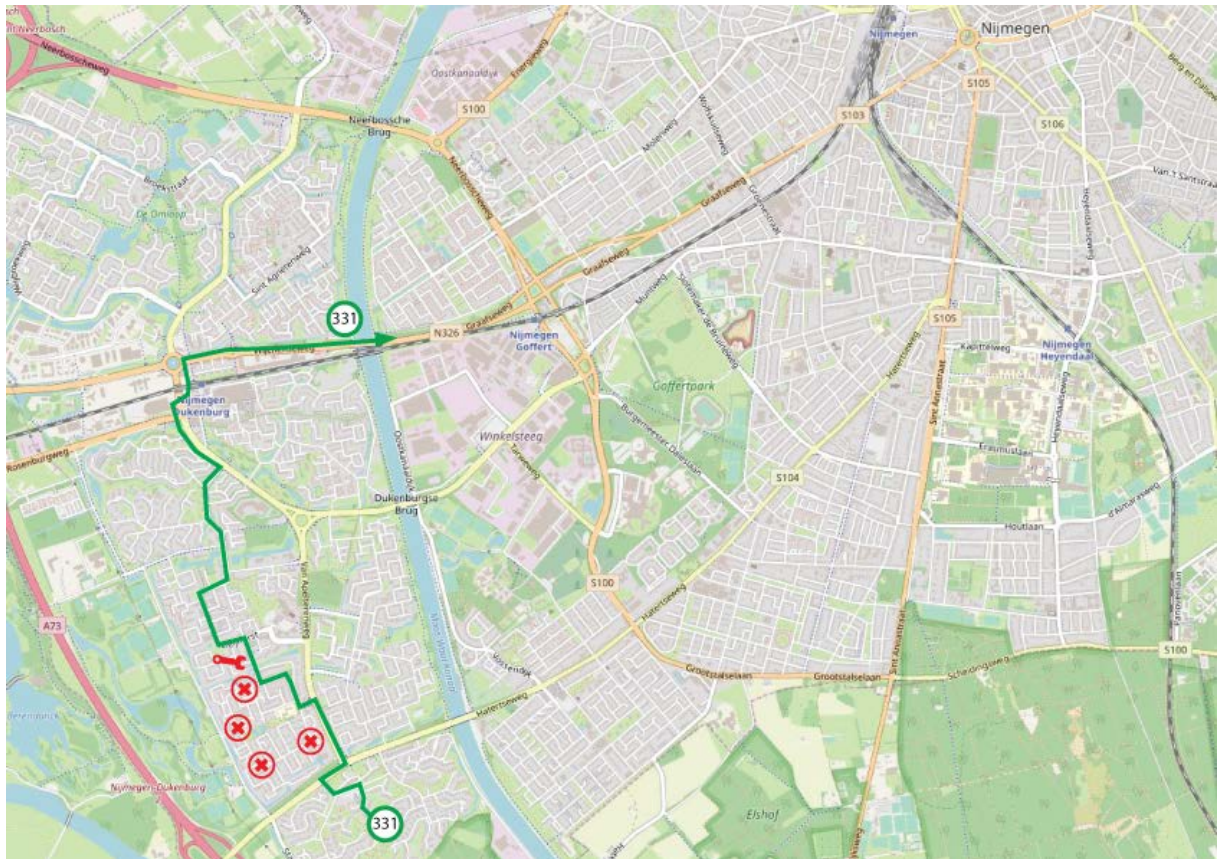
Pluspunten:

- + Aldenhof krijgt weer een bus naar het centrum
- + beter aanbod van bussen in Aldenhof (frequentie)
- + geen capaciteitsproblemen voor reigers in Aldenhof (geen 8-persoonsbusje)
- + betrouwbaar voertuig
- + incheckapparatuur betrouwbaar

Minpunten:

- aanleg doorsteek Aldenhof-Meijhorst
- verval halte Aldenhof 50/70
- busroute door Aldenhof 71^e straat waar voorheen geen bus reed (NIMBY, of eigenlijk NIMFY)
- geen verbinding met Hatert

Waardering: 2 sterren



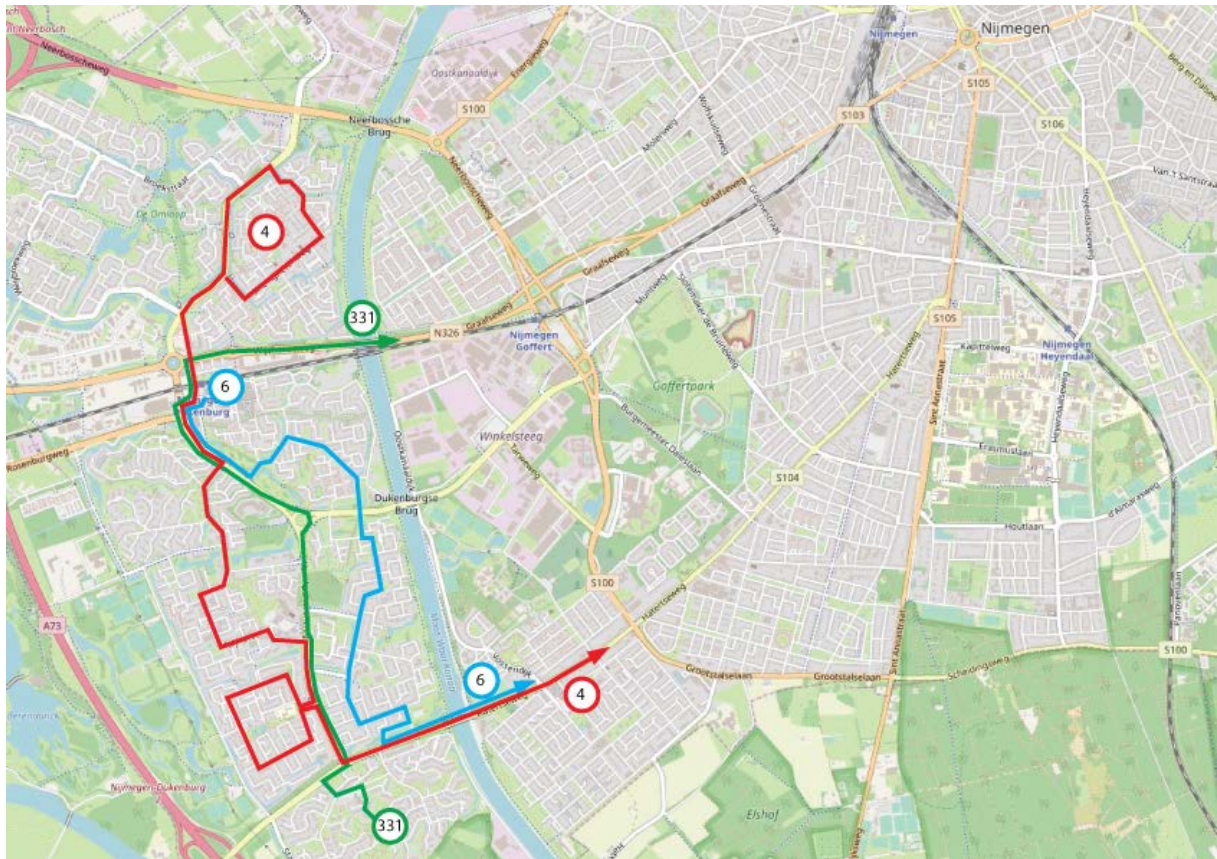
Pluspunten:

+ geen

Minpunten:

- aanleg doorsteek Aldenhof-Meijhorst
- verval 4 haltes in Aldenhof
- busroute door Aldenhof 71^e straat waar voorheen geen bus reed (NIMBY, of eigenlijk NIMFY)
- geen verbinding met Hatert

Waardering: 1 ster



Conclusie

Van alle mogelijke scenario's heeft scenario 1 de hoogste waardering. Wanneer scenario 1 wordt uitgevoerd:

- vervallen geen bushaltes;
- zijn geen dure civieltechnische ingrepen nodig;
- kan HOV-lijn 331 worden gestrekt en wordt daarmee nog sneller en concurrerender aan de sprinter naar Elst/Arnhem;
- is het busnetwerk in Dukenburg eerlijk verdeeld;
- wordt lijn 4 weer een rendabele lijn;
- kan Actiecomité Aldenhof worden opgeheven, missie volbracht!