

Gemeente Nijmegen
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum	7 januari 2025
Ons kenmerk	u25.00600
Onderwerp	Reactie Hermes op concept Netwerkvisie Mobiliteit
Behandeld door	
Doorkiesnummer	
E-mail	

Geachte raadsleden,

Bij deze willen wij, Hermes/Breng als Concessiehouder van de noodconcessie SAN Bus, reageren op de -concept- Netwerkvisie Mobiliteit (NVM) zoals deze dit najaar is gepresenteerd door de gemeente Nijmegen.

Voordat we concreet ingaan op het document wijzen wij graag naar de Bijlage "Impactanalyse 30 km/u voor OV". Dit is een korte handleiding voor wegbeheerders waarin Hermes/Breng haar visie geeft op de uitrol van GOW30 in steden en dorpen. Dit document vormt ook de basis voor deze reactie.

Ten aanzien van de Netwerkvisie onderschrijft Hermes/Breng uiteraard het hogere doel van 30 km/u: het verhogen van de verkeersveiligheid.

Tegelijkertijd zorgt de Woondeal Gelderland ervoor dat er in de regio Arnhem Nijmegen ca. 33.000 woningen gebouwd moeten worden waarvan ruim 13.000 in Nijmegen; met de bijbehorende mobiliteitsopgave. De gemeente streeft ernaar om ondanks de groei van het aantal huishoudens het autoverkeer met 10% terug te dringen, het autobezit met 20% af te laten nemen en fiets- en OV gebruik met 20% te laten stijgen.

Wil het OV een serieus alternatief zijn en kunnen bijdragen aan de gewenste mobiliteitsshift in Nijmegen zal er gestreefd moeten worden naar hoogfrequent, snel en comfortabel OV. Niet op het huidige peil maar duidelijk daarboven, op alle drie aspecten.

Het eerste aspect, hoogfrequent, wordt mogelijk afgedekt in de lopende aanbesteding Arnhem Nijmegen Foodvalley en ondersteunt in de nog op te stellen "Visie OV, Nijmegen". De NVM gaat voorsnog uit van 4x per uur voor het verbindend net. Voor het ontsluitende OV worden geen minimum frequenties genoemd. Wij zien mogelijkheden om de ambities van de gemeente Nijmegen te kunnen realiseren door hoogfrequente lijnen te exploiteren. Niet alleen op verbindende lijnen maar ook op drukke stadslijnen.

De volgende twee aspecten, snel en comfortabel, vergen principiële keuzes in de inrichting van hoofdroutes en ontsluitende routes in woonwijken. Zoals bekend worden de grote reizigersstromen



Datum
Uw kenmerk
Blad

7 januari 2025
u25.00600
2

in Nijmegen deels afgewikkeld met regionale c.q. verbindende buslijnen over hoofdroutes (bijv. vanuit Druten en Millingen) maar ook voor een belangrijk deel met drukke stadslijnen. Een voorbeeld is o.a. lijn 6 (naar Neerbosch Oost en Dukenburg).

De NVM schetst een beeld waarin het OV, ondanks de snelheidsverlaging op een groot aantal wegen, toch in ruime mate wordt gefaciliteerd: de ontsluitende lijnen behouden voorrang op stadsstraten, geasfalteerde GOW30 wegen, terughoudendheid met verkeersremmers en halteren op de rijbaan. En als het gaat om verbindende lijnen op stedelijke hoofdwegen wil de gemeente de betrouwbaarheid van de dienstregeling verbeteren. Met dosering van autoverkeer aan de rand van de stad, voorsorteerstroken en busbanen en realisatie van stadsrandhubs (P+R). Een en ander moet leiden tot OV dat qua doorstroming het huidige niveau haalt.

De concept-netwerkvisie concretiseert deze voornemens slechts beperkt. De hoofdroutes zijn op kaart gezet en de beoogde HUB's zijn ingetekend. Wel wordt in de doorkijk (§3.5) een busbaan langs de Singels beschreven evenals mogelijke busbanen daar waar 2x2 rijstroken wordt teruggebracht naar 2x1 rijstrook.

Wij dringen aan op een verdere/gedetailleerde uitwerking van de beoogde maatregelen/verbeteringen voor het OV. Dat kan in de genoemde Uitvoeringsplanning of de nog op te stellen Visie Openbaar Vervoer. Vanuit haar ontwikkelrol wil Hermes/Breng daarbij graag ondersteunen en haar expertise op dit vlak inbrengen.

Op dit moment worden in de NVM aannames gedaan over de mogelijke effecten van maatregelen. In plaats daarvan vragen wij u om in de OV Visie normen te definiëren voor het OV netwerk die als harde randvoorwaarde fungeren om detailbeslissingen te kunnen nemen. Dat zijn normen t.a.v. reistijd over bepaalde trajecten, snelheid van het netwerk c.q. lijn, concurrentiepositie t.o.v. de auto, comfortaspecten, maximale loopafstanden naar haltes etc. Maar ook een maatregelenkaart waarop de voorgenomen infra-verbeteringen op korte en lange termijn worden verbeeld. Deze normen en voorgenomen investeringen in doorstroming moeten resulteren in een verbeterd OV. Mocht op een bepaald trajectdeel de snelheid worden verlaagd, dan dient dit op een ander trajectdeel gecompenseerd te worden. Alleen dan kan de gewenste mobiliteitsshift daadwerkelijk gerealiseerd worden.

Wij streven naar een situatie waarin we gezamenlijk (gemeente, provincie, Hermes/Breng) en op basis van een zeer concrete visie en heldere uitgangspunten kunnen toewerken naar de gewenste schaa sprong in het OV in en rond Nijmegen.

Met de voorgestelde concretisering zet de gemeente een stip op de horizon waar gemeente, provincie en vervoerder in gezamenlijkheid en met een integrale benadering naartoe kunnen werken. Ook is er daarmee een kapstok waar de te nemen maatregelen in de toekomst aan opgehangen kunnen worden. Wij willen vermijden dat wij als OV bedrijf (al dan niet ondersteund door de provincie) elke keer weer en bij elk individueel project het belang van het OV moeten bevechten.

Naast de wens voor een meer concrete visie zijn er ook nog een aantal inhoudelijke opmerkingen over deze netwerkvisie.



Datum
Uw kenmerk
Blad

7 januari 2025
u25.00600
3

- Als het gaat om inrichting van wegvakken is de primaire wens van Hermes/Breng dat de gemeente bij de inrichting van GOW30 straten de meest recente CROW richtlijnen respecteert (CROW-richtlijn Openbaar Vervoer, februari 2020).
- Uit recente ervaringen met het opheffen van de busbaan over de Waalbrug is gebleken dat de uit een theoretisch onderzoek gemaakte keuze in de praktijk niet uitpakt zoals verwacht. Waardoor de bus in toenemende mate op de Waalbrug vastloopt. Wij hopen dan ook dat de aannames in de NVM goed worden onderbouwd. En willen daarbij graag betrokken worden.
- Vanuit de ervaring op de Muntweg stellen wij dat voorrang voor hoofdfietsroutes op OV-routes een negatief effect heeft op de doorstroming. We verwijzen naar de Muntweg waar de voorrang na vele aanpassingen weer ongedaan is gemaakt. De ervaringen leert dat fietsers die voorrang krijgen die ook consequent nemen. Met name in de omgeving van onderwijsinstellingen blijkt het bijzonder moeilijk om in de spits de fietsersstroom te kruisen.
- GOW30 omvat in de NVM 84 trajecten. Waaronder een aantal (beoogde) HOV-trajecten. Terwijl wij (en de provincie) ernaar streven om drukke lijnen te vrijwaren van 30 km/u zones. Wij willen dan ook graag in goed overleg de voorlopige keuzes bespreken.
- Wij willen de gemeente graag ondersteunen bij het opstellen van de Visie OV. Specifieke/technische opmerkingen over bijvoorbeeld ruimtebeslag door camera's i.p.v. buitenspiegels, aard en omvang van busvriendelijke drempels willen wij graag in ambtelijk overleg bespreken.

Zoals aangegeven worden wij graag, als expert voor het openbaar vervoer, betrokken bij de nadere uitwerking van de Netwerkvisie en natuurlijk de Visie OV. Wij zijn van mening dat door samenwerking tussen gemeente en vervoerder Nijmegen haar ambities m.b.t. opwaardering van haar OV beter in kan vullen. Dat moet ertoe leiden dat de gewenste mobiliteitsshift in de komende jaren daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Met vriendelijke groeten,
Hermes Openbaar Vervoer B.V.


Drs. M.H.G. (Martijn) Mentink
Regiodirecteur Transdev regio Zuidoost

Bijlage: Impactanalyse 30 km/u voor OV



BIJLAGE: Impactanalyse 30 km/u voor OV

Algemeen

Aan het OV wordt, net zoals aan de fiets, in verkeers- en mobiliteitsplannen een belangrijke rol en prioriteit toegekend om in de nabije toekomst tot meer duurzame en veilige vormen van vervoer te komen. Bovendien wordt in veel gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen het OV een belangrijke rol toebedeeld in het terugdringen van het autoverkeer en daarmee het leefbaar houden van de kern. Met duurzaam veilig en 30 km/h binnen de bebouwde kom lopen we het risico dat het OV onbedoeld minder aantrekkelijk wordt.

De aantrekkelijkheid van OV wordt in hoofdzaak bepaald door 5 factoren:

1. reissnelheid (zowel subjectief als objectief)
2. ritfrequentie
3. aansluitingen
4. nabijheid van de halten
5. comfort van de rit

Vuistregel: iedere kilometer verlaging van de gemiddelde snelheid leidt tot ca. 5% extra rijtijd en in veel gevallen ook tot inzet van extra voertuigen. Verlaging van de reissnelheid leidt uiteraard ook tot een dalend aantal reizigers. Met behulp van elasticiteitsmodellen kan het effect op reizigersaantallen becijferd worden. De rapportage vermeldt een aantal onderzoeken waarin het aantal dienstregelingen (dru) toeneemt met 5-13%. Ofwel de rijtijd van de bus neemt met 5-13% toe.

- Bij een gemiddelde ritduur in de stad van 15 minuten kan dit leiden tot een ca. 2 min. langere rijtijd. De gangbare elasticiteitsmodellen vertalen dat in ca. 3% reizigersdaling. Ofwel een verslechtering van de modal split.
- Financieel leidt het dus tot hogere exploitatielasten bij minder reizigersopbrengsten.
- Dit kan vervolgens leiden tot een daling van het aantal ritten waardoor ook aansluitingen op bijv. de trein verloren gaan.
- In geval wordt gekozen voor verlegging van de busroute kan de loopafstand naar de halten (te) groot worden.
- Bij handhaving van de busroute kan het reiscomfort dalen afhankelijk van aard en omvang van het wegontwerp en de gekozen verkeersremmers.

Kortom: er dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met het belang van het OV. De vraag is dan ook: hoe maak je een zorgvuldige afweging tussen verkeersveiligheid en doorstroming OV?

Basiswens

De basiswens voor het OV in zijn algemeenheid is handhaving van de huidige reissnelheden. Het is daarom belangrijk om OV routes zoveel mogelijk te ontzien als het gaat om afwaardering van 50 naar 30 km/u. Met andere woorden: draai de discussie ten dele om als het gaat om bus routes: dus niet standaard 30 tenzij er overwegingen zijn om 50 te handhaven maar standaard 50 tenzij er overwegingen zijn om 30 te introduceren. *Wat te doen als GOW30 wenselijk is?*

1. Betrek het OV bij de allereerste fase van planvorming.
 - a. Door vroegtijdige betrokkenheid kunnen de gevolgen voor het OV goed in beeld worden gebracht (extra reistijd, gevolgen voor aansluitingen, extra kwantiteiten etc.) en worden



- b. meegewogen. Bovendien is er dan voldoende tijd om mogelijke alternatieven te onderzoeken en waar nodig het netwerk aan te passen.
 - Vroegtijdig betekent in dit geval: nog voordat de plannen in de openbaarheid komen.
 - Betrek hierbij ook nadrukkelijk de opdrachtgever voor het OV. Hij draagt immers de financiële consequenties van de gevolgen.
- 2. Benader GOW30 concessie breed.
 - a. Met de Stadsregio Arnhem Nijmegen als voorbeeld: het SAN kent 18 gemeenten. Als die elk 4 projecten GOW30 starten hebben vervoerder en concessieverlener in totaal 72 projecten onderhanden. Individueel zal het effect van elk van de projecten beperkt zijn; afwaardering van GOW50 naar GOW30 op één busroute in één wijk heeft geen schokkende gevolgen voor het OV als geheel. Zodra echter alle 72 projecten gerealiseerd zijn kan het effect voor onze reizigers aanzienlijk zijn.
 - Nu al blijkt het in de dagelijkse praktijk lastig om de som van diverse maatregelen in ogenschouw te nemen. Vanuit de projectmatige benadering van infra-aanpassingen kunnen gevolgen uitsluitend per project besproken worden. De integrale benadering ontbreekt.
 - b. In dat kader is betrokkenheid van de opdrachtgever essentieel. Mede met het oog op volgende aanbestedingen.
- 3. Laat in de keuze van wel/niet introductie GOW30 het belang van de betreffende buslijnen meewegen. GOW30 heeft op magere, laagfrequente corridors minder impact dan op drukke corridors.
 - a. Wij stellen daarom voor om een grens te definiëren tussen magere en drukke corridors:
 - Drukke corridor ≥ 4 ritten per uur per richting
 - Magere corridor < 4 ritten per uur per richting

(1) Daarbij tekenen we aan dat een dergelijke grens geen vrijbrief mag zijn om bij concessies met een groot aandeel landelijk gebied en navenant lage frequenties GOW30 rücksichtslos door te voeren met beperkte aandacht voor het OV.
- 4. Denk bij GOW30 en de wens om fietsers en motorvoertuigen hun eigen deel van de rijbaan te geven ook aan de mogelijkheid om fietsroutes te verleggen.
 - a. Dat kan vaak gemakkelijker dan routes verleggen waar bussen gebruik van moeten maken.



Datum
Uw kenmerk
Blad

7 januari 2025
u25.00600
6

5. Kies bij GOW30 voor maatregelen die de bus niet of in mindere mate raken dan het overige verkeer.
 - a. Te denken valt o.a. aan:
 - Knip in de weg met bussluis
 - Busvriendelijke drempels
 - Wegversmallingen die tevens bushalte zijn
 - Opheffen van parkeerplaatsen direct langs busroutes
 - (1) Wij constateren in de praktijk dat straten waar geen bus rijdt in toenemende mate “dicht worden geplamuurd” met oa. zeer bus-onvriendelijke drempels. Dat betekent in geval van bijv. werkzaamheden dat er geen omleiding ingesteld kan worden waardoor reizigers hun bus tijdelijk moeten missen.
6. Compenseer de vertraging op het GOW30 traject met maatregelen elders op de route.
 - a. Denk daarbij oa. aan:
 - versnelling door meer prioriteit voor de bus (VRI's/Intelligente VRI's)
 - samentrekken van haltes daar waar de halte-afstanden gering zijn
 - het opwaarderen van trajectdelen van GOW50 naar GOW70Een en ander indachtig genoemde basiswens.
7. Als GOW30 en de bus onverenigbaar blijken kan onderzocht worden of een andere busroute haalbaar is. Al dan niet met aanvullende maatregelen zoals aangepaste toeleidende voet- en fietspaden naar andere haltes.
 - a. Een alternatieve route is natuurlijk mede afhankelijk van de functie van de betreffende buslijn(en). HOV rechtvaardigt wellicht een routewijziging naar een GOW50 weg terwijl een drukke ontsluitende stadslijn hier absoluut niet bij gebaat is.
 - Ook hierbij een kanttekening: het straktrekken van lijnen is al vele jaren aan de orde. Getuige de randontsluiting van veel kleine kernen in het landelijke gebied. Het is dus niet de ideale oplossing met grote potentie maar moet per situatie worden beoordeeld.