

Provinciale Staten
Huis der Provincie
Markt 11,
6811 CG Arnhem

Datum 16 juni 2020
Betreft Reactie provinciale mobiliteitsvisie

Geachte heer/mevrouw,

Met interesse hebben wij kennis genomen van de visie voor een bereikbaar Gelderland. In deze veranderende tijd waarbij het maken van een bewuste mobiliteitskeuze en duurzame mobiliteit steeds belangrijker wordt is het goed om te lezen dat hier ook vanuit de provincie Gelderland over wordt nagedacht en richting gegeven wordt hoe dit te bereiken. Juist nu we door de uitbraak van corona meer aan huis zijn gebonden zien we dat we in staat zijn om minder te reizen dan voorheen werd gedacht. Een groot deel van de Nederlanders werkt thuis en/of denkt bewust na over welke reizen zij wel maken en met welk vervoersmiddel.

Graag geven wij vanuit Nijmegen onze overwegingen en kansen mee die wij zien na het lezen van de visie. Daarnaast bieden wij graag zowel vanuit de gemeente als vanuit de regio onze samenwerking aan om samen te werken aan een bereikbaar Gelderland.

Hieronder geven wij per bouwsteen een terugkoppeling op de visie:

Realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties

In de visie is veel aandacht voor de realisatie van hubs zowel aan de rand van de stad als in de stad zelf. Dit sluit zeer goed aan op één van onze ambities, zoals beschreven in ons ambitiedocument mobiliteit. Wij zien kansen om samen met de provincie en de regio te onderzoeken waar deze hubs gerealiseerd kunnen worden. Daarbij maken we wel de kanttekening dat hubs aan de rand van de stad zorgen voor een extra overstap voor reizigers. Om hubs te laten werken moeten ze dus niet alleen van hoogwaardige kwaliteit zijn maar moet het ook onaantrekkelijk zijn om met de auto verder de stad in te rijden. Hierin zien wij een deel van de oplossing. Daarnaast is het belangrijk dat je door gebruik te maken van een hub snel(ler) in de stad bent. Aansluiting op frequente OV-lijnen naar de stad maar ook naar het omliggende gebied is daarbij van belang. Daarnaast missen we aandacht voor het stallen van fietsen, zowel bij hubs aan de rand van de stad maar nog belangrijker bij de hubs in de stad. Bij OV knooppunten zoals station Lent of Nijmegen centrum verwachtten we in de toekomst een toenemende vraag naar fietsparkeerplekken.

Postadres

Gemeente Nijmegen
ST30
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon

Emmy Donkers
e.donkers@nijmegen.nl
T 024 – 329 29 54

Ons kenmerk

E20.002597

Bijlage(n)

Bijgevoegd: Ja

De introductie van de eerste 24 uur gratis stallen kan met name bij stationslocaties de efficiëntie van het stallingsgebruik verhogen. In navolging van experimenten in andere steden zien wij hierin ook in Nijmegen een rol voor de provincie weggelegd. Om hubs te laten werken is een gedegen aanpak nodig, wij denken hierin graag mee zodat hubs samen met andere maatregelen zoals het stimuleren van lopen en fietsen kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid.

Inzetten op fietsen op korte afstanden

Zowel lopen als fietsen vormen een goed alternatief om het aantal autoritten te verminderen en met name de stedelijke gebieden bereikbaar te houden. Binnen de gemeente Nijmegen zien we de afgelopen jaren al een sterke groei van het fietsgebruik. Het verbeteren en uitbreiden van het fietsroutenetwerk is dan ook nodig om een verdere groei op te kunnen vangen en te bewerkstelligen. In de visie lezen we terug dat hier ook de ambitie van de provincie Gelderland ligt. De provincie geeft aan kansen te zien om het fietsen te stimuleren op de korte afstanden van 0-7 km. Deze mogelijkheden zien wij ook, zowel op de korte afstanden (0-7 km) vanuit de wijken naar het centrum en onderling als op de (middel)lange afstanden (>7 km), vanuit Nijmegen naar de regio. Wij denken dan aan het verbeteren van fietsroutes van en naar Lindenholt en Dukenburg, van en naar de nieuwbouwlocaties Waalfront en Winkelsteeg en de westflank route Nijmegen-Arnhem. Daarnaast kan het stimuleren van juist de langere afstanden bijdragen om de druk op bijvoorbeeld de A50 te verlagen. Wij zien daarom dan ook graag dat, om deze ambities te realiseren, er meer mogelijkheden komen voor (co)financiering. We onderstrepen het belang van fietsstimulering en hopen dat de uitwerking van deze visie mogelijkheden biedt om het fietsnetwerk te verbeteren.

De provincie geeft aan het verbeteren van voetgangersnetwerk als rol van de gemeente te zien. Vanuit de gemeente Nijmegen hebben wij het als ambitie opgenomen om ook het voetgangersnetwerk en lopen als modaliteit te bevorderen. De uitdaging om ook lopen verder te stimuleren nemen wij dan ook graag aan.

Optimaliseren capaciteit op de langere afstanden

In de visie lezen we terug dat er wordt ingezet op het slimmer benutten van het bestaande netwerk van spoor en weg en dat er beperkte ruimte is om de groei van het aantal verplaatsingen op te vangen door uitbreiding van de infrastructuur. Dit komt overeen met de ambities die de gemeente Nijmegen zichzelf gesteld heeft.

Op dit moment wordt al gewerkt aan onderzoek naar en de realisatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer. In de visie wordt benoemd dat er potentie is op de lijnen naar Ede-Wageningen en Nijmegen Heijendaal, maar uit het lopende onderzoek blijkt dat op veel meer lijnen kansen liggen. Om invulling te geven aan deze potentie is extra exploitatiebudget nodig, anders gaat dit ten koste van de zwakke buslijnen. Wij vinden het belangrijk dat ook stadsdelen met een matige OV-vraag op een betaalbare manier rechtstreeks verbonden blijven met Station Nijmegen en de binnenstad. Dit kan ook door de inzet van flexibel (vraagafhankelijk) openbaar vervoer in combinatie met doelgroepenvervoer. Wij zien hierin een rol voor de provincie om hierin de regie te nemen. Voor de uitbreiding met metrobussen zien wij in Nijmegen zeker kansen voor lijn 10, de shuttlebus tussen Station Nijmegen en de campus Heyendaal.

In de visie wordt het belang van knooppunten benadrukt. Binnen de gemeente Nijmegen vinden de komende jaren belangrijke ontwikkelingen plaats bij station Heijendaal en station Nijmegen centrum. Naast een kwaliteitsverbetering wordt ook de capaciteit verhoogd zowel van het station als busstation, wordt de Maaslijn geëlektrificeerd, worden de fietsensstallingen uitgebreid en kunnen de stations benut worden als hoogwaardige hubs. De aanpak van Station Nijmegen draagt hiermee bij aan een versterking van niet alleen de trein, maar ook de modaliteiten bus, fiets en voetganger.

De hoofdinfrastructuur blijft aandacht behoeven. Hier zal vanuit de provincie komende jaren een actieve lobby nodig zijn om knelpunten in de regio zoals op de A50 en de A15 aan te kunnen pakken. In de lijst met benoemde wegen missen we echter nog de N325, knooppunt Ressen en de N844 waar nu al knelpunten ontstaan, hetgeen naar verwachting komende jaren verder toe zal nemen. Voor al deze knelpunten geldt dat naast infrastructuur een belangrijke factor ligt in gedrag (minder reizen, reizen buiten de spits of reizen op een andere manier). Uit de visie komt nog niet duidelijk naar voren hoe hier invulling aangegeven wordt en welke rol de provincie hierin neemt.

Verder versterken van ons goederenvervoer

Vanuit de economische positie van Gelderland is het logisch dat er gestreefd wordt naar een versterking/groei van de logistieke sector. Dit onderschrijven we, echter deze ambitie kan botsen met het streven om het aantal verkeersbewegingen te beperken.

Hoewel de focus ligt op vervoer per schip, trein en het landelijk wegennet kan een toename van het goederenvervoer weerslag hebben op het lagere wegennet. Nijmegen kent een grote binnenhaven waar op- en overslag van containers plaatsvindt. Om de haven te bereiken dienen de vrachtauto's door de stad (over de S100) te rijden. Een toename van de op- en overslag zou dus betekenen dat er ook meer (zwaar) verkeer gebruik maakt van het gemeentelijk wegennet. De zorg dat een toename van het goederenvervoer leidt tot meer drukte op de weg en overlast voor inwoners van de stad geven wij ter attentie mee.

Daarnaast wordt aangegeven dat ook het vergroenen van het goederenvervoer de aandacht heeft. Gelderland heeft met de Maas, Waal en Rijn een aantal druk bevaren rivieren binnen de Provincie. Naast het stimuleren van tankmogelijkheden van duurzame brandstoffen wordt nog niet duidelijk hoe vergroening in deze sector wordt vormgegeven. In de Green Deal van Europa is opgenomen dat transport moet verduurzamen, dit betreft niet enkel klimaat (CO₂) en innovaties maar ook circulariteit van grondstoffen en leefomgeving en luchtkwaliteit.

Het bevorderen van de verkeersveiligheid

Het is goed om te zien dat verkeersveiligheid een plek heeft gekregen in de visie. Met de toenemende ongevallencijfers, meer dan 600 doden per jaar in Nederland en 87 doden in 2019 in de Provincie Gelderland, is het duidelijk dat verkeersveiligheid aandacht behoeft. U benoemt vier taken. De eerste twee taken bestaan al, hieruit blijkt niet wat er extra gedaan wordt om de verkeersveiligheid te bevorderen. Taak 3 en 4 zijn nieuw, echter dit beslaat voornamelijk regievoering vanuit de provincie en dit leidt niet tot een verbetering in de veiligheid op het moment dat er bij gemeenten geen budget voor is. Om daadwerkelijk de veiligheid te vergroten zal er meer nodig zijn van de provincie dan enkel sturing.

Daarnaast mist in de visie de rol die de provincie kan spelen in het vergroten van de handhaving en het uniformiseren van bijvoorbeeld plaats van de speedpedelec en snorfietsen op de weg.

Rest ons tot slot om nogmaals onze samenwerking aan te bieden voor het uitwerken van de visie en uiteraard in het realiseren van de ambities voor een bereikbaar Gelderland.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

mr. drs. A.H. van Hout
gemeentesecretaris

drs. H.M.F. Bruls
burgemeester