

Startnotitie ov-visie

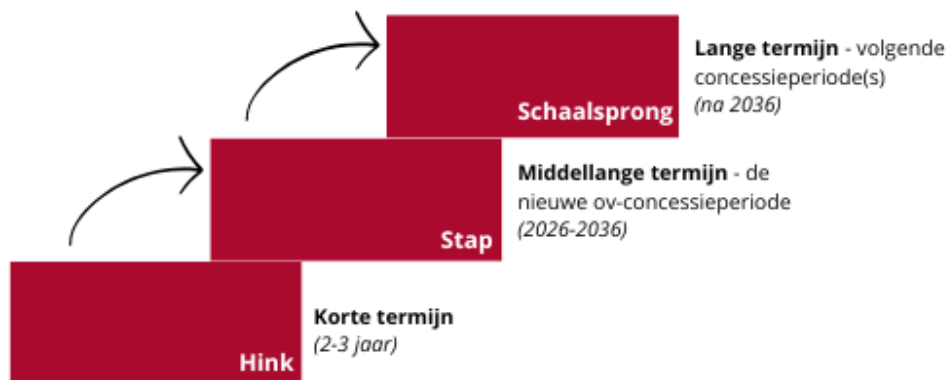
In 2025 werkt Nijmegen aan een nieuwe ov-visie. De visie beschrijft hoe het openbaar vervoer (ov) in Nijmegen de komende 10-20 jaar bijdraagt aan de opgaven waar de stad de komende jaren voor staat. Dat is op zichzelf al een opgave, omdat we als gemeente niet zelf gaan over het openbaar vervoer in onze stad. Toch liggen er voldoende kansen om hier vanuit verschillende rollen (meer) invloed op uit te oefenen. Hoe we dat doen, leggen we vast in de visie. In deze startnotitie nemen we u mee in de aanleiding, kaders en het proces om te komen tot de ov-visie.

Waarom een ov-visie?

Nijmegen is een stad in verandering. De omgevingsvisie schetst de grote opgaven die dit met zich meebrengt¹. De uitdaging is om de stad te laten groeien binnen de bestaande ruimte. Dat vraagt om een verandering in mobiliteit. Het college heeft in het uitvoeringsprogramma mobiliteitstransitie daarom doelen gesteld om de stad bereikbaar en leefbaar te houden: in 10 jaar tijd 10% minder autoverkeer en 20% groei in het gebruik van het openbaar.² Met verdere groei van de stad, zal ook in de periode daarna groei van het ov-gebruik nodig zijn. Waarbij iedere bewoner bruikbare, begrijpelijke en betaalbare alternatieven heeft voor de auto binnen loop- of korte fietsafstand. Als we blijven doen wat we deden, krijgen we wat we kregen. Om de gestelde doelen op langere termijn te realiseren is een **schaalsprong** in het openbaar vervoer nodig. Het bestaande beleidskader uit 2019 (Stedelijk Toekomstbeeld ov) is daarvoor niet meer toereikend.

Hink-stap-schaalsprong

Een schaa sprong maken we niet van vandaag op morgen. We zetten een duidelijke stip op de horizon waar we in stappen naartoe werken. In de ov-visie maken we hier op de volgende manier onderscheid in:



¹ Deze opgaven zijn samengevat onder 1) Aantrekkelijke stad; 2) Duurzame stad; 3) Sociale en gezonde stad en 4) Economisch veerkrachtige stad. Met de actualisering van de omgevingsvisie zal ook de Nabije stad daaraan worden toegevoegd.

² Uitvoeringsprogramma mobiliteitstransitie 'Beter op weg'

De hink

De korte termijn laat zien dat er nu al lastige keuzes gemaakt moeten worden. Met die keuzes leggen we de fundering waarop we de visie realiseren. Enerzijds gaat het om het programmeren van concrete maatregelen en anderzijds om het organiseren van een actievere rol op het ov-dossier.

Diverse moties uit de afgelopen periode illustreren dit, en nemen we mee in de visie:

- No bus left behind (2022)
- OV in Nijmegen niet in de knel (2025)
- Bereikbare nacht (2025)

De stap

De **nieuwe concessie** voor het openbaar busvervoer in Arnhem, Nijmegen en Foodvalley biedt de komende 10 jaar kansen om invloed uit te oefenen op het openbaar vervoer in Nijmegen. De nieuwe concessie is flexibeler dan de huidige – er zijn namelijk meer tussentijdse mogelijkheden om het openbaar vervoer aan te passen/verbeteren. Dat houdt in dat er een ontwikkelteam komt dat hier tijdens de concessie mee aan de slag gaat. In dat ontwikkelteam zitten in ieder geval de concessieverlener (provincie) en -houder (vervoerder). Wij zijn als stad ook lid van het ontwikkelteam en hebben daarmee inspraak. Daarnaast kunnen we voorstellen doen voor bijvoorbeeld een nieuwe buslijn of een hogere frequentie op een bestaande lijn. De door de raad vastgestelde ov-visie is straks het beleidsmatige kader voor deelname aan het ontwikkelteam. Het doel is om tijdens de nieuwe concessie het openbaar vervoer mee te laten groeien met de stad en de eerste stappen te zetten richting de schaa sprong. De nieuwe concessie zien we dus als ‘opmaat’ naar de schaa sprong.

Zie ook bijlage: ‘wat is een ov-concessie?’

De schaa sprong – een vergezicht

Met een schaa sprong bedoelen we dat het gebruik van het openbaar vervoer in een relatief korte periode sterk moet gaan groeien, maar dat het huidige systeem daar niet op voorbereid is. Het is dus nodig om groter en anders te denken om de gestelde doelen op het gebied van openbaar vervoer te bereiken en zo in de toekomst een aantrekkelijk ov-systeem voor alle inwoners te bieden.

We gaan daarbij uit van een schaa sprong in twee richtingen. 1) Een sprong naar snel direct ov en 2) een sprong naar fijnmazig en nabij. Wanneer we de opgaven van een groeiende en veranderende stad centraal stellen vraagt dat duidelijke keuzes in deze twee richtingen om aan de veranderende behoeften te kunnen voorzien. Hieronder wordt uitgelegd wat de schaa sprongen voor beide richtingen betekent.

(1) Snel, direct en hoogfrequent

In de toekomst is Nijmegen aangesloten op een netwerk van **hoogfrequente snelle en directe metrobus**sen. **Dit zijn bussen die de regiokernen en P&R-locaties aan de randen van de stad verbinden met de treinstations, grotere busstations en belangrijke bestemmingen zoals het centrum, de campus en de Winkelsteeg.** Met beschermde doorstromingsmaatregelen (zoals vrije banen en prioriteitsmaatregelen) houden we het systeem snel en betrouwbaar. Dit betekent bijvoorbeeld dat vanaf de P&R-Ressen om de paar minuten een directe verbinding met comfortabele en moderne voertuigen via het centrum en stationsdistrict naar Campus Heijendaal rijdt. De gemeente

intensiveert de lobby samen met de regio en pakt een actievere rol op als het gaat om doorstroming van de bus (monitoren en bijsturen op de rijnsnelheden). Ook moet geborgd worden dat het een betaalbaar systeem is. Op deze manier wordt het openbaar vervoer een reëel, betrouwbaar én bruikbaar alternatief voor iedereen.

(2) Sociaal, nabij en inclusief

Naast een snel en direct metronetwerk van grote bussen zetten we ook in op de tegenhanger daarvan: een **fijnmazig publiek mobiliteitssysteem in de wijken**. Het huidige ov-aanbod in de wijken blijft minimaal gehandhaafd, maar er is daarbovenop een extra fijnmazig aanbod nodig. Gemeente Nijmegen heeft de ambitie om een sociale en toegankelijke stad te zijn. Daarnaast is er een dubbele vergrijzing³ op komst. Om onder andere deze redenen is het belangrijk om als gemeente goed voorbereid te zijn op de groeiende groep die behoefte heeft aan vervoer nabij om mee te kunnen (blijven) doen. Een inclusief vervoersysteem, met juist meer persoonlijke aandacht en tijd, bestaat uit kleinere voertuigen. Dit kan in samenhang met welzijn, de sociale basis in de wijken, doelgroepenvervoer en ook vrijwilligers georganiseerd worden. De gemeente pakt hier nadrukkelijk een actieve en faciliterende rol.

De rol van de gemeente en ov

De provincie is verantwoordelijk voor het busvervoer, niet de gemeente. Voor de spooragenda is de gemeente aangewezen op het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, ProRail en NS. De gemeente draagt dus geen directe verantwoordelijkheid voor het ov. Maar er zijn verschillende manieren waarop de gemeente invloed heeft op de kwaliteit van het openbaar vervoer. In de ov-visie gaan we in op de verschillende rollen en verantwoordelijkheden en scheppen we duidelijkheid over positie van de gemeente in dit speelveld. Dit doen we aan de hand van de **drie rollen: Bepalen, Beïnvloeden en belangen Behartigen**.

- Wat kan de gemeente bepalen?
- Wat kan de gemeente beïnvloeden?
- Welke belangen behartigt de gemeente?

In de ov-visie definiëren we de rollen en laten we deze in alle facetten van de ov-visie terugkomen. Hiermee wordt duidelijk wat het handelingsperspectief is van de gemeente bij elk deelonderwerp. In het uitvoeringsprogramma dat volgt op de ov-visie komen deze rollen terug en worden ze uitgewerkt.

Ontwikkelprijncipes

De ov-visie bouwen we op aan de hand van ontwikkelprincipes. Deze zijn afgeleid uit het overkoepelende beleid. Daarbij zoeken we gedurende het proces nadrukkelijk de samenhang met andere beleidsvelden. De ontwikkelprincipes helpen om scherp te krijgen waar we naartoe willen, waar de dilemma's zitten en waar keuzes gemaakt moeten worden. Hieronder zijn de ontwikkelprincipes opgenomen waar we het in de participatie over gaan hebben. We gebruiken het verdere (participatie)proces om hier op aan te vullen.

³ Dubbel: want 1) er komen snel meer ouderen en 2) de levensverwachting stijgt

(a) Bereikbare binnenstad, onderwijs-, werklocaties en ziekenhuizen

Om de binnenstad, onderwijs- en werklocaties en ziekenhuis beter bereikbaar te maken, zetten we in op P+R's en/of openbaar vervoer. Op dit moment is het uitgangspunt dat de bediening van de P+R's wordt gecombineerd met HOV-lijnen uit de regio. Zo is P+R Ressen verbonden met de binnenstad en de campus door lijn 300. De vraag naar ov-capaciteit zal toenemen. Dit komt door een werkgeversaanpak waar meer wordt gestuurd op parkeren op afstand. Ook zal dit toenemen door het verdwijnen van parkeerplaatsen uit de binnenstad. Bij een schaa sprong van het ov in Nijmegen komt er een omslagpunt waardoor snelle directe buslijnen vanaf de P+R locaties naar belangrijke bestemmingen nodig zijn. Deze aparte buslijnen (corridors) moeten de P+R locaties en de bestemmingen betrouwbaar, snel en direct verbinden. Op deze corridors is het van belang om een product aan te bieden dat zich onderscheidt van de normale bus. Hierbij kan worden gedacht aan een soort metrobus. Die met hoge capaciteit en een hoge frequentie rijdt over grotendeels vrije infrastructuur. Doordat deze lijnen niet door de binnenstad rijden, maar aan de rand halteren, kunnen fijnmazige oplossingen een aanvullende behoefte vervullen.

Dilemma's ontstaan bijvoorbeeld op het gebied van: vrije infrastructuur. De bussen aan de randen van de wijken en niet in de wijken. Om P+R's in combinatie met snelle frequente bussen een succes te maken is van belang dat deze aantrekkelijk zijn voor gebruikers. Dit kan bijvoorbeeld gaan om positieve prikkels (parkeerkaartje inclusief busreis) als meer rand voorwaardelijke punten (minder parkeren en duurder parkeren op de eindbestemming).

(b) Betrouwbaarder (en sneller) ov door betere doorstroming

Betrouwbaarheid en reistijd zijn belangrijke aspecten die (mede) bepalen of het openbaar vervoer aantrekkelijk is voor de reiziger. En zijn daarmee ook van invloed op de concurrentiepositie van het ov ten opzichte van de auto (in lijn met STOMP). De gemeente heeft als wegbeheerder directe invloed op de doorstroming van de bus en daarmee op de kwaliteit (betrouwbaarheid en snelheid) van het openbaar vervoer. Betere doorstroming betekent ook een goedkopere dienstregeling, waardoor er meer geld overblijft voor meer/beter ov. De provincie constateert een toename in vertragingen en heeft afgelopen najaar daarom een oproep gedaan aan de gemeenten om zich te (blijven) inzetten voor betere doorstroming. In Nijmegen is er op een aantal cruciale plekken sprake van een knelpunt in de doorstroming voor de bus. Maatregelen ter verbetering van de doorstroming zijn een absolute randvoorwaarde voor een schaa sprong in de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Vertragingen treden vooral op waar de ruimte beperkt is. Het meest in het oog springende voorbeeld is waarschijnlijk de situatie op de Singels. Dagelijks rijden hier circa 40.000 motorvoertuigen (beide rijrichtingen opgeteld). Deze route is nu de op-één-na drukste route in Nederland die door of langs een stadscentrum loopt. Ruim 70% van het autoverkeer op de Oranjesingel en Canisiussingel is doorgaand verkeer wat geen herkomst of bestemming heeft in het bredere centrumgebied.

De route via de Singels is één van de grootste knelpunten in het Nijmeegse busnetwerk. Bussen ondervinden hier veel vertraging. Vanwege deze structurele vertraging heeft de vervoerder er nu voor gekozen om meer bussen via de Waalkade te laten rijden naar het station; zeker tijdens spitsperiodes is dat sneller dan via de Singels. Dat gaat allemaal nog over de huidige situatie. Dit roept de prangende vraag op: Hoe moeten we op de lange termijn omgaan met dit knelpunt,

gelet op de schaa sprong en de sterke toename van het aantal verplaatsingen dat dit met zich meebrengt?

Over het algemeen geldt dat de keuze voor verbetering van de doorstroming van de bus soms ten koste zal gaan van de doorstroming van het autoverkeer. Naast keuzes over prioritering en infrastructuur vraagt een schaa sprong ook om een (pro)actievere rol in het monitoren en bijsturen op doorstroming van de bus.

Dilemma's ontstaan bijvoorbeeld op het gebied van: de bus ruimte geven ten opzichte van de auto. Voorkomen moet worden dat bussen op de langere termijn in een drukker wordende stad trager en onaantrekkelijker worden. De consequentie van de keuze voor snel en direct openbaar vervoer betekent een duidelijke inspanningsverplichting voor de lange termijn om de rijsnelheid van de bus actief te monitoren, te beschermen en te bevorderen, soms ook ten koste van de auto.

(c) Beter benutten kansen voor de trein

Project PHS Station Nijmegen, de elektrificatie Maaslijn en bestaande P+R locaties bieden veel kansen in het bereiken van de ambities van onze gemeente. We gaan actiever samenwerken met de concessiehouders (NS en Arriva) en werkgevers om deze kansen beter te benutten. Dit doen we onder andere in de samenwerking op de Campus Heijendaal. Daarnaast gaan we met de NS in gesprek over mogelijkheden om de treinverbindingen van en naar Nijmegen op termijn te verbeteren. Denk daarbij aan het verbeteren van de overstap op Arnhem en extra sprinters richting Den Bosch. Daarbij is het wel belangrijk om realistisch te zijn voor wat betreft het resultaat. Dit zijn processen van de lange adem die niet meteen resultaat opleveren, maar uiteindelijk tot de schaa sprong kunnen leiden.

Dilemma's ontstaan bijvoorbeeld op het gebied van: Het inzetten op trein is van veel partijen afhankelijk. Hiervoor moet Nijmegen lobbyen, dit kost tijd en geld.

(d) Openbaar vervoer is voor de reiziger een vanzelfsprekende keuze

Om onze ambities waar te maken verleiden we inwoners en bezoekers om vaker voor het ov te kiezen. Het ov moet daarin een vanzelfsprekende keuze zijn. Dat kan door in te zetten op het stimuleren van het ov, bijvoorbeeld via de werkgeversaanpak of bij levensveranderende momenten zoals een verhuizing. Maar ook door bij ontwikkellocaties zoals Winkelsteeg vanaf de start aandacht te hebben voor het ov (oftewel: de eerste paal is een haltepaal). Het ov als vanzelfsprekende keuze betekent dat we dit als gemeente actief moeten stimuleren én faciliteren.

Dilemma's ontstaan bijvoorbeeld op het gebied van: Hierin zijn we afhankelijk van de keuzes die inwoners maken. We zullen inwoners hierin helpen en kunnen het niet afdwingen.

(e) De oplossing hoeft niet altijd een bus of trein te zijn

Naast het reguliere ov (trein en bus) ondersteunen verschillende initiatieven zoals het snelgroeiende ANWB Automaatje en de Toektoek (Nijmegen-West) inwoners in hun mobiliteit. Deze oplossingen zijn vaak kleinschalig, varen op vrijwilligers en hebben veelal ouderen als doelgroep. Zij vervullen duidelijk een aanvullende behoefte die de gemeente wil faciliteren. Hoe

dat zich in de toekomst verhoudt tot het openbaar vervoer is nu nog de vraag. Net als waar, wanneer en voor en door wie eventueel extra aanvullend vervoer nodig is. Dit kan ook deelmobiliteit zijn. De toenemende vergrijzing zorgt tegelijkertijd ook voor uitdagingen in het Wmo-vervoer (regiotaxi AVAN), dat dezelfde doelgroep bedient en vanuit de gemeente wordt georganiseerd en betaald. Ook op dit vlak is een schaa sprong nodig, waarbij de wisselwerking tussen sociaal vervoer, Wmo-vervoer en het openbaar vervoer centraal staat. In de visie gaan we in op hoe de gemeente een actieve en faciliterende rol kan pakken in fijnmazig vervoer.

Dilemma's ontstaan bijvoorbeeld op het gebied van: Hoeveel de gemeente kan vragen van vrijwilligers en hoe dit goed gefaciliteerd kan worden. Daarnaast gaat het om hoe vrijwilligers en betaalde krachten elkaar aanvullen en in elkaars vaarwater zitten. In hoeverre vullen vrijwilligersinitiatieven en betaalde krachten elkaar goed aan en voorkomen we dat zij in elkaars vaarwater zitten? Dit zijn onderwerpen die in het participatieproces en het komen tot de ov-visie uitgezocht worden.

(f) Openbaar vervoer is betaalbaar

Betaalbaarheid is een randvoorwaarde voor een aantrekkelijk én toegankelijk ov-systeem. Nijmegen kent al sinds een aantal jaren het Busvoordeelabonnement, waarmee inwoners met een smalle beurs voor een klein bedrag buiten de spits met de bus kunnen reizen. Hierdoor hebben zij meer mogelijkheden om mee te doen in de maatschappij. De gemeente heeft een belangrijke rol waar het gaat om het op weg helpen van deze doelgroep. Om de kansen voor deze groep verder te vergroten kan de gemeente het uitbreiden van het Busvoordeelabonnement naar reizen in de spits overwegen. Dit doen we in afstemming met provincie en vervoerder. Ook voor andere doelgroepen is betaalbaarheid van het ov om verschillende redenen een aandachtspunt. Hierin kan de gemeente ook een actieve rol pakken: bijvoorbeeld voor nieuwe inwoners of een deel van de gebruikers van Wmo-vervoer. Die actieve rol betekent dat de gemeente tijd en geld vrijmaakt om hierop in te kunnen zetten.

Dilemma's ontstaan bijvoorbeeld op het gebied van: Wmo en ov zijn nu strak gescheiden in verschillende financieringsstromen en verantwoordelijkheden. Een impasse over wie welk deel gaat betalen moet doorbroken worden en vraagt daadkracht en samenwerking tussen partijen met verschillende belangen. Een ander dilemma is welke doelgroep we als gemeente wel of niet compenseren en welke maatstaven we hanteren bij het definiëren van de doelgroep.

(g) Openbaar vervoer is bruikbaar, veilig en begrijpelijk

Gebruik maken van het openbaar vervoer zou toegankelijk en intuïtief moeten zijn, maar is dat nu (voor sommige inwoners, op sommige plekken en op sommige momenten) niet. Om het ov een aantrekkelijkere reiso pte te maken, nemen we de drempels zoveel mogelijk weg. Zo helpen we mensen om zelfstandig(er) te reizen. Daarmee verlichten we ook de toenemende druk op het doelgroepenvervoer. We doen in Nijmegen al veel. Hierover kunnen we inwoners nog beter informeren of hen beter helpen. Zo kunnen we bijvoorbeeld de ov-ambassadeurs uitbreiden naar een bredere doelgroep die ondersteuning of informatie nodig heeft om zelfstandig te kunnen of durven reizen. Ook werken we samen met partijen als Stichting Mee om zelfredzaamheid in het openbaar vervoer te bevorderen. De informatievoorziening krijgt meer aandacht, in het bijzonder

bij het stationsgebied. Daarnaast willen we de kwaliteit van belangrijke loop- en fietsroutes van/naar ov-haltes verbeteren; de reis is immers van deur tot deur. Als gemeente gaan we hier actief op sturen.

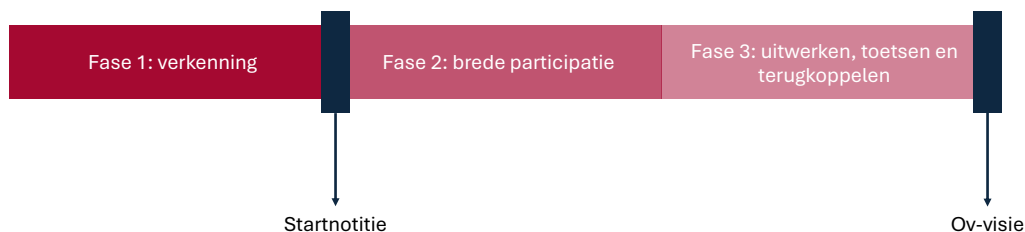
Dilemma's ontstaan bijvoorbeeld op het gebied van: Gemeente kan hierop sturen, maar we hebben te maken met verschillende rollen en verantwoordelijkheden en er zit dan ook een grote afhankelijkheid van andere partijen. Bijvoorbeeld als het gaat om reisinformatie en wayfinding (bewegwijzering), is dit sterk versnipperd georganiseerd (ProRail, NS, busvervoerders, provincie en gemeente).

(h) We blijven in gesprek met de stad

We merken in de sessies met de klankbordgroep dat het niet alleen belangrijk is om in gesprek te gaan met elkaar, maar dat het ook heel waardevol is omdat het (tegengestelde) belangen inzichtelijk maakt. Niet alleen voor de gemeente, maar ook voor belangenvertegenwoordigers onderling en tussen belangenvertegenwoordigers en de gemeente. Tegelijkertijd hebben we te maken met ov-speelveld waarin reizigersvertegenwoordiging formeel geregeld is (via het ROCOV). Maar in de praktijk zien we dat het ROCOV niet voor iedereen voldoende bekend is. Daarnaast is de inhoud ook niet altijd makkelijk te begrijpen voor iedereen. De gemeente speelt hier dus zelf ook een belangrijke rol in, door tijdens, maar ook na het opstellen van de ov-visie actief in gesprek te blijven met de stad en de mensen daarin actief op te zoeken. Een keuze voor een schaa sprong in ov, heeft als consequentie dat er ook extra tijd en geld geïnvesteerd moet worden in meer interactie met inwoners.

Het proces

Binnen het proces om te komen tot de nieuwe ov-visie vormt participatie een belangrijk onderdeel. Zowel intern (binnen de gemeentelijke organisatie) als extern (buiten de gemeentelijke organisatie). Dit proces geven we flexibel vorm, zodat we goed kunnen inspelen op tussentijdse actualiteiten en parallelle processen. Grofweg onderscheiden we hierin drie fases, zie onderstaand. We werken daarin primair met een ambtelijk kernteam en een externe klankbordgroep.



Fase 1: verkenning (november-april)

Het voornaamste **doel** van deze fase van is om aandachtspunten en kaders voor de ov-visie en het bredere participatietraject op te halen. Dat doen we aan de hand van een aantal onderdelen:

- Documentenanalyse;
- Afstemming met ambtelijke collega's (o.a. Mobiliteit, Sociaal Domein, Economie);

- Interviews met provincie Gelderland, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, AVAN en Connexxion;
- Sessie(s) met experts vanuit TU Delft, Planbureau voor Leefomgeving, Forseti en Mobycon
- Kennismaking met en afstemming met klankbordgroep, met hierin een brede vertegenwoordiging van verschillende belanghebbenden. Met deze klankbordgroep:
 - halen we gedurende het proces kansen en knelpunten op vanuit diverse belangen;
 - toetsen we tussentijds de inhoud en haalbaarheid van (onderdelen van) de ov-visie;
 - verbeteren we de samenwerking tussen verschillende stakeholders;
 - geven we samen vorm aan de brede participatie (fase 2);
 - werken we samen aan draagvlak voor de ov-visie.

Op basis van bovenstaande hebben we vormgegeven aan de voorliggende startnotitie, welke we nader behandelen tijdens de technische toelichting op 2 april 2025.

Fase 2: brede participatie (april-augustus)

Binnen de kaders die we hebben bepaald in fase 1 geven we – samen met de klankbordgroep – de bredere participatie vorm. We gaan de wijken in, we organiseren online bewonersraadpleging(en) via het Stadspanel Nijmegen en faciliteren een ondernemerscafé met het ov als centraal thema.

Deze brede participatie heeft als **doel** om gericht binnen de specifieke ontwikkelprincipes wensen en belangen op te halen vanuit een bredere groep inwoners, werknemers, werkgevers en maatschappelijke vertegenwoordigers uit de stad. Maar in de brede participatie gaan we niet alleen *ophalen*, we maken van de gelegenheid gebruik om ook voorlichting te geven door informatie over het ov te *brenge*n naar onze inwoners en ondernemers. Tijdens de verkenning (fase 1) bespreken we onder meer met de klankbordgroep de invulling en aandachtspunten voor deze brede participatie.

Fase 3: uitwerken, toetsen en terugkoppelen (juli-oktober)

In de laatste fase staat de uitwerking van alle opgehaalde input centraal. Deze toetsen we bij zowel klankbordgroep, ambtelijke collega's voor we tot definitieve uitwerking overgaan. De definitieve uitwerking leggen we voor aan de gemeenteraad ter besluitvorming. Naast de uitwerking en toetsing, vinden we een zorgvuldige terugkoppeling van het participatietraject ook van belang. Hiervoor stellen we een participatienotitie als bijlage bij de ov-visie op, waarin we de opgehaalde input terugkoppelen én aangeven op welke manier deze al dan niet een plek krijgt in de ov-visie. Als we bepaalde input niet meenemen dan geven we aan wat hier de achterliggende reden voor is.

Eindproduct

Na het doorlopen van bovenstaande fases ligt er een eindproduct dat:

- een gedragen visie bevat op het openbaar vervoer in en naar Nijmegen voor de komende tien jaar, uitgewerkt op verschillende thema's;
- invulling geeft aan de bijdrage die gemeente hierop gaat leveren vanuit haar verschillende rollen.

Dit eindproduct – de ov-visie – leggen we ter besluitvorming voor aan de raad. Na vaststelling werkt het college op basis van de ov-visie een bijbehorend uitvoeringsprogramma uit. Hierin worden de te nemen acties vanuit de verschillende rollen verder geconcretiseerd. De raad wordt op de hoogte gesteld van het uitvoeringsprogramma.