

Lokale ontwikkelingen

Dit bestand bevat achtergrondinformatie die door de gemeente of regio is verstrekt. Dit document maakt geen onderdeel uit van het Programma van Eisen van de Concessie Arnhem-Nijmegen/Foodvalley.

Nijmegen	12-03-2024	
Ontwikkelingen	Wat, Waar	Wanneer
<p>Ruimtelijk: o.a. nieuwe of af te bouwen woonwijken, bedrijventerreinen, onderwijsinstellingen</p>	<p>NOVEX Nijmegen Kanaalzone (Winkelsteeg) 5.300 woningen naar 6000 > woningen Zwembad bij Jan Massinkhal Kantoorruimte nabij station Goffert</p> <p>Wij vinden het belangrijk dat er een directe overbinding over de Nieuwe Dukenburgseweg komt naar het station/centrum vóórdat de meeste woningen worden opgeleverd (vanaf 2026).</p> <p>NOVEX Stationsgebied + Waalfront 3.500 woningen Naar 4000 > woningen Meerdere (bovenwijkse) voorzieningen. Werkgelegenheid (kantoorruimte)</p> <p>Ten westen van Waalfront zal tijdens de concessieperiode ook de (verdere) (her)ontwikkeling van het Engieterrein en NYMA-terrein plaatsvinden. Dit betreft enerzijds nieuwe werkgelegenheid en anderzijds een ontmoetingsplaats voor kunst en cultuur, sport, horeca, evenementen en creatieve bedrijvigheid.</p> <p>Bediending OV van en naar het Waalfront en Nyma (inclusief P+R) minimaal 4x per uur richting station/centrum, logische doorkoppeling als stadslijn vanuit/naar de Waalsprong (Hof van Holland).</p> <p>Waalsprong 5.600 Woningen (deels al gerealiseerd).</p>	<p>Tot 2030 Tot 2040 Na 2026</p> <p>Tot 2030 Tot 2040</p> <p>Tot 2030</p>

<p>Economisch: o.a. wijziging in aantal koopzondagen, invoeren/afschaffen betaald parkeren</p>	<p>Centrum Gefaseerde invoering autoluwe binnenstad op basis van nadere uitwerking en besluitvorming. Hierdoor meer vraag naar OV, direct en vanuit P+R locaties. Circulatie busverkeer binnen singels is ook onderdeel van de uitwerking en fasering.</p> <p>Campus Heijendaal De gemeente en campuspartners werken samen aan een gebiedsvisie voor de campus. Een belangrijke doelstelling is de toepassing van het STOMP-principe, waaruit o.a. volgt dat we samen inzetten op het verder reduceren van de automobilititeit naar de campus. Het OV speelt hierin een belangrijke rol. De partners werken aan hun mobiliteitsvisies en werkgeversaanpak. Een voorbeeld van een verandering is een 100% OV-vergoeding voor woon-werkverkeer in het CAO voor universitaire medische centra. Het is nodig om tijdig te in te spelen op een groeiende vraag van OV naar de campus in de komende jaren. In het bijzonder liggen er kansen voor lijn 10, de Maaslijn en de huidige lijn 12 die P+R West, via Station Goffert (busplein) en CWZ met de campus verbindt.</p>	<p>2025 en later</p> <p>2024-2040</p>
<p>Infrastructureel: o.a. nieuwe wegen, (i)VRI's, parkeerplaatsen fiets/auto bij stations e.d.</p>	<p>Stadsrandhubs (P+R) Gedurende de concessieperiode voorzien wij uitbreiding van de P+R capaciteit op de bestaande locaties en aanleg van een of meerdere nieuwe locaties (bijv. Nijmegen-Zuid en Nyma). De vraag naar de P+R-reis zal toenemen door o.a. de autoluwe binnenstad en een verdergaande werkgeversaanpak (bijvoorbeeld op campus Heijendaal). Dit vraagt om een uitbreiding van het OV-aanbod naar de belangrijke bestemmingen (o.a. centrum, Heijendaal, Noviotech, CWZ).</p> <p>Westentree station Nijmegen In het kader van het programma hoogfrequent spoorvervoer wordt een nieuwe entree aan de westzijde van Station Nijmegen gerealiseerd, inclusief bushalte en fietsenstalling. Hierdoor ontstaat voor busreizigers uit westelijke richting (Druten, Beuningen, Weurt en Nijmegen-West) de mogelijkheid om directer en daardoor sneller naar het station te reizen, waarna de bussen doorrijden naar Plein 1944. Het is wenselijk hier met keuzes in de lijnvoering slim op in te spelen.</p> <p>Station Heyendaal + Maaslijn Station Heyendaal wordt vernieuwd. De Maaslijn wordt geëlektrificeerd, waardoor er waarschijnlijk een grotere capaciteit en frequentie mogelijk is tussen Cuijk en Nijmegen station.</p>	<p>2025-2036</p> <p>2024-2027</p> <p>2024-2027</p>

	<p>Winkelsteeg Busplein en weginfrastructuur bij station Goffert. Het busplein wordt vormgegeven als eilandperron, waardoor het gaat functioneren als multimodale hub waar mensen over kunnen stappen, ook tussen bussen vanuit verschillende richtingen.</p>	2024-2027
<p>Politiek: Visie op OV Wensen / aandachtspunten</p>	<p>Zie brief voor uitgebreide versie:</p> <p>Samenwerking en doorontwikkeling OV-netwerk Wij steunen de aanpak om samen het OV-netwerk door te ontwikkelen in ontwikkelteams en doen daar uiteraard graag aan mee. Wel blijven wij scherp op de wijze dat hier uitvoering aan gegeven wordt.</p> <p>Groei van de stad Het is nodig dat het openbaar vervoer meegroeit met de stad. In de basis staan we voor behoud van een sterk sociaal stadsnet met directe verbindingen vanuit wijken naar het station en centrum. In het kader van de groei van de stad zien we vooral kansen voor groei op HOV-lijnen vanuit de regio die via stadsrandhubs naar belangrijke bestemmingen zoals centrum en campus Heijendaal. Het is van belang dat (extra) OV proactief beschikbaar wordt gesteld, zodat het meteen</p> <p>Zero emissie busvervoer ZE busvervoer is goed voor de luchtkwaliteit in de stad en het klimaat. Daarnaast is het goedkoper dan de huidige gasbussen. Netcongestie en de benodigde realisatie van laadinfrastructuur lijkt de haalbaarheid bij start concessie in de weg te staan. Provincie moet zich hard maken voor beschikbaar komen netaansluiting en andere oplossingen en tevens starten met voorbereidende onderzoeken en werkzaamheden.</p> <p>OV voor iedereen We vinden het belangrijk dat het OV betaalbaar, toegankelijk en inclusief is. In de praktijk worden door verschillende doelgroepen nog (sociale) barrières ervaren bij het gebruik van het OV. We zien graag dat u in het programma van eisen opneemt dat de vervoerders hier in hun aanbieding expliciet aandacht aan moeten besteden.</p> <p>Slimme dienstregeling, flexibele reisproducten Het reisgedrag van mensen is na corona structureel veranderd. Zo gaan de meeste mensen nu op dinsdag en donderdag naar werk. De opgave is nu vooral om het OV-aanbod (reisproducten) en de dienstregeling slim aan te passen aan de nieuwe situatie. Mogelijk is daar slim op in te spelen met de dienstregeling en reisproducten. Er is vooral</p>	

	<p>veel behoefte aan flexibiliteit. Daarnaast liggen er veel kansen om nieuwe bewoners te verleiden het OV (vaker) te gaan gebruiken. Dit vraagt om goede samenwerking tussen overheden, werkgevers en vervoerders.</p>	
<p>Aanwezigheid andere mobiliteitsalternatieven (deelfietsen, deelauto's (vrijwillige) wijkbusjes e.d.)</p>	<p>Stadshopper Pilot met klein busje (gratis) in Nijmegen centrum. Evaluatie vindt plaats na afronding pilot.</p> <p>Fijnmazig wijkvervoer We constateren dat er een vervoersvraag is die tussen het WMO-vervoer en het OV in lijkt te liggen. Vrijwillig wijkvervoer of buurtbussen, eventueel gesteund door gemeente en provincie, kunnen hier een passende uitkomst bieden. Voorbeelden hiervan zijn automaatje (reeds actief in Nijmegen), maar ook wijkvervoer in de stad Groningen is een goed voorbeeld.</p> <p>Deelvervoer We zetten als stad reeds in op het stimuleren van deelvervoer. Het kan dienen als een aanvulling op of als een alternatief voor OV, vooral daar waar de loopafstanden groter zijn of wanneer het OV je niet brengt waar je naartoe wil.</p>	
Documenten		
<p>o.a. visies op mobiliteit / aangenomen moties / ruimtelijke plannen</p>	<p>Vastgesteld Omgevingsvisie (2020-2040) Toekomstbeeld stedelijk OV Arnhem-Nijmegen Ambitiedocument mobiliteit 2019-2030 Agenda versnelling mobiliteitstransitie</p> <p>Nog op te stellen Aanpak/plan stadsrandhubs Netwerkvisie (30/50) Vernieuwing OV-beleid</p>	<p>2020 2019 2019 2023</p> <p>2024 2024 2025</p>
<p>Overig</p>	<p>Netwerkvisie 30/50 In de agenda versnelling mobiliteitstransitie kiezen we voor 30 km/u als norm binnen de bebouwde kom. Hoe we hier precies invulling aan gaan geven, bijvoorbeeld waar het nog wel 50 blijft en hoe de transitie eruit gaat zien (fasering), werken we uit in een netwerkvisie. Dit heeft gevolgen voor de dienstregeling van de bus en daarom gaan we over de netwerkvisie met de provincie in gesprek.</p> <p>Herkenbaarheid HOV We constateren dat het voor reizigers nu vaak niet duidelijk is of ze gebruik maken van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) of een stadsbus. We zouden graag zien dat er onderscheidende branding komt in de nieuwe concessie (kleur, logo etc.), voor zover dit mogelijk is binnen het RRReis beeldmerk.</p>	