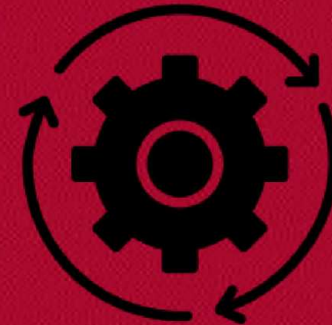


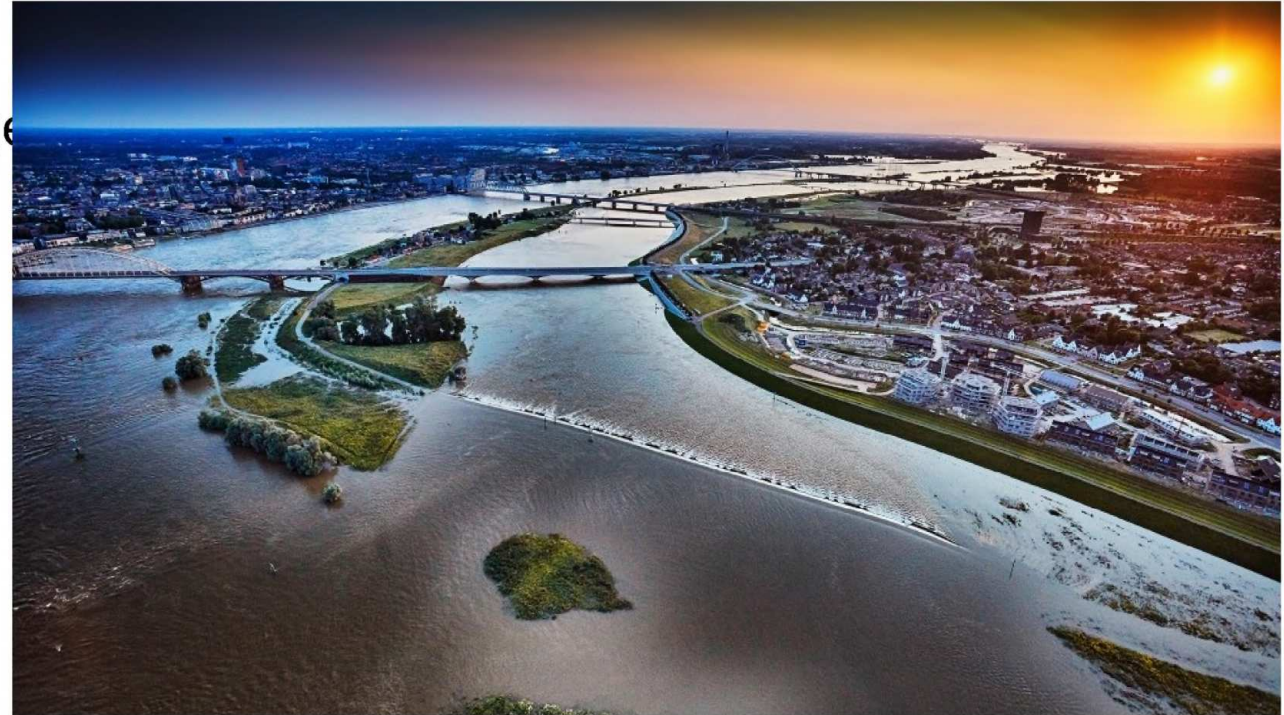
*Opgave:*  
*we versnellen de mobilitéitstransitie*



**Nijmegen @ Leuven 23 oktober 2022**

# Nijmegen

- Nijmegen: nu 180.000 inwoners, over 15 jaar 200.000 inwoners
- 10<sup>de</sup> stad van Nederland
- Studentenstad, fietsstad, Waalstad, health & hightech
- Circa 57 km<sup>2</sup>
- Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen



# Coalitieakkoord

- Doel: Nijmegen bereikbaar houden, gelet op bevolkingsgroei
- Ruim baan geven aan de voetganger
- Extra ruimte creëren voor rijdende en gestalde fietsen
- Zorgen voor goed functionerend OV en transferia
- De doorstroming op de S100 opnieuw in kaart brengen
- Het bezoekersparkeren in de binnenstad meer op afstand organiseren
- Inzetten op deelmobiliteit en meer laadpalen
- Inwoners bewuster maken van positieve impact van mobiliteitsk

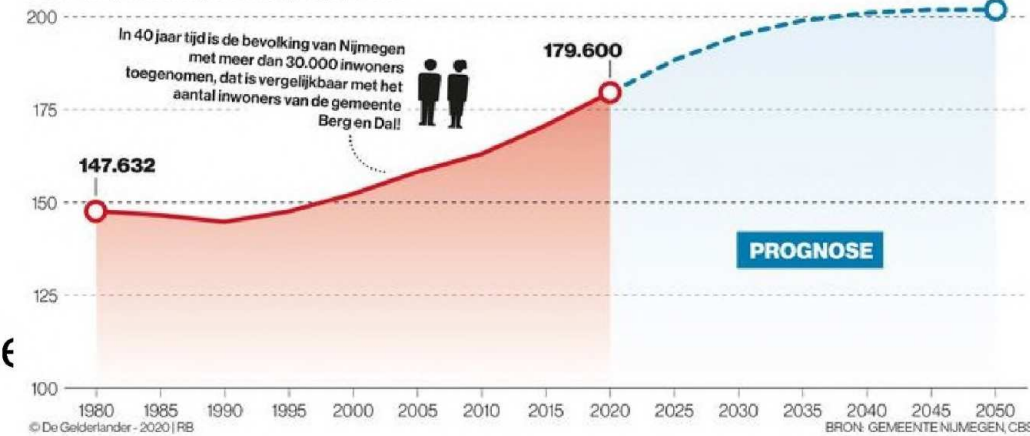


# Opgave

- Forse toename aantal inwoners en mobiliteitsbehoef
- Stad / openbare ruimte groeit niet mee
- Door klimaatopgaven blijft minder ruimte over voor mobiliteit
- Zonder versnelde mobiliteitsmaatregelen: afname bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid

## Op naar de 200.000 inwoners

Ontwikkeling inwonertal gemeente Nijmegen, x 1.000



➤ **OPGAVE = méér mobiliteit op mínder ruimte**

# Ruimte anders verdelen

- Ruimte = schaars
- Ruimte = oneerlijk verdeeld



50 km/u

140m<sup>2</sup>



geparkeerd

20m<sup>2</sup>



15 km/u

5m<sup>2</sup>



geparkeerd

2m<sup>2</sup>



lopend

2m<sup>2</sup>



stilstand

0,5m<sup>2</sup>

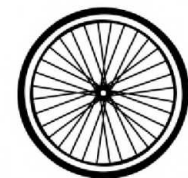


$$\text{ruimte efficiënte mobiliteit} = \frac{\text{verplaatsingen} \uparrow}{\text{ruimte} \downarrow}$$

# Geen nieuwe opgave, wel snelle



- Beleidskader: Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030
- Groeispurt: +10% inwoners in komende 15 jaar
- Versnelling: beoogde maatregelen al vóór 2026 i.p.v. 2030 realiseren (deze coalitieperiode)
- Vervolgens: opladen aanvullend maatregelenpakket 2026-2030 (volgende coalitieperiode)
- Vragen: hoe kunnen we versnellen, wat moet op korte termijn?
- Hoofdlijn:
  - Hele stad op mobiliteitsdieet: minder en anders reizen
  - Verminderen autobezit en -gebruik
  - Richten op nieuwe én bestaande inwoners
  - Balans tussen push & pull maatregelen



# Opgave per taakveld

- **Lopen:** prioriteit voetganger als ontwerpuitgangspunt, barrièrewerking verminderen
- **Fietsen:** ruimte creëren, focus op verkeerslichten, spitsspreiding, schaalsprong fietsparkeren
- **Openbaar vervoer:** OV-doorstroming t.o.v. auto, lijnennet t.o.v. 30-50km
- **Auto:** betere afstemming parkeerbeleid en verkeersmanagement, strenger parkeerbeleid
- **Duurzame mobiliteit:** focus op korte termijn effecten, zero-emissie, duidelijke zonering
- **Verkeersveiligheid:** besluitvorming 30-50km, duidelijkheid fiets-categorieën, schoolomgeving
- **Deelmobiliteit:** opschaling nodig, inbedding in nieuwbouw, bundel initiatieven
- **Hubs:** brede aanpak en één beeldmerk, urgentie creëren met auto-maatregelen
- **Logistiek:** bundelen grote stromen, grip op pakketbezorging
- **Regionale bereikbaarheid:** lobby voor snellere aanpak knelpunten, buurgemeenten aanjagen
- **Algemeen:** meer synergie tussen infra- en gedragsmaatregelen, brede publiekscommunicatie



# Aandachtspunten



- Beperkte interne capaciteit (gemeentelijke organisatie, andere overheden)
- Beperkte externe capaciteit (adviesburo's, aannemers, materiaal)
- Weerstand bewoners om mobiliteitsgedrag aan te passen
- Veel verkeersoverlast in korte tijd
- Aanpassing regelgeving kost tijd (bv. zero-emissie, betaald parkeren)
- Trage besluitvorming, politieke weerstand (bv. parkeervisie, Graafseweg)



## **Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen**

Er zijn geen gedeeltes geanonimiseerd in dit document.