

Onderwerp

Vaststellen ov-visie ‘verbonden en bereikbaar’ 2025-2040

Programma	Bereikbaarheid	Collegebesluit	2 december 2025
Portefeuillehouder	C.M.H. Daemen	Behandeldatum Raad	
		Status	Openbaar

Samenvatting

Steeds meer mensen wonen, werken en verblijven in Nijmegen. Deze groei zorgt voor een aantal opgaven om de stad leefbaar, bereikbaar en aantrekkelijk te houden. Hiermee/hierdoor staat Nijmegen voor een mobiliteitstransitie. In de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie worden daarvoor verschillende voorwaarden en ambities geschetst. Daarin staat ook het doel om in tien jaar tijd 10% minder autoverkeer en 20% meer gebruik van openbaar vervoer, fiets en lopen te realiseren. Omdat het oude huidige beleid op openbaar vervoer daar niet genoeg invulling aan geeft, is de ov-visie 2025-2040 die nu voorligt ontwikkeld. De ov-visie biedt richting voor deze transitie en sluit aan bij de bredere ruimtelijke en sociale opgaven van de stad.

Naast het bestaande ov-netwerk dat ook door de wijken gaat, richt de ov-visie zich op een schaa sprong bij twee hoofdfuncties: 1. Het snel verplaatsen van grote groepen mensen en 2. Het voorzien dat iedereen mee kan doen. Voor de eerste functie wordt ingezet op een metrobusnetwerk met snelle, frequente en directe verbindingen tussen locaties zoals de binnenstad, campus en ziekenhuizen. Voor de tweede functie wordt gewerkt aan fijnmazig wijkvervoer in de wijken, met korte loopafstanden, toegankelijke haltes en betaalbare tarieven. Zo ontstaat een netwerk dat zowel efficiënt als inclusief is. En dat aansluit bij de verschillende behoeften van inwoners en bezoekers.

Samen met inwoners, organisaties, belanghebbenden en anderen is aan de visie gewerkt. Na verschillende gesprekken en uitwerking is de ov-visie nu klaar om door de raad behandeld te worden.

Voorstel

1. De ov-visie “Bereikbaar en Verbonden” vast te stellen. Hiermee wordt gewerkt aan een schaa sprong in het openbaar vervoer richting zowel sneller als socialer openbaar vervoer. Dit wordt gedaan aan de hand van acht thematische hoofdstukken, namelijk:
 1. Bereikbare binnenstad, onderwijs- en werklocaties en ziekenhuizen.
 2. Doorstroming en betrouwbaar ov, inclusief ruimtelijke prioriteit voor het OV
 3. Vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken
 4. Beter benutten van het spoor
 5. De ov-reis is van deur tot deur
 6. Het ov is voor de reiziger een vanzelfsprekende optie
 7. Openbaar vervoer is betaalbaar
 8. Openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik
2. Binnen de beschikbare middelen uitvoering te geven aan de verschillende ambities in de thematische hoofdstukken en bij de behandeling van de Stadsbegroting

Raadsvoorstel

2027 te overwegen om extra middelen beschikbaar te stellen voor een verdere realisatie van deze ambities. Met het behoud van de huidige middelen en personele inzet verwachten we zeer weinig voortgang te boeken op de thema's 'Vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken' en 'Het ov is voor de reiziger een vanzelfsprekende optie'. Op de andere thema's zullen we nog steeds voortgang boeken, maar zal de termijn waarop resultaten behaald worden significant langer zijn. We moeten dan namelijk prioriteren en sommige maatregelen afstellen. Met een groei in middelen en personele inzet kunnen we een schaa sprong maken op zowel bereikbaarheid als op nabij en sociaal gebied. Deze middelen worden voor de begroting van 2027 en 2028 & later aangevraagd op basis van de bedragen uit de uitvoeringsagenda die het college in 2026 opstelt. Indicatief gaat het om:

- In 2026 € 275.000
- In 2027 € 1.650.000
- Vanaf 2028 € 2.100.000 per jaar

Aanleiding

Het huidige ov-beleid voor Nijmegen uit 2019 voldoet niet meer aan het veranderde openbaar vervoer en gaat niet in op alle actuele opgaven van Nijmegen. Daarnaast past dit beleid niet bij de "agenda versnelling mobiliteitstransitie" en bij de omgevingsvisie "de nabije stad 2050". Daarom is er in het afgelopen jaar gewerkt aan een nieuwe ov-visie. De OV-visie sluit daarom ook aan bij het GMR-position-paper over openbaar vervoer van maart 2024. We leggen met deze visie namelijk nadrukkelijk ook de koppeling met de groeiende stad en tegelijkertijd met sociaal vervoer.

De "Agenda versnelling mobiliteitstransitie" is op 26 april 2023 vastgesteld. De transitie beschrijft de overstap naar vervoerswijzen die duurzaam en ruimte-efficiënt zijn. Deze transitie is nodig omdat er steeds meer mensen komen te wonen, werken en verblijven in Nijmegen.

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie en daarmee in het leefbaar houden van de stad. Om tot een nieuw beleid voor ov te komen is de startnotitie ov-visie op 11 maart door het college vastgesteld en op 2 april door de raad besproken. Op basis van deze startnotitie en de gesprekken met de stad is de ov-visie uitgewerkt.

De ov-visie beschrijft een schaa sprong richting sneller en betrouwbaarder ov en socialer en nabijer ov naast het bestaande busnetwerk. Aan de hand van acht thematische hoofdstukken wordt beschreven hoe deze schaa sprongen worden bereikt. Daarnaast wordt geschetst welke financiële en personele capaciteit nodig is om de schaa sprongen te bereiken. Als laatste wordt ingegaan op de uitvoeringsagenda, waarin de doelen verder worden uitgewerkt en een fasering aangebracht kan worden.

Relevante besluitgeschiedenis

- 2019** Toekomstbeeld stedelijk openbaar vervoer Arnhem en Nijmegen.
[Hierin](#) staat een visie op voornamelijk busverbindingen in onze regio. Dit stuk voldoet niet aan de veranderde stad en de wensen om de stad en het openbaar vervoer nabijer en socialer te maken.
- 2023** De Agenda versnelling mobiliteitstransitie.

Raadsvoorstel

[Hierin](#) staat de wens om het aantal privé-autoritten met 10% te laten dalen door het laten stijgen van ritten lopend, fietsend en met het openbaar vervoer met 20%.

2025 Startnotitie ov-visie.

[Hierin](#) staat de richting van het nieuwe ov-beleid zoals in april 2025 door de raad onderschreven.

2025 Omgevingsvisie “de nabije stad 2050”

[Hierin](#) wordt de ambitie van Nijmegen beschreven: Het zijn van een aantrekkelijke, nabije en rechtvaardige stad.

Beoogde impact: kaderstelling

De ov-visie is de uitwerking van de startnotie die op 11 maart door het college is vastgesteld. De ov-visie past binnen de bestaande doelen van diverse programma’s in de doelenboom.

Het vaststellen van de ov-visie draagt bij aan de ambitie “Een bereikbare stad met schone mobiliteit” door te werken aan het doel “We stimuleren duurzame vervoerswijzen (lopen, fietsen en openbaar vervoer).” Met de ov-visie specificeren we de ambitie op het gebied van openbaar vervoer. Daarnaast draagt de ov-visie bij aan de ambitie “We versnellen onze mobiliteitstransitie, om zo de stad bereikbaar en leefbaar te houden” door te werken aan de doelen “Een bereikbare stad via alle modaliteiten” en “Meer en betere alternatieven voor je eigen auto”.

De ov-visie is opgebouwd aan de hand van meerdere thematische hoofdstukken waarin verschillende te ontwikkelen richtingen worden uitgewerkt. Het thematische hoofdstuk “openbaar vervoer is betaalbaar” draagt bij aan de ambitie “Nijmegenaren beschikken over financiële bestaanszekerheid” door te werken aan het doel “Aanbieden aanvullende gemeentelijke inkomensondersteunende regelingen.”

De thematische hoofdstukken “De ov-reis is van deur tot deur, Openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik” en “Vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken” dragen bij aan de ambitie “Inwoners voeren eigen regie over hun leven, gezin en gezondheid en actief deelnemen aan de maatschappij. Men heeft respect voor elkaar en ondersteunt elkaar”. Het doel waaraan gewerkt wordt is “Inwoners kunnen zelfstandig hun leven leiden en meedoen doordat ze beschikken over voldoende zelfregie, zelfredzaamheid, veerkracht en samenredzaamheid in de vorm van sociale steun. Wanneer het nodig is, ondersteunen wij hen bij het verkrijgen of herwinnen hiervan.”

Argumenten

1.1 Nijmegen werkt aan het openbaar vervoer door te richten op een schaa sprong richting zowel sneller vervoer als socialer vervoer.

Door de schaa sprong in twee richtingen wordt het openbaar vervoer toegankelijker en bruikbaar voor een grotere groep. Dat wil zeggen dat naast het openbaar vervoer zoals we het kennen nu in de wijken, we de visie uitwerken in acht thematische hoofdstukken verdeeld over twee brede schaa sprongen. De twee schaa sprongen worden gereflecteerd in de titel van de visie: “Bereikbaar en verbonden”, en omvatten het volgende:

1. Snel verplaatsen van grote groepen mensen.
 - o Bereikbaar houden van toplocaties

- Het meer betrouwbaar maken van het openbaar vervoer
 - Beter benutten van het spoor
2. Zorgen dat iedereen mee kan doen; de visie heeft als uitgangspunt dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer sterk verbetert.
- Ontwikkelen van sociaal vervoer en vervoer in de nabijheid
 - Het ov drempelvrij maken
 - Kijken naar de (toegankelijke) route van/naar de halte
 - Betaalbaarder maken van openbaar vervoer
 - Sturen op het openbaar vervoer een vanzelfsprekende optie laten zijn

De visie is gestoeld op vijf leidende principes: toegankelijkheid, samenhang, doelgroepgerichtheid, duurzaamheid en toekomstgerichtheid.

Op 16 april is de startnotitie ov-visie behandeld in de raad. Er is voorafgaand op 2 april een technische toelichting geweest. Deze ov-visie is een uitwerking van de startnotie.

1.2 Het openbaar vervoer is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie. Met deze visie geven we mede invulling aan de mobiliteitstransitie.

De versnelling van de mobiliteitstransitie is vastgesteld door de raad op 26 april 2023. Openbaar vervoer is een belangrijk en onlosmakelijk onderdeel daarvan. Door de visie vast te stellen worden de ambities op dit gebied verduidelijkt en geactualiseerd. Daarnaast geeft dit richting om te werken aan de verschillende thematische lijnen die uitgewerkt worden in de visie.

1.3 De visie draagt bij aan de ambitie die gesteld is met de omgevingsvisie “De nabije stad 2050.”

De acht thematische hoofdstukken dragen bij aan de ambities die gesteld worden in de omgevingsvisie: het zijn van een aantrekkelijke, nabije en rechtvaardige stad. De omgevingsvisie beschrijft een groeiende stad waar we hard aan moeten werken om deze aantrekkelijk, nabij en rechtvaardig te krijgen en te houden. De ov-visie beschrijft een bijpassende schaa sprong in twee richtingen:

- Snel verplaatsen van grote groepen mensen. Dit is noodzakelijk voor de mobiliteitstransitie: het genereren van een groter aandeel ov-gebruik in Nijmegen. Dat is ruimte-efficiënt en duurzaam. En draagt bij aan een economisch veerkrachtige en aantrekkelijke stad.
- Zorgen dat iedereen mee kan doen. Dit bereiken we met korte loopafstanden naar toegankelijke haltes, persoonlijke aandacht en een betaalbaar tarief. Dit is nodig om een sociale en gezonde stad te zijn voor iedereen, inclusief de groeiende groep senioren.

De acht thematische hoofdstukken geven invulling aan deze ambities en de ruimtelijke opgaven waar Nijmegen voor staat. Om in de toekomst als stad verder te ontwikkelen is het belangrijk dat openbaar vervoer mee ontwikkelt. De ov-visie biedt ruimte om op ontwikkelingen in de stad in te spelen en mee te bewegen.

1.4 De visie gaat in op de verschillende rollen, verantwoordelijkheden en afhankelijkheden die Nijmegen heeft.

Het openbaar vervoer wordt vaak gezien als de verantwoordelijkheid van de provincie. Zij zijn de concessiehouder. Dit betekent niet dat Nijmegen geen verantwoordelijkheden heeft. In de visie worden de rollen die Nijmegen heeft (bepalen, beïnvloeden, belangen behartigen en betrekken) besproken. Daarnaast wordt per thematisch hoofdstuk uitgewerkt welke rollen daar spelen en hoe Nijmegen daarop in zet.

Raadsvoorstel

1.5 De visie is door een stadsbrede participatie en verdieping met diverse stakeholders tot stand gekomen.

In de totstandkoming van de visie is er een uitvoerig participatietraject geweest. Er is op diverse plaatsen in de gemeente bij bewoners opgehaald wat hun wensen en prioriteiten zijn door middel van vragenlijsten, gespreksstartkaartjes en spelletjes. Ook online konden bewoners hun opmerkingen achterlaten en een vragenlijst invullen. Dit is verwerkt in de visie. Ook de input van bedrijven die interesse hadden om ons te spreken, is verwerkt. Daarnaast heeft een klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van ziekenhuizen, wijkraden, belangengroepen en bedrijven meegeholpen met het schrijven van de visie. Om tot de uitwerking van de visie te komen zullen we blijven samenwerken met bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden.

1.6 Er is aandacht voor ervaringsdeskundigheid.

Om te zorgen dat iedereen kan meedoen, hebben we de stem en ervaring van zo veel mogelijk mensen meegenomen, met name van mensen voor wie meedoen niet vanzelfsprekend is. Dit is onder meer van belang om uitvoering te kunnen geven aan het leidende principe “Design voor all.”

2.1 Het realiseren van de ambities uit de thematische hoofdstukken vraagt om een evenwichtige inzet van middelen.

Deze investering draagt bij aan het realiseren van de strategische doelen van de stad en voorkomt dat kansen op innovatie en samenwerking verloren gaan. Zie ook hoofdstuk Financiën voor de indicatieve bedragen en fasering.

Kanttekeningen

1.1 Om de ambitie waar te maken zijn middelen nodig.

In de ov-visies staan hoge ambities beschreven die te maken hebben met de verscheidene thematische hoofdstukken. Met de vaststelling van de ov-visie geeft de raad gehoor aan de ambities. Voor de uitvoering van deze ambities zijn middelen nodig; zowel financieel als menskracht. Deze middelen kunnen niet volledig gedekt worden uit het programma bereikbaarheid. Aanvullende middelen zijn dus nodig om deze ambities waar te maken. De hoeveelheid middelen beïnvloedt het tijdsplan waarop ambities worden nagestreefd. Afhankelijk van de hoeveelheid middelen kan er een uitvoeringsscenario worden bepaald. In het hoofdstuk “hoe nu verder” is op hoofdlijnen beschreven welke middelen indicatief verwacht worden. Echter, een verdere uitwerking wordt gemaakt in de uitvoeringsagenda. In de uitvoeringsagenda zal ook een fasering van de ambities aan bod komen. Er zijn diverse mogelijkheden voor een samenwerking of cofinanciering met de provincie. Ook heeft zowel provincie als rijk mogelijkheden voor subsidie. Hoe we hierin samen op kunnen trekken of aanspraak kunnen maken op subsidies zal verder uitgewerkt worden in de uitvoeringsagenda.

1.2 De kwaliteit en ontwikkeling van openbaar vervoer is ook afhankelijk van factoren waar de gemeente minder of geen invloed op heeft.

De gemeente is verantwoordelijk voor de infrastructuur binnen de gemeentegrenzen. Het Rijk en de provincies geven opdracht en betalen voor het openbaar vervoer. Vervoerders zoals de NS, Transdev en Arriva voeren het openbaar vervoer uit. Er zijn zaken die Nijmegen bepaalt, maar ook zaken waarvoor we belangen behartigen of beïnvloeden. Hiervoor zijn diverse mogelijkheden bij onder andere de busconcessie. In de ov-visie is per thematisch hoofdstuk duidelijk gemaakt welke invloed Nijmegen heeft en hoe we hierop

Raadsvoorstel

inspelen. Voor sommige ambities betekent onze invloed dat de ontwikkelingen langzamer gaan dan Nijmegen nodig heeft, gelet op de mobiliteitstransitie.

2.1 De verwachte kosten zijn indicatief uitgewerkt en zijn mogelijk aan verandering onderhevig

De kosten weergegeven in dit voorstel en het ov-visie-hoofdstuk “Hoe nu verder” zijn een inschatting. In een uitvoeringsagenda wordt op detailniveau uitgezocht hoeveel geld er nodig is om de ambities waar te maken. Sommige kosten zullen dus hoger of lager uitvallen. Als er minder middelen beschikbaar zijn is dit nadelig voor de versnelling van de mobiliteitstransitie, zie ook punt 2.2 en 2.3.

2.2 Wanneer we überhaupt geen middelen of personele inzet aan het openbaar vervoer besteden gaat de kwaliteit van het ov hard achteruit

Zonder personeel is het niet mogelijk om enige ambitie in de visie uit te voeren en zal de kwaliteit van het ov snel achteruitgaan. We hebben personeel nodig om te bepalen, beïnvloeden, belangen te behartigen en mensen te betrekken. We kunnen niet samenwerken met de vervoersmaatschappijen, we kunnen niet onze wensen vertegenwoordigen bij de provincie en we kunnen infrastructuur aan onze kant niet op orde brengen voor openbaar vervoer.

2.3 Wanneer slechts binnen bestaande middelen en met huidige personele bezetting gewerkt wordt, kost het waarmaken van ambities meer tijd

Over het algemeen geldt dat het openbaar vervoer verschaalt als we niets doen op gebied van snelheid & betrouwbaarheid of op nabij en sociaal gebied. Er zijn twee thema's uit de visie waarop we nauwelijks kunnen inzetten met extra middelen. Dat is het ov in een 'vanzelfsprekende optie' veranderen. Daarnaast is het beperkt mogelijk om te werken aan 'vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken'. Als het ov langzamer wordt, zullen lijnen gestrekt worden en uit de wijk verdwijnen.

Op de andere thema's kan binnen de bestaande middelen beperkt worden ingezet. Dat betekent dat sommige ambities langzamer worden waargemaakt of pas op een later moment worden waargemaakt. Daarnaast is er zeer beperkt geld om nieuwe maatregelen die aangelegd en/of geïmplementeerd zijn te onderhouden. Een uitwerking hiervan staat in het hoofdstuk financiën – Wie betaalt, bepaalt: Inzicht in scenario's.

Fatale termijn

Het is wenselijk om de ov-visie voor de start van de concessie op 28 juni 2026 te behandelen. Onze ambities en inzet om de busdienstverlening te beïnvloeden, koppelen we dan vanaf het begin aan vaste overleggen van de concessie. Denk hierbij aan de ontwikkeloverleggen en beheersoverleggen.

Gesprek met de stad

Deze ov-visie is het resultaat van een uitgebreid participatietraject. Tijdens dit traject is er tijdens verschillende fases gesprek geweest met de stad. Een constante factor was het gesprek met de klankbordgroep. In deze klankbordgroep zaten vertegenwoordigers van wijken, belangenorganisaties en werkgevers. In de verkennende fase heeft de klankbordgroep een belangrijke rol gehad bij het reflecteren op de startnotitie en het samen helder krijgen van de kaders. Op basis van deze verkennende fase zijn de opgehaalde kaders gedeeld met de raad tijdens een technische toelichting.

Raadsvoorstel

In de tweede fase kwam een brede participatie aan bod. Tijdens verschillende wijkbezoeken met de ov-bakfiets is gesproken met vele inwoners. Hier werd gevraagd of inwoners het ov gebruiken, hoe ze het ervaren en wat drempels zijn om ervan gebruik te maken. Geïnteresseerden die geen tijd hadden om een gesprek te voeren konden ook online input leveren.

In de laatste fase, de uitwerkfase, heeft de klankbordgroep feedback gegeven en is het gesprek gevoerd over een concept van de ov-visie. Hierin is samen geschreven aan de ov-visie zoals deze voor ligt. In deze laatste fase zijn ook vakspecialisten betrokken van binnen en buiten de gemeente om hun reflectie te geven.

Een verslag van de participatie is als bijlage bij de ov-visie toegevoegd.

Financiën

De ov-visie spreekt een hoge ambitie uit. Een die domeinoverstijgend is en bijdraagt aan diverse doelen en ambities uit de stadsbegroting. Dat betekent dat de doelen die gesteld zijn in de ov-visie automatisch een samenwerking zijn tussen verschillende domeinen en gelden. In een uitvoeringsprogramma wordt per thema/doel duidelijker wat hiervoor nodig is, binnen welke termijn en vanuit welke gelden. Op dat moment kan pas uitsluitend gegeven worden over of en welke extra gelden nodig zijn. Binnen de huidige begroting zijn voor deze ambities onvoldoende middelen beschikbaar. Hieronder laten we indicatief zijn wat de kosten zijn voor de volledige invulling van de ambities uit de ov-visie.

Investeringskrediet

Er is een investeringskrediet nodig voor aanleg van nieuwe maatregelen. Het Rijk en de provincie subsidiëren het overgrote deel van investeringen. Wij zijn zelf verantwoordelijk voor ontwerpkosten. Het gaat dan om het ontwerpteam dat indicatief € 150.000 per jaar zal kosten. Dit dekken we uit het programma bereikbaarheid.

Exploitatiekrediet

Daarnaast is er ook exploitatiebudget nodig voor de dagelijkse kosten. Het grootste gedeelte hiervan bestaat uit het busvoordeelabonnement. Dit bedrag is deels door de raad toegekend op 12 november 2025. Dat betreft € 75.000 in 2026 en € 150.000 per jaar van 2027 t/m 2029. Bij invoering van het Maatschappelijk Meedoenbudget wordt opnieuw beoordeeld hoe de toekomst van de middelen voor het busvoordeelabonnement eruitzien.

Daarnaast is er geld nodig voor personele inzet, gedragscampagnes, onderzoeken, beheer & onderhoud, vrijwilligersvervoersnetwerken en ov-coaches. In de tabel hieronder staan de verwachte kosten.

In de onderstaande tabel zijn de jaarlijkse indicatieve kosten inzichtelijk gemaakt. Het deelproduct openbaar vervoer binnen het programma bereikbaarheid is op dit moment ongeveer € 220.000. Dat komt neer op slechts 10% van wat er jaarlijks nodig is voor de ambities uit de visie. Verderop in dit hoofdstuk is uitgelegd wat er met de huidige middelen nodig is.

	2026	2027	2028 en verder
Busvoordeelabonnement	€ 75.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
Personeel	€ 100.000	€ 200.000	€ 200.000

Raadsvoorstel

Overige uitgaven	€ 100.000	€ 350.000	€ 800.000
Totaal	€ 275.000	€ 1.650.000	€ 2.100.000 per jaar

In de onderstaande tabel zijn de indicatieve kosten op jaarbasis weergegeven als er volledig wordt ingezet op de ambities uit de visie. Dit is een uitwerking van het kopje 2028 en verder uit de bovenstaande tabel. Gezien het feit dat niet alle activiteiten vanaf het begin uitgevoerd kunnen worden zonder uitvoeringsagenda en daaropvolgende claim, kiezen we voor een opstart en volledige uitvoering vanaf 2028.

Thema/ soort	Kosten per jaar
Bereikbaarheid van toplocaties & Doorstroming en betrouwbaar ov	€ 350.000
Vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken	€ 150.000
De ov-reis is van deur-tot-deur	€ 100.000
Het ov is voor de reiziger een vanzelfsprekende optie	€ 150.000
Openbaar vervoer is betaalbaar	€ 1.100.000
Openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik	€ 50.000
Personeelskosten voor 2 FTE	€ 200.000

Wie betaalt, bepaalt: Inzicht in scenario's

Als de gemeente meer invloed wil op het verbeteren van het openbaar vervoer, moeten we ervoor zorgen dat we niet alleen maatregelen vragen, maar ook zelf ontwikkelen. Sommige maatregelen zijn niet subsidiabel en daarvoor gaan we eigen middelen inzetten. Voorbeelden zijn: Een ontwerpteam voor infrastructuur voor de bus, gedragscampagnes, het busvoordeelabonnement en onderhoud. Hieronder staat beschreven wat we kunnen zonder extra investeringen, wat langer duurt of niet kan.

Deze ambitie in dit thema uit de ov-visie kunnen we waarmaken met de huidige middelen en personele inzet. Extra beschikbare middelen hebben geen invloed op haalbaarheid van de ambitie.

Beter benutten van het spoor

Dit hoofdstuk gaat voornamelijk over aan de juiste tafel zitten en onze invloed uitoefenen. Financiën hebben hierop geen invloed.

De ambities in deze thema's uit de ov-visie kunnen we beperkt waarmaken met de huidige middelen en personele inzet. Beschikbare middelen hebben een positieve invloed op

Raadsvoorstel

Bereikbare binnenstad, onderwijs- en werklocaties en ziekenhuizen	<p>We kunnen minder infra aanleggen en verbeteren, omdat we weinig middelen hebben voor een ontwerpteam, weinig geld voor onderhoud en geen personele inzet op beheer.</p> <p>We kunnen nog wel in gesprek met de provincie om een snelle bus te ontwikkelen we kunnen toplocaties in de stad betrekken bij onze plannen.</p>
Doorstroming en betrouwbaar ov	<p>Ook hier geldt dat middelen en personele inzet bijdragen aan het ontwerp, beheer en onderhoud. Daarnaast zijn er middelen nodig om vertraging te monitoren. Niet investeren in doorstroming voor de bus heeft een sterk negatief effect op de bediening in de wijk. Om rijtijden te halen moeten buslijnen bij langzamere routes gestrekt worden.</p> <p>We kunnen zonder extra middelen de bus beter faciliteren binnen GOW-30 en in gesprek blijven met de provincie en vervoerder over doorstroming.</p>
De ov-reis is van deur tot deur	<p>Het uit bestaande budgetten verbeteren van de route naar de halte en voorzieningen op de halte, zorgt ervoor dat er geprioriteerd moet worden. Veel haltes en routes zien geen verbetering.</p> <p>We kunnen zonder extra middelen wel in gesprek blijven en op basis daarvan voorzieningen waar we niet over gaan bij de halte aanvragen. Denk hierbij aan reisinformatie. Ook kunnen we nog steeds in gesprek met stakeholders om te zien waar de nood het hoogst is om te investeren in haltes en routes.</p>
Openbaar vervoer is betaalbaar	<p>Zonder extra middelen blijft het busvoordeelabonnement hetzelfde. Er is geen uitbreiding mogelijk.</p> <p>Wel kunnen we in zonder extra middelen gesprek gaan met de provincie om de tarifiering transparanter en aantrekkelijker te maken.</p>
Openbaar vervoer is drempelvrij in gebruik	<p>Binnen de huidige budgetten kunnen we beperkt mensen kennis laten maken met het ov.</p> <p>We kunnen wel in gesprek gaan met de provincie en vervoerder over het verbeteren en verduidelijken van reisinformatie.</p>

De ambities in deze thema's uit de ov-visie kunnen we nauwelijks tot niet waarmaken met de huidige middelen en personele inzet. Extra middelen zijn randvoorwaardelijk voor de haalbaarheid van de ambities.

Vervoer nabij met fijnmazig vervoer in de wijken	<p>Dit hoofdstuk houdt ook verband met middelen voor doorstroming en betrouwbaar ov. Als we daar niet in investeren moeten buslijnen om wijken heen rijden om vertragingen te vermijden. Daarnaast is het zonder extra middelen niet mogelijk om een fijnmazig netwerk op te zetten of te faciliteren.</p>
Het ov is voor de reiziger een vanzelfsprekende optie	<p>Zonder extra middelen kunnen we alleen samenwerking in bestaande programma's waar we weinig invloed op hebben. Het is niet mogelijk om ov- en reisgedragscampagnes op te zetten noch de reisbehoefte te onderzoeken</p>

Raadsvoorstel

Vervolg

Na het vaststellen van de ov-visie door de gemeenteraad:

- Stelt het college een uitvoeringsagenda op (gefaseerd 2026 en 2027)
- Wordt de raad op de hoogte gesteld van de uitvoeringsagenda en de stand van zaken (2026)
- Wordt, als dit nodig is, een raadsvoorstel ingediend voor het dekken van de kosten die niet uit programma bereikbaarheid gedekt kunnen worden of wordt dit meegenomen in het opstellen van de begroting 2027.
- Wordt er uitvoering gegeven aan de eerste fase van de ov-visie (2026)

Bijlagen

1. OV-visie inclusief bijlagen
 - a. Participatieverslag
 - b. Reactiememo op input uit de stadsbrede participatie