

Dialogbijekomsten Mobiliteitsplan Beuningen

Op 16 januari 2024 zijn twee dialogbijekomsten georganiseerd om het concept mobiliteitsplan van de gemeente Beuningen te bespreken. Doel van deze sessies was om de stand van zaken ten aanzien van het mobiliteitsplan te presenteren, en reacties vanuit de regio en maatschappelijk partners op te halen.

In de eerste sessie zijn regiopartners aangeschoven, en in de tweede sessie kwamen maatschappelijk partners aan het woord. De regiopartners die aanwezig waren: doelgroepenvervoer, OV-concessie, gemeente Wijchen/Druten, gemeente Nijmegen, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, hulpdiensten (brandweer, ambulance, politie), provincie Gelderland en Rijkswaterstaat Oost-Nederland. De maatschappelijk partners die aanwezig waren: vertegenwoordigers agrarisch Beuningen, Sportraad, Fietsersbond, Seniorenvereniging Beuningen, Adviesraad Sociaal Domein, GGD (adviseur gezonde leefomgeving), TPN West (industrieterrein Weurt), Bedrijvenvereniging Schoenaker, vertegenwoordiger Sport en Bewegen.



Figuur 1: De drie hoofddoelen uit de mobiliteitsvisie

De dialoogsessies waren als volgt opgebouwd:

1. De stand van zaken van de mobiliteitsvisie en het daaropvolgende mobiliteitsplan;
2. Per thema (zie figuur 1) een presentatie van een aantal onderwerpen waar aan gedacht wordt;
3. Per onderwerp één of twee vragen voor de aanwezigen om uit te nodigen tot discussie;
4. In twee groepen uiteen om verdere discussie mogelijk te maken, dieper op de vragen in te kunnen gaan en vragen over de presentatie te beantwoorden;
5. Plenaire terugkoppeling van de belangrijkste opmerkingen en vragen per groep;
6. Afsluiting met doorkijk in planning.

Leeswijzer

In dit verslag van beide dialoogsessies zijn de reacties vanuit de regio en de maatschappelijk partners opgenomen. Per onderwerp wordt een korte omschrijving gegeven van wat er

besproken is tijdens de sessies, en welke reacties/discussiepunten daaruit naar voren kwamen. Deze reacties zijn vervolgens verwerkt in het concept mobiliteitsplan, wat vervolgens gedeeld is in een informatiesessie met de gemeenteraad.

1.1 Wegencategorisering

Het eerste onderwerp dat werd besproken was de wegcategorisering. Een voorstel van de aanpassingen in de wegcategorieën en de bijbehorende afwegingen werd gepresenteerd, waar vervolgens op gereageerd kon worden. Zo is er besproken: wat vindt u van de voorgestelde aanpassingen, en wat zijn uw overwegingen bij de Schoenaker? De volgende reacties kwamen van de regiopartners:

- Gebruik *risicogestuurde onderbouwing* en het STOMP-principe voor keuzes en onderbouwing van de wegcategorisering;
- Maak onderscheid tussen een *ideaal toekomstbeeld*, en wat binnen korte tijd aangepast gaat worden;
- Voor de Schoenaker; niet te veel wisselen tussen snelheden, *uniformiteit* is belangrijk;
- Bij een inrichting van de Schoenaker waar *hulpdiensten* tegen de rijrichting in kunnen inhalen is een snelheidsverlaging niet direct een probleem, maar de aanrijtijden zouden *verder onderzocht* moeten worden.
- De mogelijkheid van een *nieuwe busverbinding* met Ewijk wordt onderzocht. Dit heeft consequenties voor de inrichting van een weg (benoemd i.r.t. de Ooigraaf);
- De Elsenpas is een belangrijke fietsroute, dit is een mogelijke *nieuwe hoofdroute* voor de fiets (als alternatief voor de Ficarystraat) als deze autoluw ingericht wordt;
- Denk ook aan de routes voor het *landbouwverkeer*, deze gaan nu door de kern van Beuningen.

De reacties van de maatschappelijk partners sluiten veelal aan bij de bovengenoemde reacties. Een aantal aanvullende reacties op de wegcategorisering waren:

- De voorgestelde wegen worden herkend, maar de Elsenpas en de Lagunesingel binnen de bebouwde kom worden gemist;
- Landbouwverkeer en logistiek verkeer worden nog niet benoemd;
- Voor de Schoenaker; naast uniformiteit en herkenbaarheid wordt een *duidelijke keuze* van de gemeente *vóór de fietser en voetganger* (en daarmee verkeersveiligheid) verwacht;
- Daarnaast is het overstekend verkeer voornamelijk fietsverkeer tussen de kernen, dus het is logisch om hier voorrang aan te geven;
- Het *landbouwverkeer* rijdt nu over de Wilhelminalaan (kern Beuningen), een alternatieve (verkeersveilige) route over de Schoenaker is gewenst vanuit de agrarisch vertegenwoordigers;

- Ook bij de maatschappelijk partners wordt de Elsenpas gemist als belangrijke fietsroute. Op deze wegen (ook Ficarystraat en Betenlaan) rijdt veel sluipverkeer, wordt hard gereden, is er beperkte ruimte voor de fietser en is er veel verkeer met evenementen. Een goede *veilige fietsroute* is gewenst.

1.2 Gedragsmaatregelen verkeersveiligheid

Voor de gedragsmaatregelen is een open vraag gesteld: aan welke gedragsmaatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid denkt u? De reacties van de regiotafel en de maatschappelijk partners waren vergelijkbaar:

- Sluit aan bij *regionale campagnes*, daar zijn er al veel van;
- Structurele aandacht voor verkeersveiligheid op scholen ontbreekt (gebrek aan tijd, middelen...). De gemeente kan campagnes op scholen faciliteren/stimuleren;
- Naast scholen en senioren zijn er meer *doelgroepen*, bijvoorbeeld nieuwkomers en het Keurmerk Veilig Ondernemen Bedrijventerreinen.

1.3 Aandacht voor de voetganger

Voor de voetganger werden de zones met extra aandacht voor de voetganger en fysiek toegankelijke mobiliteit gepresenteerd. Vanuit de regio werd gevraagd naar een duidelijke link met de regio en het recreatieve voetgangersnetwerk, ook in de kaartbeelden. Daarnaast werd er opgemerkt hoe om te gaan met het STOMP-principe als meerdere netwerken elkaar kruisen? Vanuit de maatschappelijk partners werd gereageerd op de volgende vraag: Wat voor soort maatregelen voor de voetganger hebben prioriteit?

- In het centrum zijn veel *obstakels* voor voetgangers (opstapjes, boomwortels);
- Afstanden zijn soms te lang om in één keer te lopen, zitplekken onderweg zijn gewenst;
- Om lunchwandelingen op *bedrijventerreinen* mogelijk te maken is er behoefte aan voetpaden;
- Inzetten op de voetganger gaat samen met *ontmoeten* in de openbare ruimte, in elke wijk, voor iedereen;
- Met een vergrijzende groep inwoners is er vraag naar *dementievriendelijke* wijken, en een *seniorenvriendelijke* leefomgeving;
- Verlichting, veilige oversteekplaatsen en regelmatig onderhoud dragen bij aan een comfortabel netwerk.

1.4 Het gewenste fietsnetwerk

Het gewenste fietsnetwerk met daarin mogelijke nieuwe routes werd voorgelegd om over in gesprek te gaan. Vanuit de regio werd positief gereageerd op de door te trekken regionale verbindingen. Door de netwerken over elkaar heen te leggen (ook voetganger en openbaar

vervoer) kunnen prioriteiten, knelpunten en knooppunten zichtbaar worden. De maatschappelijk partners benoemden nog een aantal aandachtspunten:

- Zorg voor meer fietsvoorzieningen *gescheiden* van het gemotoriseerde verkeer;
- De voorgestelde zuidelijke route (verbinding nieuwbouw Ewijk - bedrijventerrein Schoenaker - Beuningse Plas – Nijmegen Lindenholt) is *kansrijk*, maar het huidige *comfort en sociale veiligheid* voldoet niet aan de eisen van een hoofdroute. Ook is het de vraag wat de toegevoegde waarde is t.o.v. de fietsroute over de Nieuwe Pieckelaan; het wordt als logischer gezien om deze regionale route prioriteit te geven;
- Het plan is goed, maar denk ook aan *onderhoud* van de fietsroutes.

1.5 Gedragsmaatregelen stimuleren gezonde mobiliteit

Voor de gedragsmaatregelen is een open vraag gesteld: aan welke gedragsmaatregelen voor het stimuleren van gezonde mobiliteit denkt u? Vanuit de regio werd gereageerd dat in het regionale mobiliteitsplan wordt gewerkt aan een plan waar minder autogebruik én autobezit, en meer openbaar vervoer, fiets en lopen belangrijk zijn. De vraag vanuit de regio is daarom ook om hier met het Beuningse mobiliteitsplan op aan te sluiten. Een vraag die hierop volgde was: hoe wordt verder omgegaan met het demotiveren van autogebruik en autobezit?

De maatschappelijk partners benoemden dat als fietsen veilig en comfortabel is, zoals het Batavierenpad, dit fietsen kan stimuleren. Ook werd het Beweegvriendelijke Omgeving (BVO)-model van het Kenniscentrum sport & beweging benoemd, waarin aanknopingspunten staan voor het creëren van een leefomgeving die uitnodigt tot bewegen. Daarnaast werden nog een aantal andere acties genoemd:

- Opzoeken *samenwerkingen* (bijvoorbeeld met sociaal domein);
- *Promoten* van goede doorstroming buslijnen;
- *Ontmoedigen* van bepaalde vervoerswijzen op bepaalde wegen.

1.6 Gewenst openbaar vervoer netwerk

Bij het onderwerp openbaar vervoer is voornamelijk gesproken over de mogelijkheden voor een hub langs de A73 met daarbij een aansluiting op de directe bus naar Nijmegen, de kwaliteit van de busverbindingen en de mogelijkheden voor aantrekkelijke bushaltes. De regiotafel stond positief tegenover het benoemen van de zoeklocatie van een hub langs de A73, waarbij de mogelijkheden voor deelmobiliteit en het belang van regionale afstemming werden benoemd. Daarnaast werd benoemd dat veel bushaltes aan de rand van de kernen ook potentie hebben voor het ontwikkelen van een hub (kleinschaliger), waar kansen liggen voor goede fietsenstallingen en deelmobiliteit.

De maatschappelijk partners benoemden het belang van aantrekkelijke buslijnen en de frequentie van de verbindingen. Er werd genoemd dat de bus vaak nog geen goed alternatief voor de auto is door lange reis- en/of wachttijden, of de afwezigheid van een bus laat op de avond. Daarnaast mogen kwetsbare groepen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer niet vergeten worden. Vanuit de regio werd ook vraagafhankelijk vervoer benadrukt.

1.7 Parkeren en deelmobiliteit

Tot slot is er nog gesproken over parkeren en deelmobiliteit. Bij het onderwerp parkeren vonden maatschappelijk partners *verwachtingsmanagement* en sturing vanuit de gemeente van groot belang. Zeker bij nieuwbouwwontwikkelingen vonden zij het redelijk dat, indien aan de voorkant duidelijk, hier mogelijk lagere parkeernormen gelden. Voor bestaande woonwijken werd dit verschillend opgevat, en werd er benoemd dat hier *maatwerk* en *samenwerking met de wijk* van groot belang is. Vanuit de regio werd benoemd dat de gemeente kan sturen op parkeren, bijvoorbeeld door geclusterd parkeren te introduceren en de parkeerzone te evalueren. Vanuit de bedrijventerreinen werd nog toegevoegd dat hier ook geparkeerd moet worden, en dat hier een grote vraag is naar ruimte voor parkeren in combinatie met vergroening van het bedrijventerrein.

Op het gebied van deelmobiliteit waren zowel de regiotafel als de maatschappelijk partners het eens om het aanbod voorlopig aan de markt te laten. Wel werd er benoemd dat aansluiting bij buurgemeenten gewenst is (met name voor gemeentegrens-overschrijdende ritten). Een vraag die naar voren kwam is dat deelscooters en deelfietsen geen overlast mogen geven in de openbare ruimte, en het dus belangrijk is om hier kaders voor op te stellen.

1.8 Vervolg

De regiopartners geven aan graag betrokken te blijven bij de verdere ontwikkelingen die uit het mobiliteitsplan volgen. Dit gaat om samenwerking in campagnes en bij ontwikkelingen die een regionale invloed hebben, bijvoorbeeld bij het openbaar vervoer en het fietsnetwerk. Ook de maatschappelijk partners zien het belang van betrokkenheid bij het verder uitwerken van de projecten die uit het mobiliteitsplan voortkomen. Op het moment dat projecten verder concreet worden willen zij graag weer actief (het liefst structureel) betrokken worden.