# Participatieplan

## Versnelling Mobiliteitstransitie




| | |
|---|---|
| Projectleider | Anouk Keune |
| Datum | 23 oktober 2023 |
| Versie | 1.0 |

## 1. Aan de slag met onze mobiliteit

# Participatieplan

**Aanleiding**
Mobiliteit is een randvoorwaarde voor een fijne leefomgeving en een economisch veerkrachtige stad. Daarom werkt de gemeente continu aan het verbeteren van onze bereikbaar en het verduurzamen van ons vervoer. Ontwikkelingen, zoals de groei van onze stad, zorgen ervoor dat we meer tempo moeten maken. Daarom is in juni 2023 de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie vastgesteld door de gemeenteraad. In deze agenda geven we aan hoe we onze ambities uit ons ambitiedocument 'goed op weg 2019-2030' versneld en aangescherpt uitvoeren. Deze agenda vormt de basis voor ons uitvoeringprogramma, waarin is uitgewerkt hoe we versneld stappen zetten om mensen te verleiden en stimuleren duurzamer te reizen. Dit participatieplan is onderdeel van ons uitvoeringsprogramma.

**Achtergrond**
De komende jaren groeit onze stad flink. Het aantal inwoners neemt met ongeveer 10% toe. Dat terwijl onze infrastructuur nu al zwaarbelast wordt. Nijmegen moet een goed bereikbare stad blijven. Er is geen ruimte voor het toevoegen van nieuwe (auto)wegen. We zullen onze infrastructuur dus slimmer moeten gebruiken. En dat kan! De groei van het aantal inwoners mag niet leiden tot meer autobewegingen, maar wel tot meer ritten met de fiets, lopend, met het OV of in deelmobiliteit. Om dit voor elkaar te krijgen zetten we in op een stadsbrede mobiliteitstransitie. We zorgen voor meer ruimte voor actieve mobiliteit, zodat de we meer en comfortabeler kunnen lopen en fietsen. Ook zorgen we voor betere alternatieven: hoogwaardig en frequent OV en meer deelmobiliteit.

Onze mobiliteitstransitie dient ook een ander doel. Grote opgaven zoals klimaatadaptatie, groen en energietransitie vragen om ruimte in onze straten. Ruimte die vaak gevonden moet worden op parkeerplaatsen, de weg, stoepen of snippergroen. Met onze mobiliteitstransitie zorgen we voor ruimte voor deze opgaven. We helpen onze straten leefbaarder te maken: voor ons, voor onze (klein)kinderen en voor onze bezoekers.
Ook draagt de mobiliteitstransitie bij aan het verduurzamen van ons verkeer. Elke overstap van een (brandstof)auto naar de fiets, een elektrische deelauto of een reis ter voet draagt bij aan onze luchtkwaliteit.

**Participatie**
Onze maatregelen hebben effect op onze inwoners, bezoekers en ondernemers. Daarom betrekken we hen graag bij de uitwerking. In dit participatieplan laten we zien welke groepen stakeholders we op welke thema's en op welke manier willen betrekken. Met onze participatie halen we wensen en zorgen van belanghebbenden, zetten we in op meer begrip en verrijken we onze plannen.
Het uitvoeren van fysieke mobiliteitsmaatregelen neemt vaak langere tijd in beslag. Participatie is niet iets wat we eenmalig doen, waarna we doorstomen met onze uitvoering. Omdat de uitvoering meerdere jaren in beslag neemt, moet ons participatieplan meebewegen met de ontwikkelingen buiten. Daarom houden we ons participatieplan eens per jaar tegen het licht. Dit doen we gelijktijdig met de monitoring van ons uitvoeringsprogramma, in Q3.

**Kaders**
Afgelopen juni is de agenda 'versnellen mobiliteitstransitie' vastgesteld. Daarin heeft de raad gekozen om:

- Maatregelen te nemen om mobiliteit meer ruimte-efficiënt te maken door voorrang te geven aan en het extra aantrekkelijk maken van lopen, fietsen, e-scooters, OV en deelmobiliteit, waarbij rekening gehouden wordt met de doorstroming van het autoverkeer;

- Stappen zetten om ons stadscentrum versneld verblijfsvriendelijk te maken door (versneld) in te zetten op een autoluwe binnenstad. Dit doen we op een manier die rekening houdt met de belangen van de binnenstadseconomie en bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen. We zorgen dat autoluw maken op meer draagvlak kan rekenen. Daarom zorgen we voor voldoende alternatieven, zoals stadsrandhubs. Ook gaan we straten sneller vergroenen, conform het coalitieakkoord;
- Gereguleerd parkeren, conform oplossingsrichting 2 of 3, uit te breiden en het college beide scenario's inclusief financiële gevolgen uit te laten werken en beide scenario's ter keuze voor te leggen aan de raad. Het college mag, in afwachting van deze uitwerking, op basis van parkeerdrukmetingen beargumenteerd overgaan tot invoeren van gereguleerd parkeren in gebieden waar sprake is van veel overlast;
- Alternatieve maatregelen te treffen om de stad voor mensen bereikbaar te houden, zoals de inzet van deelmobiliteit in wijken en stap op/stap af vervoer tussen station en binnenstad;
- Ons mobiliteitsbeleid voor de bestaande stad meer in balans te brengen met het beleid in nieuwbouwgebieden, door onder andere in te zetten op betere fietsvoorzieningen en deelmobiliteitsconcepten.

Ook is vastgesteld dat we in goed overleg met belanghebbenden een plan uitwerken om meer 50-wegen 30 km/u te maken en dit ter besluitvorming voorleggen aan de raad, de nulnorm bij nieuwbouw te onderzoeken en uit te werken en ons in te blijven zetten voor duurzame mobiliteit. Deze agenda 'versnelling mobiliteitstransitie' in leidend in het uitwerken en uitvoeren van onze plannen. Deze kaders staan vast. Daarnaast werken we binnen de kaders van de omgevingsvisie.

## 2. Anders reizen en ander ruimtegebruik

Met onze inzet willen we de komende tien jaar het volgende bereiken:

**Een bereikbare stad via alle modaliteiten**

- Op alle wegen afgezien van de S100 is het aantal vervoersbewegingen met de auto over tien jaar met 10% afgenomen ten opzichte van 2023.
- Meer actieve mobiliteit, dus fiets, voet en OV. Hier groeit het gebruik met ten minste 20% over 10 jaar.

**Meer ruimte voor actieve mobiliteit en andere ruimtelijke opgaven**

- Over tien jaar is het gemiddelde autobezit per huishouden gedaald met 20%.
- We hebben 5% minder verharding voor mobiliteit/infra ingericht. Daarnaast hebben we meer m2 ruimte ingericht voor actieve mobiliteit.
- Het verkeer is veiliger: we zien minder verkeersslachtoffers, maar ook de subjectieve verkeersveiligheid is vergroot. Dit zien we terug in de stadsmonitor.

**Meer en betere alternatieven voor de eigen auto**

- Iedere inwoner heeft alternatieven voor de eigen auto beschikbaar binnen loopafstand. Deze alternatieven zijn betaalbaar en voldoende voorhanden.
- Alle Nijmegenaren kunnen meedoen aan de mobiliteitstransitie.

**‘Nieuwe Nijmegen’ en de bestaande stad meer in balans**

- Zowel inwoners van nieuwe ontwikkelingen als bewoners van de bestaande stad doen mee in de mobiliteitstransitie. Over de gehele stad daalt het autobezit;
- In de wijken rondom nieuwe ontwikkelingen stijgt de parkeerdruk niet tot boven de 85%.

Onze doelen hebben een horizon van 10 jaar. We monitoren jaarlijks uitgebreid de effecten van onze inzet en waar nodig stuurt het college bij.

## 3. Doelstellingen van participatie

We gaan flink aan de slag in de stad. De voorgestelde veranderingen hebben impact op onze inwoners. We willen dat onze inwoners, werkgevers, werknemers en bezoekers prettig wonen, leven en bewegen in onze stad. In de participatie halen we op waar zorgen zitten, maar vooral hoe we zoveel mogelijk meerwaarde kunnen creëren met onze inzet. Het doel is zo veel mogelijk begrip voor onze plannen. In gesprek met belanghebbenden willen we plannen verrijken. Ook halen we inbreng op over voldoende alternatieven en manieren om inwoners en bezoekers te verleiden duurzamer te reizen.

## 4. Voorgestelde aanpak

De mobiliteitstransitie heeft impact op onze inwoners, bezoekers, werknemers, werkgevers, ondernemers en onderwijs- en zorginstellingen. Met de mobiliteitstransitie willen we de ruimtelijke kwaliteit verbeteren, verkeersveiligheid vergroten en de lucht schoner maken. Hier staat tegenover dat we anders gaan reizen, waarbij we lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit steeds zichtbaarder meer ruimte geven dan de auto. Dit raakt iedereen.

De impact verschilt per thema. Het nog uit te werken raadsvoorstel om meer wegen in te richten als 30 km/u weg, raakt stadsbreed hulpdiensten, de busvervoerder en de concessieverlener (provincie Gelderland). Gebiedsgericht raakt het mensen aan een straat, die met deze maatregelen veiliger en leefbaarder wordt. Consequentie is wel dat iedereen daar vervolgens minder hard kan rijden. Daarom maken we communicatie en participatie onderdeel van al onze nieuwe beleidsuitwerkingen. Voorafgaand aan de projectstart bepalen we hoe we gaan participeren en wie we betrekken. Ook stellen we de kaders vast waarbinnen we participeren.

De wijze van participatie en het niveau van participatie verschilt per onderdeel. Globaal stellen we het volgende voor:

- Over ontwikkelingen die de hele stad raken voeren we stadsbreed het gesprek. Hierbij zullen we per thema bepalen welke belanghebbenden aan tafel horen en op welk niveau op de participatieladder we het gesprek voeren. Een voorbeeld is een ‘het autonetwerk in Nijmegen: waar 30 en waar 50’. Dit is een onderwerp waarover we breed in gesprek willen gaan.
- Over gebiedsgerichte beleidsontwikkelingen participeren we niet stadsbreed. We communiceren over de maatregelen en informeren breed. Met de direct betrokkenen gaan we wel in gesprek. Deze groep wordt geraadpleegd en/of gevraagd te adviseren.

Voorbeeld: de verblijfsvriendelijke binnenstad raakt alle Nijmegenaren, maar de bewoners, werkgevers en werknemers in de binnenstad in het bijzonder. Stadsbreed en bezoekers informeren we. Voor bewoners en werkgevers in de binnenstad zijn er bezoekersavonden geweest (en komen er vaker) over de maatregel. Hier vragen we de belanghebbenden om input. Wanneer we in straten aan de slag gaan, gaan we gebieds- of straatgericht in gesprek. Met bezoekers gaan we in gesprek om te verkennen hoe we ze kunnen verleiden meer op stadsrandhubs te parkeren. Binnen vooraf gestelde kaders gaan we in gesprek, bijvoorbeeld over de inrichting van een straat.

Thema's waar we de komende jaren in ieder geval stadsbreed over in gesprek gaan zijn:

- Meer toegankelijkheid (loopt, 2023)
- Mobiliteit in de beperkte openbare ruimte (stadsgesprek 2023)
- Hoe betrekken we bewoners bij invoering gereguleerd parkeren (2023)
- 'Netwerkvisie Nijmegen', incl. meer 50 wegen worden 30 km/u (2023-2024)
- Het OV netwerk en stadsrandhubs (2024)
- Stimuleren van lopen (2024)
- Deelmobiliteit (2024)
- Verkeersveiligheid bij scholen (2024)

Bij elk onderwerp bepalen we aan de start van de participatie:

- Wat het resultaat moet zijn van de participatie;
- Of het stadsbrede of gebiedsspecifieke participatie vraagt;
- Met wie we gaan participeren (eigen stakeholderanalyse);
- Met wie we op welk niveau gaan participeren;
- Binnen welke kaders participatie plaatsvindt.

In de bijlage vindt u een stakeholderoverzicht met belanghebbenden per thema. Hoe participatie op deze thema's plaatsvindt wordt dus uitgewerkt aan de start van de beleidsuitwerking.
Naast thematische participatie organiseren we eens per jaar een stadsgesprek, waar we breder voor uitnodigen. In dit stadsgesprek bespreken we een actueel thema dat dwars door de mobiliteitstransitie heengaat. Het eerste stadsgesprek is november 2023 en heeft als thema: Mobiliteit in de beperkte openbare ruimte.

## 5. Belanghebbenden en issues

In de bijlage vindt u het stakeholderoverzicht met de belanghebbenden die we op dit moment in beeld hebben. Op basis van gesprekken of op basis van desk research hebben we van de belangrijkste groepen belanghebbenden in beeld gebracht welke issues bij hen spelen. Mede op basis hiervan hebben we de lijstje met thema's voor dit jaar samengesteld.

We organiseren stadsbreed 'traditionele' manieren van participatie, bijvoorbeeld: stadsgesprekken, gesprekken met de wijkraden. De ervaring leert dat dit veelal de wat oudere inwoner trekt. De jongere Nijmegenaar blijkt moeilijk te bereiken in de participatie. Zij komen niet snel naar stadsgesprekken en nemen veelal niet mee in de wijkraden. Wij willen deze groep wel betrekken in onze participatie. Kortom: zij zijn de toekomst van onze stad! Dit doen we op verschillende manieren:

- Via socials richten we ons op de jongeren (15-40). We vragen ze om input via vragenlijsten, polls of andere laagdrempelige manieren. Hiervoor gebruiken we onder andere Instagram en Facebookpagina van de gemeente Nijmegen.
- We gebruiken het stadspanel. Dit is een brede groep van ongeveer 3000 deelnemers.
- We gaan naar buiten. Babbelboxen, mobiliteitskoffie kraampjes, of gewoon met prikkelende vragenlijsten op locaties door de stad. Via een gerichte campagne zoeken we de ontbrekende doelgroepen op en gaan we met ze in gesprek. Dit doen we gericht en aan de hand van op dat moment relevante vraagstukken. Hoe we hier het beste vorm aan kunnen geven werken we de komende maanden uit.
- We houden in ieder geval eens per jaar een digitale bijeenkomst. Digitale bijeenkomsten zijn ontstaan tijdens corona. Hoewel er zeker nadelen zijn, ze zijn bijvoorbeeld vaak minder interactief, zijn er ook grote voordelen. De drukke dertiger of de Nijmegenaar die slecht ter been is kan namelijk gemakkelijk vanuit hun eigen huis aansluiten. Via mentimeters of andere manieren van enquêtering maken we deze bijeenkomsten interactiever. Zo zijn ze niet alleen om te zenden, maar ook om op te halen. Komende maanden werken we deze manier van participatie verder uit.
- We werken persona's uit. Persona's zijn fictieve mensen, gebaseerd op een doorsnee Nijmegenaar. Bijvoorbeeld Jan, jonge vitale opa die elke week op zijn kleinkind past. Of Shaline, jonge alleenstaande moeder uit Lindenholt. Deze en meer persona's werken we uit en gebruiken we in onze participatie. Aan de hand van de persona's dagen we deelnemers met andere achtergronden uit te denken vanuit het belang van hun medebewoners. We vragen ze om over hun eigen belang heen te kijken.

Daarnaast gaan we in gesprek met onze studenten-ambtenaren. Zij vormen een schakel tussen de studenten op onze onderwijsinstellingen en de gemeente. Bij hen halen we belangrijke signalen op.
Wanneer stadsbrede thema's ook specifiek de senioren raakt, zoeken we ook naar manieren om expliciet met deze groep in gesprek te gaan.

## 6. Communicatie- en Participatieproces

Het participatieproces voor de gehele mobiliteitstransitie bestaat uit een jaarlijks stadsgesprek en tussentijdse thematische participatie. Deze is dus soms stadsbreed en soms gebiedsspecifiek.

- Ten behoeve van de participatie is er vanuit de gezamenlijke werkgroep burgerparticipatie van de wijkraden een werkgroep 'mobiliteit' in het leven geroepen. In deze werkgroep zitten afgevaardigden van de wijkraden en/of wijkcomités. Deze werkgroep is geen officieel orgaan, maar helpt ons het geluid uit de stad te horen. Ze vormen een spreekbuis en spelen een belangrijke rol in de participatie. Deze werkgroep wordt ingezet binnen alle stadsbrede thema's. Ook vormen ze mede de participatieagenda voor de komende jaren. De werkgroep komt een aantal keer per jaar bijeen. Verslagen publiceren we in ieder geval via MijnWijkplan.
- Het stadsgesprek voeren we breder. Per stadsgesprek bekijken wie direct belanghebbenden zijn. Deze groep nodigen we specifiek uit. Verslagen van de gesprekken publiceren we via MijnWijkplan.
- Over de stadsbrede thema's communiceren we in ieder geval met de in de bijlage genoemde stakeholders en via socials. Verslagen van participatiebijeenkomsten publiceren we.
- Participatie over gebiedsgerichte thema's wordt apart ingericht. Ook hiervoor geldt dat er communicatie plaatsvindt via MijnWijkplan.

## 7. Evaluatie

We evalueren onze participatie jaarlijks, Q3. Op hetzelfde moment evalueren we de effecten van onze beleidsinzet.  We evalueren onze participatie als volgt:

- We bevragen stadsbrede stakeholders over onze participatie. Hoe ervoeren ze de participatie: wat ging goed, wat moet beter? Hiervan maken we korte verslagen.
- Op basis van de evaluatie stellen we waar nodig onze participatiestrategie bij.

**Bijlage 1:**
**Stakeholderoverzicht Mobiliteitstransitie**

| Stakeholder | Rol | Urgente thema's | Beleidsuitwerkingen |
|---|---|---|---|
| Werkgroep Mobiliteit (wijkraden Nijmegen) | Sleutelfiguur | Autonetwerk van de stad<br>OV<br>Stadrandhubs<br>Verkeersveiligheid bij scholen | 'Netwerk Nijmegen'<br>Het OV netwerk en stadsrandhubs<br>Mobiliteit in de beperkte openbare ruimte<br>Hoe participeren we bij invoering gereguleerd parkeren<br>Stimuleren van lopen<br>Meer toegankelijkheid<br>Deelmobiliteit<br>Verkeersveiligheid bij scholen |
| Wijkraden algemeen en bewonersoverleggen | Geïnteresseerde | Bevraagd via de werkgroep mobiliteit | Mobiliteit in de beperkte openbare ruimte |
| Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen | Sleutelfiguur | HOV/Stadrandhubs<br>Regionale bereikbaarheid<br>Verstedelijking | 'Netwerk Nijmegen'<br>Het OV netwerk en stadsrandhubs<br>Deelmobiliteit |
| Provincie Gelderland | Sleutelfiguur | HOV (nieuwe OV concessie)<br>Regionale bereikbaarheid<br>Verstedelijking<br>Agenda actieve mobiliteit | 'Netwerk Nijmegen'<br>Het OV netwerk en stadsrandhubs |
| Buurgemeenten | Geïnteresseerde | N.v.t. | 'Netwerk Nijmegen'<br>Het OV netwerk en stadsrandhubs<br>Deelmobiliteit (deels) |
| Gemeente Arnhem | Geïnteresseerde | N.v.t. | 'Netwerk Nijmegen'<br>Het OV netwerk en stadsrandhubs |
| Huis voor de Binnenstad | Beïnvloeder | Ontwikkelingen in de binnenstad, onder andere de realisatie van de verblijfsvriendelijke Binnenstad. | Mobiliteit in de beperkte openbare ruimte<br>Het OV netwerk en stadsrandhubs<br>Stimuleren van lopen |
| Fietsersbond Nijmegen | Beïnvloeder | Goede fietsinfrastructuur<br>Fietsparkeren bij huis en op bestemming<br>Toegankelijkheid fietsbeleid | 'Netwerk Nijmegen'<br>Het OV netwerk en stadsrandhubs<br>Meer 50 wegen worden 30 km/u<br>Mobiliteit in de beperkte openbare ruimte<br>Meer toegankelijkheid<br>Deelmobiliteit<br>Verkeersveiligheid bij scholen |
| Rover | Toeschouwer | N.v.t. | Het OV netwerk en stadsrandhubs |
| Rocov | Beïnvloeder | N.v.t. | Het OV netwerk en stadsrandhubs |
| ANWB | Toeschouwer | N.v.t. | 'Netwerk Nijmegen' |
| Bovag | Toeschouwer | N.v.t. | 'Netwerk Nijmegen' |
| ECN | Toeschouwer | N.v.t. | 'Netwerk Nijmegen'<br>Het OV netwerk en stadsrandhubs |
| Duurzaam Bereikbaar Heijendaal (RadboudUMC, Radboud Universiteit, HAN, ROC) | Sleutelfiguur | Goed OV en netwerk van stadrandhubs<br>Fiets- en looproutes over de campus | 'Netwerk Nijmegen'<br>Het OV netwerk en stadsrandhubs<br>Meer 50 wegen worden 30 km/u<br>Stimuleren van lopen |

| | | STOMP principe toepassen op de campus | Deelmobiliteit |
|---|---|---|---|
| Grote werkgevers in de stad | Geïnteresseerde | N.v.t. | 'Netwerk Nijmegen'<br>Het OV netwerk en stadsrandhubs<br>Meer 50 wegen worden 30 km/u<br>Stimuleren van lopen |
| Arriva | Toeschouwer | N.v.t. | Het OV netwerk en stadsrandhubs |
| NS | Toeschouwer | N.v.t. | Het OV netwerk en stadsrandhubs |
| Breng/Connexxion | Toeschouwer | N.v.t. | Het OV netwerk en stadsrandhubs |
| Veilig verkeer Nederland | Geïnteresseerde | N.v.t. | 'Netwerk Nijmegen'<br>Meer 50 wegen worden 30 km/u<br>Verkeersveiligheid bij scholen |
| AKKU | Geïnteresseerde | N.v.t. | Het OV netwerk en stadsrandhubs<br>Mobiliteit in de beperkte openbare ruimte<br>Stimuleren van lopen<br>Deelmobiliteit |
| Zelfregiecentrum Nijmegen | Geïnteresseerde | N.v.t. | Meer toegankelijkheid<br>Stimuleren van lopen |
| Oogvereniging Nijmegen | Geïnteresseerde | N.v.t. | Meer toegankelijkheid<br>Stimuleren van lopen |
| Hoormij | Geïnteresseerde | N.v.t. | Meer toegankelijkheid<br>Stimuleren van lopen |
| Bolt | Toeschouwer | N.v.t. | Deelmobiliteit |
| Felyx | Toeschouwer | N.v.t. | Deelmobiliteit |
| Check | Toeschouwer | N.v.t. | Deelmobiliteit |
| Greenwheels | Toeschouwer | N.v.t. | Deelmobiliteit |
| MyWheels (+ Amber) | Toeschouwer | N.v.t. | Deelmobiliteit |
| Cargoroo | Toeschouwer | N.v.t. | Deelmobiliteit |
| SnappCar | Toeschouwer | N.v.t. | Deelmobiliteit |
| We Drive Solar | Toeschouwer | N.v.t. | Deelmobiliteit |