Raadsvoorstel
Openbaar

Nijmegen

Onderwerp
Invoering betaald parkeren rondom Campus Heijendaal

Programma	Bereikbaarheid	**Collegebesluit**	16 april 2025
	Wonen en Stedelijke ontwikkeling	**Behandeldatum Raad**	18 juni 2025
Portefeuillehouder	C.M.H. Daemen en N.P. Vergunst	**Status**	Openbaar

Samenvatting
In de gebiedsvisie Heijendaal is opgenomen dat er, voor het realiseren van de ambities in de gebiedsvisie, betaald parkeren moet worden ingevoerd rondom de campus. Daarom stellen we via dit raadsvoorstel om betaald parkeren in te voeren in een gebied rondom de campus.

Voorstel

1. Betaald parkeren in te voeren, in de gebieden op 300 meter loopafstand van het campusgebied (de campus Heijendaal), conform de faseringskaart in bijlage 1.

Aanleiding
Op 19 februari is de gebiedsvisie Heijendaal vastgesteld door de gemeenteraad. In de gebiedsvisie heeft de raad de ambities met de campus voor de komende jaren bepaald. Zo zal het gebied verder ontwikkelen, moet er meer ruimte komen voor huisvesting en moet het gebied prettiger worden om in te verblijven. Ook zetten we ons in voor duurzamer reizen van en naar de campus. We kiezen voor een campus met meer ruimte voor de voetganger, fietser en het OV. De personenauto blijft een belangrijke vervoerswijze van, naar en in het gebied, waarbij we vooral ruimte maken voor de bezoekers van het ziekenhuis en spoedeisende zorg. Werknemers, studenten en ander bezoek stimuleren we zoveel mogelijk gebruik te maken van andere vervoerswijzen. Betaald parkeren invoeren rondom de campus is onderdeel van de gebiedsvisie. De raad heeft via een amendement besloten dat invoering van betaald parkeren rondom Campus Heijendaal door middel van een separaat voorstel moet worden voorgelegd. Dit ligt nu ter besluitvorming aan u voor.

Op dit moment ervaart de omgeving parkeeroverlast. Dit komt doordat veel werknemers, studenten en bezoekers van het gebied gratis parkeren in de omliggende wijken. Deze overlast willen we tegengaan door middel van de invoering van betaald parkeren Tegelijkertijd willen we deze groep mensen stimuleren minder met de auto te komen en als ze met de auto komen, niet te parkeren rondom de campus maar op de daarvoor aangewezen garages en terrein op de campus zelf. Om deze en alle andere ambities op de campus te realiseren, is het noodzakelijk om betaald parkeren in te voeren in de omliggende gebieden rondom de campus.
Na invoering van betaald parkeren zal genoemde parkeeroverlast verminderen voor inwoners en komt er meer parkeerruimte voor bewoners en hun bezoekers en kunnen inwoners voor een laag tarief[1] in de eigen wijk dichterbij parkeren.

In april 2024 zijn de ‘Spelregels invoering betaald parkeren’ vastgesteld. In deze spelregels staat op basis van welke criteria de gemeente betaald parkeren invoert. In deze spelregels

is bepaald dat voor gebieden waar samen met bedrijven/instellingen actief wordt ingezet op de mobiliteitstransitie, er in de omgeving betaald parkeren moet worden ingevoerd. Dit om te voorkomen dat automobilisten uitwijken naar de omgeving, waardoor de gewenste doelen uit de gebiedsvisie en de mobiliteitstransitie niet worden behaald. Voorwaarde is dat het college dit aan de raad voorlegt in de vorm van een raadsvoorstel. Dit is conform artikel 3.4 en 3.5 van de 'Spelregels invoering betaald parkeren'.

De campuspartners zetten in op andere manieren van reizen van en naar de campus. Dit doen ze via een werkgeversaanpak. Ze willen minder autoreizen naar het gebied, zodat er ruimte ontstaat voor hun ambities, zoals het vergroenen en ontwikkelen van de campus en meer ruimte voor lopen en fiets. Dit is ook vastgesteld in de gebiedsvisie Heijendaal.

Bij invoering geldt dat bij het bepalen van de grenzen van het betaald parkeergebied wordt uitgegaan van een loopafstand van 300 meter vanaf de randen van het campusgebied, de vastgestelde parkeergebieden zoals opgenomen in het collegevoorstel 'Grenscorrecties onderzoeksgebieden betaald parkeren' van 8 april 2025 en logische fysieke grenzen. Dit kan betekenen dat een gebied wordt ingevoerd dat maar voor een klein deel valt binnen de 300 meter (ter voorkoming van het waterbedeffect) en de andere keer een gebied in zijn geheel binnen de 300 meter valt, maar toch niet wordt ingevoerd. Dit heeft alles te maken met de logische grenzen, zoals het spoor of een drukke weg. In dit voorstel stellen we daarom voor het gebied rechts naast het spoor niet in te voeren. Het spoor (en ontbreken van een brug over het spoor op deze plek) vormt in dit geval een duidelijke barrière. Op straat moet de situatie logisch zijn en goed ingericht kunnen worden. Daarom stellen we ook voor om alle adressen op de Haterseweg en Zandweg (alleen te bereiken via de Hatertseweg) niet mee te nemen in de invoering. Hetzelfde geldt voor de adressen aan de Groenewoudseweg recht boven in de kaart. We willen namelijk niet dat er op één straat twee verschillende parkeerregimes gelden. Op de kaart in de bijlage is de 300 meter grens ook aangegeven.

De 20% regeling van voorstanders hoeft in dit geval niet te worden behaald, omdat het punt vanuit de mobiliteitstransitie zoals hierboven genoemd, in dit geval de randvoorwaarde is. De aanleiding is in dit geval dus niet om de gemelde overlast vanuit de bewoners. Echter, uit de parkeerdrukonderzoeken die onder andere het kader van de vernieuwingsopgave zijn gehouden blijkt dat er in een aantal straten een hoge parkeerdruk aanwezig is. Ook de toekomstige woningbouw op de campus is nu niet de directe aanleiding voor het voorstel.

Relevante besluitgeschiedenis

- Ambitiedocument 'Goed op weg', vastgesteld door uw gemeenteraad op 25 september 2019;
- Parkeernota "Parkeren in Nijmegen 2020-2030", vastgesteld door uw gemeenteraad op 25 november 2020;
- Agenda versnelling mobiliteitstransitie, vastgesteld door uw gemeenteraad op 7 juni 2023;
- Uitvoeringsagenda 'Beter op weg', vastgesteld door het college van B&W op 24 oktober 2023;
- Spelregels invoering betaald parkeren, vastgesteld door uw gemeenteraad op 24 april 2024;

- Gebiedsvisie Heijendaal, vastgesteld door uw gemeenteraad op 19 februari 2025.
- Grenscorrecties onderzoeksgebieden betaald parkeren, vastgesteld door het college van B&W op 8 april 2025.

Beoogde impact: wijziging kaders
Met deze maatregelen geven we uitvoering aan onze ambities uit de doelenboom voor Wonen en Stedelijke ontwikkeling en Bereikbaarheid. We dragen bij aan een aantrekkelijke stad om in te wonen, met goede werklocaties en voorzieningen. De campus is dé werkgeverslocatie van Gelderland en het verkeer van en naar de campus heeft veel invloed op onze stad. Daarom is het voor de leefbaarheid in onze hele stad belangrijk dat we een andere manier van reizen naar de campus stimuleren. Zo behouden en versterken de ruimtelijke kwaliteit van onze stad. Ook zorgen we op deze manier voor een versnelling van de mobiliteitstransitie en maken we meer ruimte voor fietsers, het OV en lopen. Het terugbrengen van het autoverkeer naar de campus zorgt voor minder druk op ons wegennet, meer doorstroming en draagt bij aan ons doel om een bereikbare stad te blijven via alle modaliteiten. Ook creëren we meer ruimte voor actieve mobiliteit en andere ruimtelijke opgaven.

Argumenten
1.1 Met dit besluit maken we het realiseren van de ambities in de gebiedsvisie van de Campus Heijendaal mede mogelijk.
In de gebiedsvisie Heijendaal is bepaald dat de campus verder doorontwikkelt. Zo creëren we meer ruimte voor groei, groen en verblijven. De campus is dé werkgeverslocatie van Gelderland en het verkeer van en naar de campus heeft veel invloed op onze stad. De campus biedt een groeiend aantal arbeidsplaatsen en is één van de locaties waar onze kinderen kunnen studeren. Een randvoorwaarde voor doorontwikkeling is de mobiliteitstransitie. De partijen die hebben samengewerkt aan de gebiedsvisie willen het autoverkeer naar de campus terugbrengen om zo meer ruimte te maken voor verblijven, maar zeker ook fietsen en lopen. Nu parkeren bezoekers, werknemers en studenten onder andere gratis in de omliggende wijken. Het werkgevers- en parkeerbeleid op de campus zelf is de meest effectieve manier om de reizigers naar de campus te stimuleren anders te reizen. Hier zijn de campuspartners ook druk mee bezig. Het invoeren van het betaald parkeren is, zoals ook in het raadsvoorstel van de gebiedsvisie staat, een voorwaarde om het werkgevers- en parkeerbeleid op de campus effectief te maken - anders gaan mensen namelijk alsnog in de wijk staan.

1.2 Met dit besluit geven we uitvoering aan de spelregels invoering betaald parkeren.
In de spelregels staat dat voor gebieden waar samen met bedrijven/instellingen actief wordt ingezet op de mobiliteitstransitie er in de omgeving betaald parkeren moet worden ingevoerd om te voorkomen dat automobilisten uitwijken naar de omgeving, waardoor de gewenste doelen uit de gebiedsvisie en de mobiliteitstransitie niet worden behaald. Dit staat in artikel 3.4 en 3.5 van de spelregels, zoals vastgesteld in april 2024. Dit is nu de directe aanleiding voor dit voorstel.
De 20% regeling van voorstanders (artikel 2.2) hoeft in dit geval niet te worden behaald, omdat in dit geval de gewenste mobiliteitstransitie in dit gebied ingezet door de instellingen de aanleiding is. De directe aanleiding is niet de overlast die vanuit bewoners wordt ervaren. Echter, we weten dat er in sommige straten een te hoge parkeerdruk aanwezig en dat een deel van de bewoners overlast ervaart. Dit blijkt ook uit

parkeerdrukmetingen en de vele gesprekken met bewoners die er zijn geweest in de afgelopen jaren.

Per december 2025 willen we fase 1 invoeren en de overige gebieden in juni 2026 (zie bijlage 1 voor de fasering).

1.3 Invoering van betaald parkeren in de omliggende wijken zorgt voor vermindering van parkeeroverlast door vreemdparkeerders. Bewoners krijgen daardoor weer meer ruimte voor het parkeren van hun eigen auto.
Bewoners ervaren een hoge parkeerdruk. Dit komt doordat bezoekers van het campusgebied kiezen voor een gratis parkeerplek in de omliggende wijken. Parkeren op de campus is betaald. Er is op de campus voldoende plek voor deze bezoekers. Door betaald parkeren in te voeren in de omliggende wijken stimuleren we deze bezoekers te parkeren in de daarvoor bestemde garages of op parkeerterreinen. Ook zullen zij eerder kiezen voor een andere manier van reizen naar de campus, bijvoorbeeld met het OV of de fiets. Met het invoeren van betaald parkeren willen we er juist voor zorgen dat bewoners tegen een schappelijk tarief in de eigen wijk kunnen blijven parkeren, zonder de overlast van vreemdparkeerders.

In bijlage 1 is een kaart opgenomen met de voorgestelde gebieden die worden ingevoerd. Dit vindt in twee fases plaats.

1.4 Invoering van betaald parkeren in de wijk Brakkenstein is randvoorwaardelijk voor het realiseren van de ambities van de 'vernieuwingsgolf'.
We werken al langere tijd aan de vernieuwingsgolf in de Rechters- en Kanunnikenbuurt. Met bewoners is hier uitgebreid gesproken. Zij geven aan meer ruimte te willen voor onder andere groen, spelen en verblijven. Hiervoor is het nodig de overcapaciteit aan parkeerplaatsen op te heffen. Dit kan ook. Uit een parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk hoog is en dat de parkeerduur van auto's lang is. We kunnen daaruit concluderen dat een groot aantal van de parkeerplaatsen in Brakkenstein wordt gebruikt door bezoekers aan de campus. De bewoners van de wijk hebben veel minder parkeerplaatsen nodig. We willen de kwaliteit van de wijk vergroten. Daarvoor is betaald parkeren randvoorwaardelijk.

Kanttekeningen
1.1. Bewoners zijn niet allemaal voorstander van het invoeren van betaald parkeren. Toch is dit de enige manier om de gebiedsvisie en de vernieuwingsgolf goed uit te voeren.
We weten dat niet alle bewoners voorstander zijn van het invoeren van betaald parkeren. Vanuit de gesprekken met bewoners over de gebiedsvisie en de vernieuwingsgolf blijkt dat er aardig draagvlak is voor de invoering van betaald parkeren.
Bewoners geven aan dat zij ervaren dat zij de lasten moeten dragen voor de groei van de campus en de keuzes van hun bezoekers. Het klopt dat bewoners te maken krijgen met een maatregel die moet worden ingevoerd om het gedrag van de bezoekers van de campus te veranderen. Hierin verschillen de wijken rondom de campus niet van andere wijken in Nijmegen waar betaald parkeren is ingevoerd, bijvoorbeeld in Nijmegen West. Hier werd overlast door vreemdparkeren vanuit de binnenstad en stationsbezoek ervaren. Ook hier is betaald parkeren ingevoerd om deze overlast tegen te gaan en om te voorkomen dat er overlast ontstaat door de vele gebiedsontwikkelingen in het stationsdistrict en in het

Waalfront. Dit heeft een positief effect gehad en bewoners ervaren de effecten van de maatregel als positief.
Tegelijkertijd werken de campuspartners hard aan het verminderen van de automobiliteit naar de campus om zo de overlast op de omgeving, door drukte op de wegen en parkeren, te beperken. Daarnaast zetten zij met hun werknemersbeleid in op anders reizen naar de campus. De effecten van deze maatregelen hebben een positief effect op de hele stad. De campus trekt veel (auto)verkeer vanuit alle windrichtingen. Wanneer er meer reizen naar de campus worden gemaakt met het OV, met de fiets, ter voet of vanaf de P+R's dan heeft dat een positief effect op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de hele stad. De invoering van betaald parkeren heeft een positief effect op het verminderen van de automobiliteit en versterkt de inzet van de campuspartners. Het is randvoorwaardelijk voor een effectief mobiliteitsbeleid bij de campuspartners.

Fatale termijn
Wettelijk gezien kent dit voorstel geen fatale termijn. Echter voor het goed vormgeven van de vernieuwingsgolf in de Rechters- en Kanunnikenbuurt, is het invoeren van betaald parkeren in december een voorwaarde. Om de invoering goed voor te bereiden, waaronder een nog te organiseren informatieavond in het najaar, is besluitvorming voor het zomerreces prettig.

Gesprek met de stad
In het kader van de gebiedsvisie is er breed geparticipeerd met de omgeving. Dit is op een systematische manier gedaan. Het voorstel om betaald parkeren in te voeren is hierbij regelmatig onderwerp geweest van gesprek. Daarnaast is er in Brakkenstein intensief geparticipeerd in het proces voor de vernieuwingsgolf. Betaald parkeren is ook in deze context besproken met de bewoners en ondernemers van deze buurt. We weten dat er nog vragen en zorgen zijn over betaald parkeren. Dit horen we bijvoorbeeld in de participatiebijeenkomsten die we sinds 2021 hebben in dit gebied. Hier horen we van voor- en tegenstanders van deze maatregel. Daarom zullen we, ook na dit raadsbesluit, in gesprek blijven met de bewoners en ondernemers. Zo zijn we van plan om nog voor de zomer een informatiebijeenkomst te organiseren over de diverse maatregelen in dit gebied. Tegelijkertijd zien dat het sentiment verandert. Een groot deel van de bewoners vindt het bijvoorbeeld fijn dat er, wanneer er minder ruimte nodig is voor parkeren, er meer ruimte kan ontstaan voor verblijven en groen. Ook geven bewoners aan betaald parkeren een goede oplossing te vinden om parkeerdrukte tegen te gaan.

Financiën
De invoering van betaald parkeren in deze wijken is kostendekkend. Voorfinanciering van apparatuur wordt gedekt vanuit de parkeerbegroting. Invoering van betaald parkeren in wijken betaalt zich over het algemeen in ongeveer vijf jaar terug.

Vervolg
Na besluitvorming starten we een communicatietraject. We informeren bewoners over het besluit en de planning van de invoering, organiseren informatiemomenten en zorgen voor informatie over het aanvragen van parkeervergunningen, bezoekersvergunningen en de nieuwe situatie voor ondernemers in het gebied. We verwachten de invoering van betaald parkeren gefaseerd uit te rollen, waarbij de wijk Brakkenstein en het gebied rondom de

HAN prioriteit krijgen. Dit omdat de invoering van betaald parkeren zeer wenselijk is in het kader van de ambities binnen de vernieuwingsgolf in de Rechters- en Kanunnikenbuurt. Naar verwachting voeren we in december 2025 hier betaald parkeren in. De overige gebieden volgen dan in 2026.
Voor het oranje gebied op de kaart in bijlage 1 volgen we een apart traject. Deze bewoners worden bevraagd of zij meteen betaald parkeren willen of dat ze willen afwachten hoe de invoering voor hen uitpakt qua parkeerdruk. Het oranje gebied ligt namelijk buiten de 300 meter grens, maar kan te maken krijgen met het waterbedeffect. Op basis van de reactie van de bewoners neemt het college hierover een besluit en zal de raad daarover worden geïnformeerd. Mocht de inwoners van deze twee gebieden niet mee willen in het betaald parkeren op dit moment, dan hebben bewoners de kans om alsnog zelf betaald parkeren aan te vragen en er wordt volgend jaar dan ook een parkeerdrukmeting gehouden in het kader van het schilonderzoek.

De formele juridische verankering ligt in het Besluit tot aanwijzing en uitwerking betaald parkeren. Een aanpassing van dit besluit vindt plaats voordat de gebieden worden ingevoerd.

Bijlagen

- Overzichtskaart fasering invoering betaald parkeren