



Een overzicht van de vragen en antwoorden van de startbijeenkomst

Duurzaam Bereikbaar Heijendaal, 4 februari 2021

Campus Heijendaal: minder auto's, meer groen

Voor de Coronacrisis reisden er dagelijks zo'n 50.000 studenten, 17.000 medewerkers en 5000 polikliniekbezoekers van en naar Heijendaal. Dat zorgde vooral in de spits voor drukte en verkeersknelpunten voor zowel de bezoekers van campus Heijendaal als voor de omliggende wijken. Om Heijendaal duurzaam bereikbaar houden en de verkeersveiligheid te verbeteren willen de onderwijsinstellingen op de Campus Heijendaal, het Radboudumc, de vervoerders, de Provincies Gelderland en Limburg en de gemeente Nijmegen het autoverkeer naar de campus met 20% terugdringen. De ambitie is om een groenere campus Heijendaal te creëren waar vooral ruimte is voor voetgangers, fietsers en het OV. Zo wordt de campus duurzamer en voor medewerkers, studenten en bezoekers een nog aantrekkelijkere plek. Het is bovendien nadrukkelijk de bedoeling om de campus veel meer te verbinden met de omliggende wijken zodat omwonenden vaker gebruik van maken van alles wat de campus te bieden heeft. Een heel belangrijk uitgangspunt is dat een groene campus een positief effect heeft op de totale verkeersstromen, de verkeersveiligheid en de parkeerdruk in de omliggende wijken en de stad. Minder en schoner verkeer is de sleutel om dat te bereiken. Harde voorwaarde is dat de campuspartners eerst resultaten boeken als het gaat om het terugdringen van het verkeer, daarna is er ruimte voor grote(re) aanpassingen in bijvoorbeeld de wegenstructuur.

Onderzoek knelpunten

In 2019 hebben we de belangrijkste verkeerskundige knelpunten laten inventariseren (Rapport First en Last Mile). Uit gesprekken met onder andere medewerkers, studenten en omwonenden van de campus komt naar voren dat knelpunten in de bereikbaarheid te maken hebben onveilig situaties, met de verkeersdrukte en ook met de infrastructuur op en rondom de campus: onduidelijke parkeerroutes die leiden tot onnodig zoekverkeer, kruispunten en rotondes die in de spits onvoldoende doorstromen, fietsers en auto's die het openbaar vervoer in de weg zitten en onaantrekkelijke looproutes. Om deze knelpunten op te lossen gaan we uit van de volgende principes: meer ruimte creëren voor OV, fiets en voetgangers en autoverkeer naar de campus geleiden via een duidelijke parkeerroute.

Betere bereikbaarheid met 20% minder auto's

Om de verkeersknelpunten op te lossen is het volgens de eerste verkeerskundige berekeningen noodzakelijk dat de hoeveelheid auto's van en naar de campus in de spits afneemt met 20% (t.o.v. 2019). De instellingen op de campus willen de hoeveelheid auto's verminderen door ervoor te zorgen dat er minder, op andere tijden of op andere manieren worden gereisd. Dat kan bijvoorbeeld door het stimuleren van de (elektrische)fiets, het aanpassen van reiskosten- en parkeerregelingen, het meer inzetten van deelauto's en deelfietsen voor dienstreizen, digitale consulten in het ziekenhuis, duidelijke bewegwijzering om zoekverkeer tegen te gaan, efficiëntere logistiek, beter benutten van het OV en het spreiden van de verkeersdrukte zoals inmiddels is gedaan door het SLIM roosteren, het aanpassen van de lestijden van HAN en universiteit. Als het lukt om het autoverkeer naar de campus met 20% te verminderen ontstaat er ruimte om wegen op en rondom de campus zo aan te passen dat het veiliger wordt, verkeer elkaar minder in de weg zit en routes

duidelijker zijn. Volgens de eerste wordt het met de voorgestelde aanpassingen gemiddeld rustiger op de wegen rondom de campus. Op een paar plekken wordt het in de spits iets drukker, maar blijven de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid gewaarborgd.

Proces

Voordat de hoeveelheid verkeer is afgenomen en de wegen en kruispunten rondom de campus anders kunnen worden ingericht moet er een hoop gebeuren. De instellingen op de campus gaan samen met medewerkers en studenten mogelijkheden onderzoeken om ervoor te zorgen dat er minder, op andere tijden of op andere manieren kan worden gereisd. Nadat hierover besluiten zijn genomen worden de maatregelen uitgevoerd. De resultaten zullen we nauwlettend in de gaten houden. In de tussentijd onderzoeken we samen met de vervoersbedrijven hoe ze het reizen met het OV, bijvoorbeeld vanaf transferia, aantrekkelijker kunnen maken. De gemeente gaat ook dit jaar al in overleg met de omwonenden om te kijken hoe we wegen, kruispunten en rotondes zo kunnen aanpassen dat ze beter doorstromen en verkeersveilig zijn. uitwerken. Zo zorgen we ervoor dat we direct aan de slag kunnen op het moment dat de hoeveelheid verkeer in de spits met 20% is afgenomen. Overigens zijn er nog geen besluiten genomen over de voorgestelde aanpassingen. Als tijdens de uitwerking blijkt dat zaken anders en beter kunnen dan passen we die aan. Het einddoel blijft om de campus en de directe omgeving bereikbaar te houden maar tegelijkertijd ook groener en leefbaarder te maken.

Startbijeenkomst 4 februari 2021

Op 4 februari hebben de verschillende partners van Duurzaam Bereikbaar Heijendaal een eerste digitale startbijeenkomst gehouden voor de bewoners rondom de campus. Daarbij waren zo'n 250 mensen aanwezig. Het doel van de bijeenkomst was om de eerste plannen toe te lichten en om vragen, reacties en ideeën op te halen en waar mogelijk al te beantwoorden. Dat er nog veel vragen, onzekerheden en nieuwe ideeën zijn begrijpen we uiteraard heel goed. We zijn net begonnen en het is een langjarige en complexe klus die effect heeft op de campus en de omliggende wijken. Daarom moeten we zo veel mogelijk samen optrekken om ervoor te zorgen dat het resultaat straks echt een positieve bijdrage levert aan het gebied als geheel.

In deze reactienota vindt u alle vragen en opmerkingen die tijdens de bijeenkomst, maar ook daarvoor of na afloop zijn binnengekomen. We hebben ervoor gekozen om de vragen en reacties zoveel mogelijk te rangschikken per thema. Het kan dus zijn dat uw vragen op verschillende plekken in het document zijn te vinden. Verder hebben we om privacyredenen geen namen of (adres)gegevens vermeld. Mocht u naar aanleiding van de reactienota nog vragen of opmerkingen hebben, stuur dan een mailtje naar info@duurzaambereikbaarheijendaal.nl Wilt u op de hoogte blijven van de voortgang van het project? Meld u dan aan voor de digitale nieuwsbrief op www.duurzaambereikbaarheijendaal.nl

Reactienota informatieavond Duurzaam Bereikbaar Heijendaal Donderdag 4 februari 2021		
Naam, adres, etc	Opmerking	Reactie Duurzaam Bereikbaar Heijendaal
Proces / communicatie / participatie		
	<p>Wij zijn via de krant geïnformeerd over het besluit wat is genomen door de wethouder. Waarom is het besluit genomen zonder bewoner te consulteren? Worden bewoners nog wel betrokken en hoe?</p>	<p>Duurzaam Bereikbaar Heijendaal (de onderwijsinstellingen, het Radboudumc, vervoersbedrijven en de gemeente) heeft de ambitie om het autoverkeer rondom de campus terug te dringen en wil knelpunten aanpakken die eerder zijn benoemd door werknemers, studenten, bezoekers en omwonenden. (te vinden in het rapport 'First en last mile Campus Heijendaal', op de website duurzaambereikbaarheijendaal.nl) Er is een eerste verkenning uitgevoerd hoe deze knelpunten kunnen worden opgelost. Uit de eerste berekeningen komt naar voren dat om de fysieke knelpunten goed te kunnen oplossen er eerst 20% minder verkeer in de spits moet zijn.</p> <p>Door een fout is deze ambitie in de media terecht gekomen voordat we de omwonenden konden informeren. Dat betreuren wij. Er zijn op dit moment nog geen besluiten genomen over concrete plannen. Er is alleen een ambitie geformuleerd waar alle partners aan gaan werken. De instellingen op de campus gaan zich inzetten om het autoverkeer van en naar de campus met minimaal 20% te reduceren. De gemeente kijkt hoe ze de doorstroming kan verbeteren.</p> <p>We staan aan de start van een proces waarin we in overleg met bewoners en andere belanghebbenden plannen gaan uitwerken. Aanpassingen worden pas gedaan als er minder verkeer is en deze mogen niet leiden tot problemen of knelpunten elders. Het einddoel is dat de campus én de omgeving (omliggende straten, ov-voorzieningen etc.) groener, veiliger en leefbaarder worden met meer ruimte voor voetganger fiets en OV.</p>

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>Kunt u toelichten waarom de avond grotendeels gepresenteerd werd door een belanghebbende in deze partij en niet vnl. door de gemeente? Dit geeft ook een vertekend beeld naar andere belanghebbenden. Graag motivatie voor deze keuze? Zeker na ongelukkige communicatiebeleid gemeente m.b.t. plannen en pers.</p>	<p>De ambitie om de bereikbaarheid te verbeteren is een gezamenlijke ambitie van alle partners. In de presentatie is ervoor gekozen om vanuit de partners één deskundige spreker naar voren te schuiven die de ambities vanuit de campuspartners heeft toegelicht als een eerste aftrap. In het vervolgtraject zal uiteraard ruimte te zijn voor alle partijen om zaken te presenteren.</p>
	<p>Ik ben benieuwd welke partijen, wijken, instanties zijn uitgenodigd.</p>	<p>We hebben een kleine 8700 brieven verspreid op alle woon en werkadressen in alle wijken rondom de campus. Daarnaast hebben verschillende belangenorganisaties, raadsleden en wijkraden de uitnodiging digitaal ontvangen. De bijeenkomst is ook aangekondigd via de sociale media en wijkkanalen.</p>
		<p>Verder is het gemeentelijk verkeersoverleg aangehaakt, waarin naast de OV bedrijven ook de hulpdiensten en de Fietsersbond vertegenwoordigd zijn. De OV bedrijven zijn bovendien ook een belangrijke partner in het samenwerkingsverband Duurzaam Bereikbaar Heijendaal. Zij leveren een bijdrage waar het gaat om innovatieve vervoerssystemen, routes en dienstregelingen.</p>
	<p>Gisteravond waren zowel vertegenwoordigers van wijkcomités als individuele burgers aanwezig. Opvallend afwezig (of niet als zodanig herkenbaar) waren bedrijven (uit b.v. winkelcentrum Brakkenstein en Heijendaalseweg-zuid), horeca (van Landgoed en Heijendaalseweg-zuid), sportverenigingen (d'Almarasweg en Brakkenstein). Het zijn, zoals nog andere, allemaal verkeersaantrekkende en/of verkeersafhankelijke ondernemingen en initiatieven. Ook vervoersbedrijven, privé, collectief of openbaar, waren er niet bij.</p>	
	<p>Ik heb er moeite mee dat ik een uitnodiging heb gekregen per post, dat is niet duurzaam. Staat het aantal brieven in verhouding met de aanmeldingen? Bestaat er een mogelijkheid om dit via mail te doen (dat wij als wijkbewoner eenmalig kunnen aangeven hoe we geïnformeerd willen worden)?</p>	<p>U hebt zeker een punt dat een digitale uitnodiging duurzamer is. Helaas is dat aan het begin van een dergelijk traject niet mogelijk omdat we dan nog geen e-mailadressen hebben van bewoners en we vinden het belangrijk om de omwonenden allemaal te informeren. Met alleen een berichtje in de krant in wijkbladen of op social media lukt dat niet.</p> <p>De toekomstige communicatie willen we zoveel mogelijk digitaal doen, maar we zullen ook toetsen hoe wijkvertegenwoordigers hierin staan. Wie op de hoogte wil blijven kan zich in ieder geval aanmelden voor de digitale nieuwsbrief op www.duurzaambereikbaarheijendaal.nl. Dat gaan we ook via wijkmedia onder de aandacht brengen.</p>
	<p>Waarom wordt de Houtlaan niet betrokken met de groene duurzame visie die de partijen hebben bij de Campus?</p>	<p>Bij de uitwerking van de plannen worden alle omliggende buurten en straten betrokken. Dus ook de Houtlaan.</p>

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>Wat is de status van de inspraak omwonenden en wat wordt er verstaan onder inspraak?</p>	<p>We staan aan het begin van het traject. Het doel van de startbijeenkomst van februari was om de zorg- en aandachtpunten én de kansen (What's in it for me?) te inventariseren. De inbreng en de vragen van voor, tijdens en na de bijeenkomst helpt ons bij de verdere inhoudelijke uitwerking en het verdere proces. De komende tijd moet de precieze invulling van de verschillende deelprojecten, de onderlinge samenhang en de daaruit voortvloeiende planning worden uitgewerkt.</p> <p>Alle maatregelen worden uitgewerkt in overleg met de betrokkenen. Per deelproject is sprake van maatwerk. Dat kunnen dus medewerkers op de campus zijn, studenten en omwonenden, afhankelijk van het onderwerp. Voor aanpassing van de wegen gaan we in gesprek met de bewoners. Samen gaan we kijken op welke manier we de leefbaarheid en de doorstroming het beste kunnen verbeteren en eventuele andere knelpunten die bewoners ervaren kunnen oplossen.</p> <p>Waar het gaat om onder meer parkeermaatregelen zijn zowel medewerkers van de campuspartners als de bewoners van de omliggende wijken de gesprekspartners. Het mag natuurlijk niet zo zijn dat aanpassingen in het parkeerbeleid gaan leiden tot extra parkeerdruk in de omliggende wijken. Waar het gaat om reiskostenvergoedingen of het stimuleren van thuiswerken zijn omwonenden geen gesprekspartner. Dat wordt uitgewerkt met de medewerkers.</p> <p>De uitkomst van de participatie met de verschillende belanghebbenden bepaalt uiteindelijk mede de uiteindelijke aanpak. Uiteindelijk moet over alle deelmaatregelen besluitvorming plaatsvinden. Bij gedragsmaatregelen bijvoorbeeld ligt de besluitvorming bij de verschillende raden van bestuur, bij infrastructurele aanpassingen ligt die bij het college van B&W, dan wel bij de gemeenteraad. Voor een aantal infrastructurele maatregelen moeten bovendien ruimtelijke procedures worden doorlopen waar ook nog formeel inspraak op mogelijk is.</p>
	<p>Wat is de status en beoogde impact van de participatie En wat zijn dan 'de' infrastructurele maatregelen? Afhankelijk van verkeersmodellering enerzijds en nog aan te boren financiële middelen anderzijds zijn daar allicht 'needs' en 'nices' bij? Wat is daar voor de wijken in de omgeving bij? En wat hebben ze erover te zeggen? Tegelijkertijd ga ik ervan uit dat de gedragsmaatregelen zelf al een aantal 'softere' infrastructuur-werken zullen vergen. Ik noem maar de belabberde fietsenstalling bij de UMC-hoofdingang, een serie eenvoudige verkeersvertragende en -ontmoedigende maatregelen in de gehele omgeving, het op softe wijze herdenken van de rotonde bij de Erasmustoren enz. Wat voor maatregelen passen in die fase, en vanuit participatie-perspectief vooral: welke daarvan kunnen helpen om het vertrouwen te (her)winnen?</p>	<p>Door Bureau Goudappel Coffeng is daarom in 2017-2018 een analyse gemaakt van de belangrijkste knelpunten op en rond de campus. Zij hebben dit gedaan op basis van gesprekken met de instellingen op de campus, vervoerders, studenten, wijkraden en medewerkers van de Gemeente Nijmegen. De knelpunten en de daaruit voortvloeiende opgaven staan beschreven in het document First en Last Mile Heijendaal. Met de knelpunten die door al deze verschillende partijen zijn aangedragen zijn we vervolgens aan de slag gegaan. Zoals toegelicht bij de bijeenkomst is er een scala aan maatregelen benoemd die allemaal bij elkaar moeten bijdragen aan de ambitie van een groene campus. Het gaat daarbij om grote en kleine infrastructurele aanpassingen zoals aanpassingen van rotondes en de inrichting van wegen maar ook om relatief kleine ingrepen als het verbeteren van looproutes of een betere bewegwijzering. Uit de verkeersberekeningen die daarna zijn gedaan kwam naar voren dat een reductie van 20% autoverkeer in de spits noodzakelijk om de grotere infra-aanpassingen mogelijk te maken is.</p>

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

		<p>Allereerst kijken we wat de verschillende gedragsmaatregelen als ook de softere infrastructurele maatregelen opleveren. Hierbij wordt gedacht aan een thuiswerken, e-consulting, e-learning, gedifferentieerd parkeren, nieuwe en flexibelere regeling voor woon-werk verkeer die het gewenste gedrag verder versterken maar ook zoiets als het keurmerk fietsvriendelijk bedrijf als het invoeren van MAAS voor zakelijke reizen en het beschikbaar stellen van elektrische deelauto's of e-bikes. Daarnaast willen we een aantal kleine fysieke maatregelen nemen die leiden tot een betere afwikkeling van de bestaande mobiliteitsstromen. Bijvoorbeeld looproutes station Heijendaal en parkeren HAN. Als dit alles leidt tot minimaal 20% minder auto's in de spits zullen pas de ingrijpende infrastructurele maatregelen genomen worden</p> <p>Hoe die fysieke maatregelen er uiteindelijk uit gaan zien zal mede bepaald worden door de participatie maar ook door de effectiviteit van de verschillende (gedrags)maatregelen. Die effecten zullen voortdurend worden gemonitord en zijn dan voor een ieder zichtbaar zijn op de website. Daarmee stellen we niet alleen de omgeving in staat om het resultaten van de aanpak te volgen (transparante aanpak) maar het levert onszelf ook informatie op basis waarvan we het pakket aan maatregelen kunnen aanscherpen/aanpassen of plannings kunnen bijstellen.</p>
	Ambitie mag nog wel wat scherper. Zou mooi zijn als de bewoners rondom de campus trots zijn. Belangen met elkaar is beeld brengen en bespreken. Belangrijk om wijkraden betrekken hoe je de belangen in kaart gaat brengen zodat het een eerlijk en transparant traject is.	Dit is een mooie gedachte die we meenemen bij de het overleg met de omgeving en verdere uitwerking van de plannen.
	Komt er een go - no go moment of begint de trein te rijden en is die straks niet meer te stoppen?	Eerst wordt ingezet op de realisatie van -20% autoverkeer van/naar de campus. Eventuele grotere infrastructurele maatregelen zullen pas daarna worden uitgevoerd.
	Is er een stichting of bestuur namens wijk Groenewoud aangemeld?	Zij zijn uitgenodigd.
	Welke concrete besluiten gaat de gemeente wanneer nemen de komende jaren waar bezwaar tegen open staat?	Op termijn gaan we de ideeën verder uitwerken samen met de omwonenden. Dan kunnen we ook heel concreet aangeven welke procedures nodig zijn. Voor ingrijpende aanpassingen bijvoorbeeld moet verkeersbesluiten worden genomen waarop formeel bezwaar mogelijk is.
	Verwacht de gemeente reconstructies op basis van de Wet geluidhinder?	Dit kunnen we pas bepalen als duidelijk is wat eventuele infrastructurele maatregelen worden en wat de effecten van het reduceren van het autoverkeer zijn.
	Wijk Brakkenstein niet meegenomen in de plannen.	De uitwerking van de plannen doen we in overleg met de bewoners. Daarbij kijken we juist heel nadrukkelijk naar de omliggende wegen en wijken. De plannen moeten iets opleveren voor de campus en de directe omgeving. Dat hangt onlosmakelijk met elkaar samen.

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	HAN en Stichting Radboud zijn ook in het kader van de nieuwe omgevingswet een dialoog met de bewoners gestart. Eea hangt mijns inziens best met elkaar samen. Hoe verhoudt de omgevingswet zich tot dit project duurzaam bereikbaar Heijendaal?	Bij de ontwikkeling van de nieuwe visie voor het campusterrein wordt mobiliteit een belangrijk hoofdstuk. Uitkomsten van het project zullen daarin ook een plek krijgen.
	<p>Naar aanleiding van de infra aanpassingen, worden er voor de omwonenden losse trajecten of deeltrajecten geïnformeerd. Mijn insteek is, ga eerst in gesprek met de omwonenden, om knelpunten goed zichtbaar te krijgen en dan er goed op te reageren.</p> <ul style="list-style-type: none"> Het zou geweldig zijn, als er rekening gehouden wordt met de steeds groter wordende groep ouderen en gehandicapten, wat betreft bereikbaarheidsvoorzieningen, zoals bus en trein mogelijkheden voor rolstoelgebruikers en vooral goede stoepvoorzieningen voor rolstoelgebruikers en rollators. Die zijn in Nijmegen, vind ik, bedroevend. Regelmatig zie ik rolstoelgebruikers over het fietspad gaan, omdat de stoep niet voor hen goed begaanbaar is. Te smal, lantaarnpalen die de stoep halveren, grote onregelmatigheden in stoeptegels enzovoorts. 	<p>In 2019 is een eerste verkenning gedaan in de vorm van gesprekken met medewerkers, studenten, bezoekers en omwonenden. De knelpunten die toen zijn geïnventariseerd vormen de basis van het plan wat er nu op hoofdlijnen ligt. De verdere uitwerking gebeurt nu samen met de verschillende belanghebbende partijen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Uitgangspunt bij het ontwerp van bepaalde verkeersvoorzieningen is dat deze toegankelijk zijn voor onder andere rolstoelgebruikers. <p>Het zelfregiecentrum dat de belangen van mindervaliden behartigt zal worden betrokken bij de planvorming.</p>
Mobiliteitsmaatregelen / - 20% autoverkeer		
	De ambitie van 20% minder verkeer gaan we makkelijk halen i.v.m. thuiswerken (scholieren digitaal onderwijs en cliënten digitaal spreekuur met artsen. Ongelukkig moment om met deze plannen te komen.	De nul-situatie waar we van uit gaan is 2019, dus vóór de coronamaatregelen. Voor de -20% kijken we uiteraard niet naar de situatie tijdens corona, maar naar de omstandigheden als alles weer 'normaal' is. Overigens helpen de ervaringen die we nu noodgedwongen opdoen tijdens corona wel. Ideeën die er al lagen over digitalisering zijn nu wel in een stroomversnelling gekomen
	Wordt er vanuit de campus-organisaties gestimuleerd om thuis te werken? (na corona)	Ja, alle organisaties zijn daar nu mee bezig. De onderwijsinstellingen kijken ook hoe digitaal onderwijs het fysieke onderwijs kan aanvullen. Het Radboudumc wil consulten deels digitaal gaan doen en kijkt ook naar mogelijkheden om het bloedprikken elders te organiseren.
	Niet slim om in deze fase (corona) plannen verder te ontwikkelen	Tijdens corona werken en leren veel mensen vanuit huis. Veel ideeën zijn hierdoor juist in een stroomversnelling gekomen. Mogelijk kan een deel van de verkeersbewegingen blijvend worden voorkomen, door het huidige gedrag te bestendigen.

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>Het streven naar minder autovervoer is wél een echte, duurzame oplossing. In dat kader vind ik het streven naar een 20% reductie van autovervoer naar de campus tijdens de ochtendspits toch wat teleurstellend. De Radboud Universiteit is terecht trots op haar streven naar duurzaamheid, ik had gehoopt daarvan meer terug te zien in deze verkenning. Ik lees dat de 20% reductie in de spits gebaseerd is op wat er nodig is om geen nieuwe knelpunten te creëren, maar ik ben benieuwd wat er mogelijk zou zijn als alle betrokken organisaties zich maximaal zouden inspannen voor een reductie van automobilititeit. Daarnaast ben ik benieuwd waarom er geen concrete doelstellingen voor buiten de spits worden geformuleerd.</p>	<p>De 20% minder autoverkeer in de spits is inderdaad een eerste resultaat dat we moeten behalen om knelpunten oplossen. De reductie in de spits is ook echt het meest urgent als het gaat over verkeersdruk, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Het terugdringen van het autoverkeer gedurende de hele dag is daarmee niet van tafel, maar het is realistisch om eerst deze stap te zetten en met de omgeving te kijken wat dat oplevert.</p>
	<p>In publieke ruimtes geldt een maximum aan aantal aanwezigen waarna het niet meer veilig wordt. Daarna wordt een gebied afgesloten. Proberen we niet te veel mensen in een te beperkte ruimte te krijgen?</p>	<p>Het campusterrein is voldoende groot. De knelpunten ontstaan juist doordat heel veel mensen tegelijkertijd op de wegen er omheen rijden waardoor er knelpunten ontstaan. Vandaar dat we mensen willen stimuleren om op een ander moment of op een andere manier of minder vaak fysiek naar de campus toe te komen. Los van vervoersbewegingen hopen we juist wel dat een groene campus ook voor de buurt een plek wordt waar bewoners vaker naar te komen voor een wandeling bijvoorbeeld.</p>
	<p>Dat het Radboud groene intenties heeft is ons niet onbekend en dit willen wij absoluut niet ontmoedigen. Een aanzienlijk deel van het personeel (en studenten) komt immers al op de fiets. Degenen die niet op de fiets komen, hebben hier echter meestal een goede reden voor (wisselende diensten, een grote reisafstand, vervoer van kinderen etc). Dit aandeel zal niet veranderen door het autoluw plan. Eveneens zullen studenten zich niet laten ontmoedigen om de auto te nemen (en wat verder te lopen) zolang de kosten (en het gemak) voor het OV niet substantieel opwegen tegen het gebruik van een auto. Hiervoor is veel meer nodig dan alleen het optimaliseren van OV verbinding tussen station en campus.</p> <p>Graag zien we eerst een duurzaam effect van het stimuleren van het gebruik van alternatief vervoer naar de campus, in plaats van het invoeren van ingrijpende maatregelen zoals het omleiden van verkeer (want daar komt dit plan op neer). Tevens heeft u op eigen terrein (Zuidelijke deel Heyendaalseweg/ Erasmuslaan) voldoende mogelijkheden om het verkeer te laten doorstromen zonder dat u de bewoners van Brakkenstein hiermee raakt.</p> <p>Andere opties die u kunt overwegen om het autoverkeer over de campus te ontmoedigen zijn:</p>	<p>Om het autoverkeer te ontmoedigen zetten we niet alleen in op het optimaliseren van de OV verbinding tussen station en Campus. Ideeën die we willen uitwerken zijn ook vaker thuiswerken en e-learning. Meer digitale consulten bij het ziekenhuis, bloedprikken in de eigen woonplaats ipv in het ziekenhuis, aanpassingen in reiskosten en parkeerregelingen, aanbieden van deelvervoer voor dienstreizen, investeren in fietsvoorzieningen en elektrische fietsen, meer inzetten van transferia enz. Met al deze maatregelen samen willen we een flinke afname van het autoverkeer bewerkstelligen.</p> <p>Dat is inderdaad de aanpak die we voorstaan. Eerst 20% minder verkeer dan pas aanpassen van de infrastructuur.</p> <p>Mooie voorstellen. Dat is precies waarom we in het proces de bijdragen van omwonenden meenemen. Natuurlijk zullen we niet steeds aan ieders wensen kunnen voldoen omdat</p>

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<ul style="list-style-type: none"> - Het invoeren van parkeren voor vergunninghouders in de ruime omtrek van het Radboud. - Alleen bestemmingsverkeer door de Houtlaan/ Brakkenstein. - Ondergrondse parkeergarages of parkeergarages met "verticale tuinen" aan de randen van de campus. 	<p>tegengestelde belangen soms moeten worden afgewogen, maar om dat goed te kunnen doen is inbreng van iedereen nodig.</p> <p>Als eerste reactie op uw ideeën:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Als hiervoor draagvlak bestaat bij de bewoners is dat zeker een oplossing. In het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid zijn de kosten voor een bewonersvergunning verlaagd naar € 1/maand - Dat lijkt niet haalbaar. De Houtlaan is een gebiedsontsluitingsweg en die moet toegankelijk zijn voor al het verkeer. Een forse beperking hier gaat voor te grote problemen elders in de omgeving zorgen. - De locaties en vorm van de parkeervoorzieningen en het daarbij behorende parkeerregime is iets wat in het kader van de aanpak verder wordt uitgewerkt.
	<p>Mee eens met opmerking eerst afwachten effecten corona en thuiswerken voordat men gaat doorpakken met zulke maatregelen vanuit gemeente.</p>	<p>Eerst wordt ingezet op de realisatie van -20% autoverkeer van/naar de campus tov peiljaar 2019. De effecten van de gedragsmaatregelen en de hoeveelheid verkeer zullen hiervoor worden gemonitord.</p> <p>Eventuele grotere infrastructurele maatregelen zullen pas daarna worden uitgevoerd. Als de reductie niet lukt worden dus geen ingrijpende maatregelen getroffen. Dat is inderdaad een toezegging.</p>
	<p>Het streven de projectgroep is om te komen tot een reductie van het autoverkeer met 20%. Als deze reductie niet lukt en onze vrees voor meer overlast bewaarheid wordt, is er dan een "plan B"?</p>	
	<p>Ik was niet de enige die gisteravond voor het eerst de 'toezegging' (?) hoorde dat de 4 campus-instellingen eerst inzetten op een set van gedragsmaatregelen (welke eigenlijk? En hoe succesvol kunnen die van te voren geacht worden te zijn?) die moeten leiden tot 20 % daling van het autoverkeer vóórdat er infrastructurele maatregelen volgen. Het slagen van het ene is dus een harde voorwaarde voor het andere? Met 2019 als referentiejaar t=0, is dan 2023, na afloop van het vermoedelijk eerste normale post-corona onderwijsjaar 2022-23, t=1? Is dat zo?</p>	
	<p>Waarom neemt u initiatieven/maatregelen die nog nooit in de praktijk bewezen zijn c.q. gewerkt hebben om 'het autoverkeer te verminderen'?</p>	<p>Het project SLIM roosteren was heel succesvol en heeft geleid tot veel minder pieken in de spits en ook de acties die tijdens de renovatie van de Waalbrug hebben geleid tot minder autoverkeer in de spits. Beide projecten krijgen ook landelijk erkenning. Het stimuleren en faciliteren van alternatieven blijkt wel degelijk te werken. De effecten van nieuwe maatregelen om minder autoverkeer naar de campus te krijgen zullen we uiteraard ook weer nauwgezet monitoren</p>
	<p>Waarom worden wij geconfronteerd met de negatieve resultaten van uw 'maatregelen die minder auto's op de campus' beogen?</p>	<p>Als we mensen stimuleren om meer met de fiets of het OV te komen betekent dat juist een verbetering van de situatie voor de omgeving als geheel. Minder auto's betekent over het algemeen juist een betere leefbaarheid voor de buurt. Wellicht doelt u op heel specifieke punten in het totale gebied. Daarover gaan we graag in gesprek. Belangrijk is bovendien om te</p>

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

		benadrukken dat dit door de partners niet als een 'puur campusproject' wordt gezien. Het is juist de bedoeling dat de omgeving ook verbetert en dat de campus nog meer in contact is met omwonenden en een open, aantrekkelijk terrein is voor de hele buurt.
Verschuiving verkeersstromen / bereikbaarheid		
	Grote zorg dat de groene en autoluwe campus ten koste gaat van de omgeving rondom de campus. Dat betekent ontgroening en meer drukte in de omgeving rondom de campus. Hoe zwaar weegt dat en hoe kunnen bewoners dat inbrengen en of er een toezegging kan zijn dat de getallen die er komen niet zullen leiden tot minder vergroening en meer drukte rondom de campus?	De plannen leiden tot per saldo tot minder verkeer naar Heijendaal. Dat is goed nieuws voor de verkeersdruk in de totale omgeving en in de meeste straten, maar eerlijk is eerlijk op een paar punten nabij Heijendaal kan het (iets) drukker worden om het voor het totaal te verbeteren. Dat is wat vooronderzoek laat zien, maar in het vervolgproces met belanghebbenden zal dat een heel belangrijk aandachtspunt zijn en we hopen dat we die paar punten waar dat mogelijk het geval is verder kunnen beperken of dat we ze zo kunnen inrichten dat een toename niet voor extra overlast zorgt. Daarnaast wordt overleg met bewoners opgestart over mogelijkheden en kansen die er komen, zeker in relatie tot vergroening.
	Graag een cijfermatig onderbouwing van de verwachte gevolgen voor de verkeersdruk rondom de campus.	De gemeente heeft al verkend hoe ze de doorstroming op de wegen rondom de campus kan verbeteren. Hiervoor zijn een aantal eerste oplossingsrichtingen onderzocht. Dat was nodig om te kijken of de ambities in de praktijk überhaupt wel haalbaar zijn. Uit de berekeningen blijkt dat voor een goede doorstroming het verkeer naar de campus met 20% moet afnemen. De instellingen op de campus gaan zich daar nu voor inzetten.. Die afname blijft een voorwaarde voor andere maatregelen.
	Wat wordt straks de toename in auto's per straat in aantallen en procenten?	Met een globale verkeersmodelberekening is in beeld gebracht op welke wegen er toe- of afnames te verwachten zijn in de spits (08-09u) met 20% minder autoverkeer. Deze informatie is weergegeven op kaartbeeld. Dat kunt u vinden op de laatste pagina van deze notitie. De omwikkeling van hoeveelheid verkeer / effecten van de maatregelen wordt uiteraard gemonitord.
	Is de optie dat de Erasmuslaan beperkt open blijft nog bespreekbaar om de omliggende woonstraten niet verder te belasten?	De aanpassingen in de infrastructuur die nu worden voorgesteld zijn eerste verkenningen die we hebben laten doorrekenen op haalbaarheid. Er is nog niets besloten. Ook niet voor wat betreft de Erasmuslaan. We hebben het over een traject van jaren. Als zaken anders/beter kunnen passen we de plannen aan.
	Goed dat de druk wordt weggehaald bij de universiteit en dat er minder verkeer komt maar zorg wel dat de bewoners van de wijk ook weg kunnen en dat we niet allemaal over de Houtlaan of Scheidingsweg moeten.	Bij de uitwerking van plannen kijken we uiteraard naar de bereikbaarheid/toegankelijkheid van woonwijken rondom de campus.
	Kan het profiel van de d'Almarasweg het verkeer aan? Kunnen we hier cijfers van krijgen?	Volgens de globale verkeersmodelberekening zal de hoeveelheid autoverkeer op de d'Almarasweg licht afnemen, wat gunstig is voor de verkeersveiligheid.

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	Bang dat als Heyendaalseweg wordt afgesloten we een nog groter probleem krijgen. Vanuit Brakkenstein moeten we straks helemaal omrijden via de St. Annastraat waardoor er meer CO2-uitstoot is. Kunnen we de doorstroming niet verbeteren? Bang dat mensen sluiproutes gaan nemen.	Bij de uitwerking van plannen zullen we zeker aandacht besteden aan het voorkomen van nieuwe verkeersproblemen. Dat is expliciet benoemd. Of het mogelijke omrijden echt tot meer totale uitstoot in het gebied leidt, is niet per se waarschijnlijk. Als de totale hoeveelheid autoverkeer van en naar de campus met 20 procent afneemt, zal dat een behoorlijk effect hebben op de CO2-uitstoot.
	Wanneer staat de Heyendaalseweg aanpak in de planning 2025?	Dat is nog niet te zeggen. We moeten eerst 20% minder auto's hebben, dan kunnen we pas aanpassingen doen aan de omliggende wegen.
	Is er rekening gehouden met de scholieren die vanuit de wijken naar de middelbare scholen fietsen, langs de campus op?	Op de meeste wegen rondom de campus neemt het autoverkeer licht af, wat gunstig is voor de fietsroutes voor scholieren. Door de afname van 20% autoverkeer van/naar de campus, zal er in de ruime omgeving bovendien meer fysieke ruimte ontstaan voor infrastructurele verbeteringen voor o.a. het fietsverkeer.
	Blijft verbinding St Anna - Erasmuslaan open?	Het kan zijn dat de Erasmuslaan vanaf de St. Annastraat open blijft voor de ontsluiting van bepaalde parkeerterreinen.
	Het busserondje is ook erg druk, ook met extra harmonicabussen. Die moeten ook tussen de stromen fietsers door. Hoe wordt daarmee omgegaan?	Bij de uitwerking van plannen willen we bepaalde verkeersstromen zoals drukke busroutes en fietsstromen zoveel mogelijk van elkaar scheiden,. Dan zitten ze elkaar niet meer in de weg en verbetert de doorstroming.
	Fietsknelpunt bij oversteek St Annastraat en Oude Groenewoudseweg zag ik niet bij overzicht van knelpunten, de doorstroming is daar slecht door stoplicht, tunnel naast de bus en om hoog komen iets verder en extra fietsbrug over het spoor zou mooie oplossing zijn. En er zijn tegenwoordig prachtige fietsbruggen te maken!	Op de meeste wegen rondom de campus neemt het autoverkeer licht af, wat gunstig is voor de fietsroutes rondom de campus. Door de afname van 20% autoverkeer van/naar de campus, zal er in de ruime omgeving meer ruimte ontstaan voor o.a. fietsverkeer. Los van de ambitie 'autoluwe campus' heeft de gemeente uiteraard ook oog voor andere fietsknelpunten. Een fietsbrug zit niet in de plannen omdat ze ruimtelijk en financieel grote impact hebben. Bovendien kunnen de verkeersstromen gelijkvloers worden opgelost.
	Het zou kunnen dat door deze autoluwe maatregel van de campus er sluihverkeer ontstaat door de wijk Groenewoud. Is hier rekening mee gehouden? en hou gaat dit eventuele sluihverkeer voorkomen worden? welke maatregelen?	Op de meeste wegen rondom de campus neemt het autoverkeer licht af. Toename in de wijk Groenewoud is niet te verwachten.
	Is er nagedacht aan een soort tunnel/verdiepte wegconstructie bij de Heyendaalseweg, het gedeelte waarover we praten. Auto's en bussen kunnen gebruik maken van deze verdiepte weg, het doorgaande verkeer kan door. Boven, op groundlevel, kan groene wandelpromenade worden gemaakt. Kost wel een paar centen. (zie Maastricht met zijn tunnel. Wel zorgen dat je niet qua lengte aan de tunnel richtlijn moet voldoen.	Een tunnel of verdiepte ligging zal geen onderdeel zijn van de plannen Ruimtelijk en financieel past dit niet bovendien kunnen de verkeersstromen kunnen gelijkvloers worden opgelost.
	Vorstel: Heyendaalseweg zo'n drie meter lager leggen voor gemotoriseerd verkeer. Die daarmee wel sneller uit of door de Campus geleid kan worden. De voetganger en fietsers kunnen dan makkelijker met bruggetjes over die weg geleid worden. Een ondergrondse parkeergarage zou dan ook een goeie optie zijn, gezien dat de groei	

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	van de Campus in de toekomst niet zal achterblijven met een toenemende bevolkingsgroei.	
	Hoe wordt de bereikbaarheid en doorstroom van de Groenewoudseweg gewaarborgd?	Met een globale verkeersmodelberekening is in beeld gebracht op welke wegen er toe- of afnames te verwachten zijn in de spits (08-09u). Op de meeste wegen rondom de campus (waaronder de Groenewoudseweg ten westen van de Heyendaalseweg) neemt het autoverkeer licht af.
	Driehuizerweg loopt verder dan Kwekerijweg. Waarom blijft stuk tot Scheidingsweg buiten schot?	Op de Driehuizerweg kan sprake zijn van een lichte toename, net ten zuiden van de Kwekerijweg. Voor het deel net ten noorden van de Scheidingsweg lijkt geen toename aan de orde; daarom is dit wegvak niet zichtbaar op de kaart. Wel zal er op het deel tussen Kwekerijweg en parkeerfaciliteiten ten noorden van de Kwekerijweg sprake zijn van een toename. ,
	wij maken ons erg veel zorgen over de bereikbaarheid van ons kleine wijkje Park Heijendaal. We zijn aangewezen op twee openingen op de Kapittelweg, die wordt straks eenrichtingsverkeer en veel drukker. We ervaren nu al problemen en verwachten dat het allemaal veel erger zal worden	Er zijn geen concrete plannen voor eenrichtingsverkeer op de Kapittelweg.
	kruising Groenewoudseweg-Willem Schiffstraat-Witsenburgselaan levert erg gevaarlijke situaties op. Voornamelijk door het oversteken van fietsers van en naar de Willem Schiffstraat. Veel jongeren en kinderen steken hier over om van en naar school (NSG) en van en naar sportvelden aan de d'Almarasweg te gaan. Het autoverkeer over de Groenewoudseweg is op spitsuurtijden erg druk en bijna aaneengeschakeld, waardoor fietsers geen veilige interval kunnen vinden om over te steken. De automobilisten zijn vooral gericht op het verkeerslicht aan het begin van de Groenewoudseweg en dus niet op de overstekende fietsers. Aangezien het een voorrangsweg is, rijdt men als het verkeerslicht op groen staat hard op dit stuk. Is het mogelijk om de kruising meer zichtbaar te maken, door andere kleur asfalt, strepen op de weg, maximumsnelheid naar 30 KM en/of een drempel?	Op de Groenewoudseweg ten oosten van de Heyendaalseweg kan sprake zijn van een lichte toename, het westelijk deel wordt iets rustiger. Op de Heyendaalseweg (incl. rotonde Groenewoudseweg) is sprake van een afname. Bij de uitwerking van plannen zal uiteraard aandacht zijn voor verkeersveiligheid, want dat proberen we in dit proces op meerdere plekken te verbeteren.
	In deze verkenning lees ik niets terug over de verkeershinder die veel buurtbewoners ervaren van de parkeervoorziening van de HAN op de Laan van Scheut. Ik ben benieuwd of u deze in een later stadium ook wilt gaan aanpakken.	Wordt hier met verkeershinder het in- en uitrijden bedoeld? De hele infrastructuur wordt gezien.

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>Het afsluiten van de Heyendaalseweg en de Erasmuslaan voor autoverkeer is feitelijk slechts een 'verplaatsing' van verkeer. Hoewel ik ervan overtuigd ben dat dit het aangezicht van de campus gaat verfraaien en de verblijfskwaliteit op de campus gaat verhogen, levert dit meer verkeersdruk op andere plekken op, met het risico dat de woonkwaliteit op die plekken achteruit gaat. Ik ben benieuwd op welke wijze de woonkwaliteit voor omwonenden is afgewogen tegen de verblijfskwaliteit voor studenten en campusmedewerkers.</p>	<p>Met de maatregelen op en rondom de campus willen we niet alleen de situatie op de campus maar ook voor de omwonenden verbeteren. Verplaatsen is ook zeker niet het doel, het gaat juist om verminderen. Dat verminderen zal niet (meteen) op alle locaties lukken, daar moeten we eerlijk over zijn. Maar voor het gebied als geheel, dus inclusief wijken, wordt het beeld juist rustiger. Op enkele wegen wordt het dus iets drukker dan voorheen, de meeste straten worden iets rustiger. Daar waar het toch (iets) drukker wordt, kijken we of een weg dat aan kan en wat we zouden kunnen doen qua fysieke aanpassingen. In de globale verkeersmodelberekening is in beeld gebracht op welke wegen er toe- of afnames te verwachten zijn in de spits (08-09u). Deze informatie is weergegeven op kaartbeeld). Bij de uitwerking van plannen zal uiteraard aandacht zijn voor de woonkwaliteit voor omwonenden.</p>
	<p>Juist in de periode dat de campus een extra belasting kreeg met de komst van de HAN en Technicon werden de verkeerssituaties aangepast. De huidige situatie is daarvan het "negatieve" resultaat. De enige mogelijkheid om uit deze, voor alle weggebruikers, pijnlijke situatie te komen is om alle fietsbewegingen slechts één kant weer op te laten gaan. Het is dan voor alle weggebruikers een verbetering van het zicht en is er meer kans/tijd om gemotoriseerd verkeer in te laten voegen.</p>	<p>De gemeente kijkt hoe ze bij 20% minder autoverkeer de doorstroming op de wegen rondom de campus kan verbeteren. Hiervoor zijn eerste oplossingsrichtingen onderzocht. Ook de vormgeving van fietspaden speelt hierbij een rol.</p>
	<p>Destijds vroeg ik bij de aanleg van fietspaden in beide richtingen waarom dit gebeurde, het antwoord was: "men doet het toch, zowel links als rechtsom", dat mag dus nooit een reden zijn! In de praktijk heeft dit dus tot bijzonder veel oponthoud en gevaar geleid.</p>	<p>Het aantal fietsers zal de komende jaren gestaag toenemen. Hiervoor willen we voldoende ruimte bieden, waarbij ook tweerichtingsfietspaden nodig kunnen zijn. Bij de uitwerking van plannen zal uiteraard aandacht zijn voor verkeersveiligheid. Suggesties vanuit de praktijk voor oplossingen zijn daarbij uiteraard welkom.</p>
	<p>In de informatiebijeenkomst van deze avond is gesproken over een ambitiesnota mobiliteit. Ook is er een "rapport" besproken over de situatie op en rondom de campus. Zou u ons deze documenten toe kunnen sturen (of laten weten waar wij ze kunnen vinden), zodat wij ons zelf meer kunnen verdiepen? Ook vraag ik me af in welke mate het project rondom het eerste deel van de Heyendaalseweg is meegenomen in de plannen die nu voor de campus voorliggen. Met speciale aandacht voor de rotonde (Heyendaalseweg, Groenewoudseweg.</p>	<p>De onderliggende rapporten zijn te vinden op de site van Duurzaam Bereikbaar Heijendaal.</p> <p>Bij de aanpak gaan we juist kijken hoe we op de wegen rondom de campus de doorstroming en de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. De rotonde Heyendaalseweg / Groenewoudseweg is daarbij een van de knelpunten waar we naar zullen kijken.</p>
	<p>bewoners van de Houtlaan pendelen regelmatig met de fiets naar het centrum en terug. Uit navraag en toevallige mededelingen vernam ik in 2 jaar 4 keer een incident op de rotonde locatie Heijendaalseweg zuidwaarts en afslag Erasmuslaan. Deze weg zuidwaarts helt naar beneden en met licht trappen kan men daar een flinke snelheid bereiken. Er is te weinig zicht op autoverkeer vanaf de Erasmuslaan. Vooral op dit punt wrekt zich dat het fiets- en voetgangersverkeer hier met en tegen de klok in kan gaan. Dit geeft komend vanaf het</p>	<p>Dat is inderdaad een druk en lastig punt. De ambitie is erop gericht om de Heyendaalseweg en Erasmuslaan op de campus autoluw in te richten. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om de rotonde op dit punt op andere wijze vorm te geven en de verkeersstromen op andere wijze te ordenen, ten gunste van de verkeersveiligheid.</p>

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>sportcentrum inderdaad een verkorting van de weg naar de bibliotheek. Echter voor jonge mensen moet zeker ook de veiligheid van anderen belangrijk zijn. Daarom zou hier gewoon het fiets en voetgangersverkeer tegen de klok in moeten gaan zoals gebruikelijk. Op hetzelfde punt komt bij grote drukte soms een grote groep fietsers aan en wel in een lange sliert. Lijn 10 stopt voor doorgaande fietsers, geeft dus voorrang, maar verliest behoorlijk wat tijd. Bovendien moet de chauffeur zijn hoofd wel 135 graden draaien om alles te kunnen zien. Dit is een probleem als het lang duurt. Ik ben geen verkeersdeskundige maar zou er een stoplicht plaatsen, het zicht op de Erasmuslaan verbeteren en evt oproepen tot matige snelheid.</p>	
	<p>Ook het kruispunt richting Han Heijendaalseweg/Kapittelweg zuidkant van de oversteek heeft regelmatig last van een te veel aan fietsers. Het leek me dat dit verminderde nadat begintijden van het onderwijs beter op elkaar waren afgestemd met die van de Universiteit.</p>	<p>Zodra het autoverkeer van en naar de campus met 20% is afgenomen en de Heyendaalseweg op de campus autoluw wordt ingericht, zal ook het kruispunt met de Kapittelweg aangepast worden op basis van gewijzigde verkeersstromen. De ambitie voor een autoluwe campus sluit juist aan bij de toenemende hoeveelheid fietsers.</p>
	<p>Campus groener , maar omliggende buurten niet groener met deze aanpak. Verplaatsing van het probleem? En wat is de inschatting van de toename stroom hoeveelheid mensen ivm verbouwing station Heyendaal??</p>	<p>Volgens de eerste berekeningen neemt het verkeer op de meeste omliggende wegen waardoor de leefbaarheid verbetert. Een groenere campus betekent ook dat hier een fijnere plek komt waar bewoners ook van kunnen profiteren. Doel van de campuspartners is om de toegankelijkheid voor omwonenden te vergroten. We verwachten dat de elektrificatie van de Maaslijn en de verbouwing van Station Heijendaal een reizigersgroei met zich meebrengt maar we hebben daar geen cijfers van. Onderdeel van de plannen is wel om een betere looproute te maken voor de treinreizigers richting Campus.</p>
	<p>Waarom kiezen de wethouder en de bestuurders van de onderwijsinstellingen doelbewust voor het grote risico op ongelukken met kinderen op de smalle d'Almarasweg en de Willem Schiffstraat/van Haapsstraat (bij het NSG)?</p> <p>a. De d'Almarasweg: de afgelopen jaren zijn er 2 grote sportverenigingen met grote juniorenafdelingen naar deze straat verhuisd. In de spits fietsen veel kinderen op deze smalle weg van en naar de training bij de 5 sportverenigingen. Deze weg is ook belangrijk voor scholieren die naar school gaan (m.n. het NSG, Canisius College en de Montessorischool.</p> <p>b. Per uur ontstaat er 4 keer een opstopping als op deze weg de overweg van de Maaslijn sluit. In de spits ontstaan er dan rijen van auto's die de ingang naar de korfbal- en hockeyvereniging blokkeren. Vervolgens komt de stroom verkeer op gang en stoppen kinderen om de weg over te steken naar de sportclub.</p>	<p>Er is geen sprake van een toename met 20-30%. De straten die u noemt worden volgens de eerste berekeningen juist rustiger, wat weer gunstig is voor de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid en de bereikbaarheid is ook bij de verdere uitwerking van de plannen een belangrijk aandachtspunt.</p>

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>c. Auto's gaan niet via de Groesbeekseweg naar de d'Almarasweg! Ze gaan via de Willem Schiffstraat en van Haapsstraat naar de d'Almarasweg. Dit zijn de belangrijkste toevoerwegen voor het NSG, een school met 1600 (!) leerlingen;</p> <p>d. Aan de van Haapsstraat zit een grote tennisvereniging met veel junioren en een kleinere tennisvereniging; Hoe hebben de besturen van de sportverenigingen gereageerd op het besluit om al deze straten veel drukker te maken met 20-30% extra verkeer. Is daar ruimte voor?</p>	
	<p>Waarom wordt er voor de eerdergenoemde bestuurders een groene, autoluwe werkomgeving gerealiseerd en krijgen wij de gevolgen hiervan voor onze deur/in de straat?</p>	<p>De aanpak zal juist tot een verbetering leiden voor de omgeving. Minder auto's naar de campus betekent minder autoverkeer in de omliggende straten</p>
	<p>Het besluit om de Heyendaalseweg af te sluiten is reeds genomen. Het gevolg is: onderwijsinstellingen alleen de voordelen, bewoners alleen de nadelen.</p>	<p>Dit is geen besluit maar een mogelijkheid die is onderzocht en doorgerekend. Alle plannen moeten nog verder worden uitgewerkt.</p>
	<p>Vroeger was Brakkenstein een "dorp", slechte verbindingen met de rest van Nijmegen maar langzamerhand werd het beter door de komst en uitbreiding van de universiteit. Er was een harmonie van beide kanten. Inderdaad veranderde dit de laatste jaren door het vele verkeer dat gebruik maakte van o.a. de Heyendaalseweg, een belangrijke verkeersader naar de universiteit. Ook voor de bewoners van de wijk en winkeliers kwamen er veranderingen. De winkels kregen veel klandizie van o.a. de medewerkers van de Uni die langs reden. De bewoners konden nu moeilijker parkeren voor eigen woning. Er waren voor- en tegens. Door de hoge verkeersdrempels voor de basisschool Brakkenstein is er al heel veel drukte en snelheid uit gehaald. Dit was een goede actie Maar met het afsluiten van deze weg worden bewoners en winkelier gedupeerd. Komen we weer in een isolatie te zitten en krijgen de winkeliers weer minder klandizie terwijl het toch al moeilijk is voor het MKB! ?</p>	<p>De Heyendaalseweg in Brakkenstein is inderdaad niet geschikt en ook niet bedoeld als ontsluitingsweg voor de campus. Goed om te horen dat de verkeersdruk is afgenomen. Bij de uitwerking van plannen zal uiteraard rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van omliggende woonwijken. Het doel van de campus is om de verbinding met de wijken juist te versterken door een beter bereikbare en meer open, groene campus.</p>
	<p>Bij mistig en tropisch warm weer had ik veel last van de uitlaatgassen vanwege het regelmatig stoppen en opnieuw optrekken van auto's en vrachtverkeer. Vooral 's morgens tussen 8.00uur en 8.30. De aanvangstijden van de basisschool en achterliggende bijzondere scholen, medewerkers(studenten) van de universiteit en vrachtverkeer voor de winkeliers, universiteit en aanleunende zorginstellingen. De eerste lock-down i.v.m. corona was dus hiertegen een bijzonder prettige ervaring.</p>	<p>De lockdown heeft gezorgd voor een forse vermindering van de hoeveelheid autoverkeer van en naar de campus, met inderdaad minder uitstoot tot gevolg. Dat wil de campus deels vasthouden met de huidige voornemens.</p>

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>Met het opnieuw openen van de scholen werden de aanvangstijden verdeeld en de kinderen werden verspreid ontvangen aan beide zijanten van de school. Dit betekent dat er nu niet één zebrapad gebruikt wordt maar twee. Ook voetgangers die kinderen brengen en ophalen verdelen zich over 2 oversteekpunten. Opvallend is nu dat het verkeer soepeler doorstroomt, en dat er minder opstoppingen en uitlaatgassen voorkomen tussen de 2 voornoemde zebrapaden. Dit veroorzaakt ook minder uitlaatgassen voor onze aanleunende appartementen. Natuurlijk is het verkeer nog niet in volle omvang terug en ik kan ook niet beoordelen of er elders in de straat meer milieuoverlast ontstaat. Na 100 meter is al weer een zebrapad. Kan dit punt meegenomen/nader onderzocht worden, in de voorbereidingen van "Duurzaam Bereikbaar Heyendaal"? Is het in verband hiermee mogelijk dat de basisschool in de toekomst beide aanlooproutes voor de ingang van de school blijft gebruiken?</p>	<p>Het is niet aan de gemeente maar aan de school om te bepalen hoe zij de loopstromen op en rondom de schoolingang(en) willen organiseren, mede gelet op de corona-richtlijnen, maar we kunnen de positieve ervaringen die u noemt zeker inbrengen bij de school. Bij de uitwerking van plannen zal uiteraard aandacht worden besteed aan verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.</p>
	<p>In het kader van het project "Duurzaam Bereikbaar Heijendaal" wordt o.a. overwogen om een deel van de Heijendaalseweg af te sluiten voor autoverkeer. De huidige situatie leidt volgens de projectgroep voor drukte in de spits en verkeersknelpunten voor zowel bezoekers als voor de omliggende wijken. Problemen die al enige door bewoners in onze wijk Heijendaal Noord worden ervaren betreffen de ontsluiting van de wijk in de spits naar de Groenewoudseweg en de parkeeroverlast van medewerkers/leerlingen van de Han en Radboud. Het is bij tijd en wijle moeilijk om in de spits vanuit de wijk op de Groenewoudseweg te komen. Onze verwachting is dat onder andere de Groenewoudseweg bij gedeeltelijke afsluiting van de Heijendaalseweg veel meer verkeer zal aantrekken en dat het dan nog moeilijker wordt om vanuit de wijk op de Groenewoudseweg te komen. Onze vraag is of en zo ja op welke wijze de projectgroep dit probleem heeft meegenomen en gewogen bij het voorbereiden van de plannen? Wijkbewoners verwachten dat er zonder meer sprake zal zijn van een verschuiving van problemen of ontstaan van nieuwe knelpunten juist voor onze wijk. Dit zou dan in strijd zijn met uw eigen uitgangspunt dat alle maatregelen niet mogen leiden tot een verschuiving van problemen of het ontstaan van nieuwe knelpunten.</p>	<p>Op de Heyendaalseweg ten noorden van de Kapittelweg en op de Groenewoudseweg ten westen van de Heyendaalseweg (incl. rotonde Heyendaalseweg – Groenewoudseweg) zal sprake zijn van een afname. Hierdoor zal de verkeersafwikkeling naar verwachting verbeteren.</p>
	<p>Als ik alles zo lees bekruipt mij de angst dat de Groenestraat door uw plannen extra verkeer te verwerken zal krijgen. Kunt u mij een onderbouwde bevestiging sturen waarin u mijn vermoeden kunt ontkrachten. Op dit moment (Corona periode uitgezonderd) staat er</p>	<p>Op de Groenestraat zal sprake zijn van een afname.</p>

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>iedere dag een lange file voor onze voordeur zowel in de ochtend als in de middag. Ook fietsen hier veel scholieren en studenten en extra verkeer zal de veiligheid van deze groep ook niet ten goede komen. Ik gun iedereen het beste en groenste maar ik maak me oprecht zorgen als ik uw plannen bekij</p>	
	<p>Ook een betere groene golf voorziening voor de stoplichten is wellicht mogelijk.</p>	<p>Bij de uitwerking van plannen zal ook aandacht zijn voor de verkeersafwikkeling en de afstelling van verkeerslichten.</p>
	<p>Brakkenstein heeft aangegeven, dat er grote problemen worden verwacht, maar dat geldt vooral voor de omwonenden in het gebied Rode Kruislaan, die 1 uitgang hebben naar de Kapittelweg, waar nu 2 uitgangen bestaan, nl. Heijendaalseweg en St. Annastraat. Als de Heijendaalseweg niet meer toegankelijk is, en alleen de St. Annastraat de enige uitgang wordt, kan dat grote problemen geven bij calamiteiten, wegafsluitingen, versperringen, Vierdaagse, brand. Er wonen in dit gebied ook veel ouderen die minder goed ter been of fiets zijn. Alternatieve trajecten zou ik graag van u vernemen!</p>	<p>Bij de uitwerking van plannen zal ook aandacht zijn voor de bereikbaarheid/toegankelijkheid voor hulpdiensten, zowel naar het ziekenhuis als naar andere gebouwen en omliggende woonwijken. De plannen worden afgestemd met vertegenwoordigers van de hulpdiensten. De wijk Brakkenstein blijft per auto bereikbaar via de St. Annastraat en de Groesbeekseweg. Verder zal de route via de Heyendaalseweg altijd beschikbaar blijven voor hulpdiensten.</p>
	<p>Het invoeren van een autoluwe campus zal de verkeersdrukke in de Houtlaan(en de rest van de wijk) laten toenemen. Zowel wat betreft de parkeeroverlast als de algemene verkeersdrukke. We snappen dat dit een prestigieus project is voor de campus, wat (inter)nationaal aanzien op zal leveren, maar het is onzes inziens niet fair om bewoners van omliggende wijken te laten boeten voor dit project, waarvan zeer te betwijfelen valt of de totale verkeersdrukke naar de campus daadwerkelijk af zal nemen.</p>	<p>Volgens de eerste berekeningen neemt het verkeer in de meeste straten af, enkele straten zoals de Houtlaan worden volgens de eerste berekeningen iets drukker in de spits maar dit heeft geen gevolgen voor de doorstroming. In de rest van de wijk wordt het niet drukker Mocht de hoeveelheid autoverkeer onverhoopt niet afnemen dan doen we geen ingrijpende aanpassingen aan de wegen om de campus heen. Dit plan heeft overigens niets met (inter)nationaal aanzien te maken, maar met zeer noodzakelijke lokale aanpassingen om de campus en de omliggende wijken bereikbaar en aantrekkelijk te houden. Zonder ingrepen zal de verkeersstroom niet verminderen en zelfs toenemen weten we uit lokale en landelijke trends. Bovendien zijn er gezondheids- en klimaatredenen die vragen om een andere kijk op mobiliteit op en rond de campus.</p>
	<p>Bij het plan voor de herinrichting van de Heyendaalseweg heeft de gemeente eerst met aanwonende bewoners overlegd. Daarna zijn de voorstellen van de bewoners volledig genegeerd. Na erg lang aandringen heeft men uiteindelijk geluisterd. Dit heeft veel frustratie en wantrouwen met zich meegebracht. Het is dan ook merkwaardig dat er nooit bij de opzet van de herinrichting van de Heyendaalseweg gesproken is over dit project. Want dit gaat natuurlijk invloed hebben op de verkeersdrukke en de parkeerintensiteit.</p>	<p>Het is spijtig dat u dat zo heeft ervaren. Deze campusplannen waren destijds niet zover dat we daar al concrete dingen over konden melden. Bovendien zullen deze voorstellen geen significante invloed hebben op de inrichting van de weg. Op de Heyendaalseweg ten noorden van de Kapittelweg zal sprake zijn van een afname van autoverkeer. De afname is echter niet dermate groot dat overwogen kan worden om de herinrichting van de Heyendaalseweg (tussen Groesbeekseweg en Groenewoudseweg) op een fundamenteel andere wijze vorm te geven. Het wegprofiel zal hierdoor dus niet anders worden.</p>

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>Met de plannen van duurzaamheid zal ook de fietsdrukte op de Heyendaalseweg toe gaan nemen. Nu is dat merkbaar in de spits, 's morgens en 's avonds een bron van filevorming. De rotonde van de Heyendaalseweg en Groenewoudseweg (waarbij fietsers voorrang hebben) zorgt lange rijen. 's Avonds, stad uit, vormen de stoplichten van de Archipelstraat en de Groesbeekseweg een extra belemmering. Het gebruik van verkeerslichten, die op aanbod werken, zorgen voor batchvorming. Hierdoor kunnen bewoners gemakkelijker wegrijden, oversteken en geven een beter overzicht op de fietsers die van de rotonde gebruik maken. Bedenk daarbij dat er drie scholen aan de Heyendaalseweg liggen waar veel ouders hun kinderen met de auto halen en brengen.</p>	<p>Op de Heyendaalseweg incl. de rotonde Heyendaalseweg - Groenewoudseweg zal sprake zijn van een afname. Hierdoor zal de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid naar verwachting verbeteren.</p>
	<p>De Gelderlander van 14-10-2020 citeert de wethouder: 'In veel straten wordt het juist rustiger.' Dat impliceert dat het in sommige straten drukker wordt. Graag ontvangen wij een overzicht van straten waarin het relatief drukker wordt alsmede sluiproutes die genomen kunnen worden.</p>	<p>Een eerste berekening van de verschuiving van het verkeer is te zien op het kaartje dat te vinden is op de laatste pagina van deze notitie.</p>
	<p>De ontsluiting van de woningen van het Park Heijendaal wordt nog lastiger als de aanvoerwegen drukker gaan worden. Hoe gaat u dit verbeteren?</p>	<p>Sommige wegen rondom Park Heijendaal worden iets drukker, andere wegen iets rustiger. Bij de uitwerking van plannen kijken we uiteraard naar de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de wegen rondom de campus</p>
	<p>a. De bewoners van het zuidelijke deel van Park Heijendaal, inclusief de bewoners van de vier flatgebouwen zijn voor de ontsluiting van hun wijk met de auto, aangewezen op de laan van Scheut en de Thesaurierweg via de Kapittelweg. Met de fiets kunnen we ook nog onder het 'poortgebouw' en via de Laan van Scheut resp. richting Sint Annastraat en Groenewoudseweg de wijk in en uit. Wel is het Kruispunt Laan van Scheut <> Pagode pad (verlengde deel van de Laan van Scheut over het HAN terrein) een ernstig ingewikkeld kruispunt voor fietsers (dagelijks fietsen hier kinderen uit de wijk naar de scholen aan o.a. de Heyendaalse weg). De gemeente heeft met ons meerdere malen naar dit punt gekeken, maar meer dan kijken is tot nu toe niet gebeurd!</p> <p>b. De Laan van Scheut levert in de afgelopen jaren een toenemend probleem op door bestemmingsverkeer van en naar de parkeergarage van de HAN, die in de laan zijn in-/uitgang heeft. In combinatie met de honderden fietsers per dag van en naar de Kapittelweg (met een uiterst problematische "drainage" op die Kapittelweg) en de aan en afvoer van goederen voor de HAN door vrachtverkeer ontstaan hier dagelijks lastige verkeerssituaties. Bovendien ontbreekt een goed voetgangers pad aan het</p>	<p>Veel van de punten die u noemt zijn bekend. Als we de verkeersstructuur rondom de campus willen verbeteren zijn dit ook zaken waar we in overleg met bewoners gaan kijken hoe de situatie kan worden verbeterd. U doet daarvoor al een aantal goede suggesties. Mogelijk verandert de toegang van de p-garages. We bekijken dan bekijken welke (on)mogelijkheden er zijn. Als we iets kunnen doen, zullen we dat als gemeente niet nalaten. Maar helaas kunnen we in zo'n drukke en complexe omgeving, waar veel belangen moeten worden afgewogen, niet alles realiseren wat bewoners of de instellingen op de campus vragen. Dat doet soms begrijpelijkerwijs pijn, maar is wel het eerlijke en realistische antwoord.</p>

	<p>verlengde van de Laan van Scheut op het deel over het HAN terrein (het z.g.n. Pagodepad).</p> <p>De parkeergarage van de HAN is ook toegankelijk vanaf de Kapittelweg. De constructie van de weg met dubbele rijbanen gescheiden door een verhoogde middenberm maakt de garage slechts bereikbaar voor verkeer over de noordelijke rijbaan.... Dat zou best anders gemaakt kunnen worden waardoor 'onze' Laan van Scheut kan worden ontlast....</p> <p>c. De onder a en b genoemde perikelen zijn al meerdere malen onderwerp van overleg tussen de HAN, de gemeente en onze bewonersvereniging geweest, waarbij wij met name in de gemeentelijke reacties teleurgesteld zijn geworden. (De gemeente reageert slechts vanuit onmogelijkheden: geen geld voor, moet met meer partijen overlegd etc. maar heeft verder daarin niets gedaan!)</p> <p>d. Als straks al het verkeer (minus de 20% van de 'beoogde reductie'; maar zeker meer dan nu!) dat naar de campus gaat via de Heyendaalseweg straks dankzij de geplande afsluiting in verband met de vergroening allemaal over de Kapittelweg moet rijden zullen al die knelpunten toenemen... Leuke vergroening voor onze woonwijk!</p>	
	<p>Uiteraard ben in geïnteresseerd in duurzaamheid en wil ik ook meer groen en minder verkeer. Dat wil ik niet alleen voor de campus maar ook als bewoonster van de Groenewoudseweg. Een tijdje geleden las ik wat info over het groener worden van de campus. Daaruit meende ik op te maken dat dit ten goede komt voor de campus maar niet bijv de Groenewoudseweg. De Kapittelweg waaraan de gebouwen van de campus liggen en minder woonhuizen zou eerder de verkeerstromen moeten krijgen dan de Groenewoudseweg waar altijd al veel woonhuizen hebben gestaan en daarna ook nog het doorgaande verkeer als verbindingsweg en uitvalbasis van ambulance en brandweer is geworden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Groener worden van de campus? Ja. • Groener worden van de straten en het gebied rondom de campus ? Ja • Stimuleren van meer fietsen en ov? Ja. 	<p>Volgens globale verkeersberekeningen zorgen de plannen inderdaad voor een lichte afname op de Groenewoudseweg en een toename op de Kapittelweg.</p> <p>De ambitie is om fietsen en openbaar vervoer te stimuleren en om de campus verkeersluwer in te richten. Hierdoor ontstaat ruimte voor vergroening, op en rondom de campus.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> Minder autoverkeer voor de campus via de Groenewoudseweg en meer over de Kapittelweg? Ja. 	
Verkeersveiligheid		
	Op de d'Almarasweg is veel fietsverkeer (vooral jongeren) richting sportvelden gaan. Ook veel fietsverkeer richting basisschool op de Heyendaalseweg. Let op de verkeersveiligheid voor fietsers!	Volgens de globale verkeersmodelberekening zal de hoeveelheid autoverkeer op de d'Almarasweg licht afnemen, wat gunstig is voor de verkeersveiligheid. Bij de verdere uitwerking van plannen wordt ook beoordeeld of de weginrichting van wegen eventueel aangepast moet worden. De suggestie voor een fietsstraat kunnen we daarbij meenemen.
	De d'Almarasweg is onveilig voor fietsers. Wordt er gekeken naar de kruising Driehuizerweg en d'Almarasweg? Wordt de d'Almarasweg als fietsstraat ingericht?	
	In o.a. de Willem Schiffstraat is een toenemende drukte / gevaar door parkeeroverlast HAN (oude PABO), sluipverkeer om stoplichten op kruising Groenewoudesweg/Groesbeekse weg te omzeilen, snelle e-bikes en veel fietsverkeer van scholieren (NSG) en sporters d'Almarasweg. Worden deze problemen in Groendewoud meegenomen in een integrale oplossing?	Bij de uitwerking van plannen zal uiteraard aandacht zijn voor verkeersveiligheid en het voorkomen van sluipverkeer.
	Op de eerste plaats is een groene campus heel mooi initiatief.. Wij maken ons wel zorgen om de verkeersdrukke. Met name de kruising Driehuizerweg en D'Almarasweg is in de normale (Corona vrije) spits erg druk en gevaarlijk voor fietser. Het is echt een kruispunt geworden waar 4 wegen bijeenkomen . Ongeveer 10 jaar geleden kwamen er nauwelijks auto's vanuit de Ddriehuizenweg campus 'kant' omdat de weg was afgesloten met een slagboom. In de periode dat de 'Han sport en bewegen' een parkeergarage was, stonden er lange rijen auto's te wachten om de drukke D'Almarasweg op te rijden. Als fietser was het echt gevaarlijk om vanuit de D'Almarasweg de driehuizerweg richting Heumensoord in de fietsen. Je moest de drukke weg oversteken en de wachtende drukkende auto's voor zien te blijven. Wij zijn bang voor dezelfde taferelen met dit nieuwe plan. Tijdens de spits fietsen er ook veel kinderen van en naar de sportvelden. Kortom een hoop uitlaatgassen en fietsonveilig.	Volgens de globale verkeersmodelberekening zal de hoeveelheid autoverkeer op de d'Almarasweg licht afnemen, wat gunstig is voor de verkeersveiligheid. Daarnaast kijken we in de planvorming of we nog meer kunnen doen om de situatie te verbeteren.

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>De D'Almarasweg wordt naast het vervoer van en naar campus ook veel gebruikt voor andere doeleinden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - fietsende kinderen en autoverkeer naar sportvelden - heel veel verkeer van werknemers van en naar de Sint maartenskliniek. Veel mensen rijden via A 73 afslag malden via D'Almarasweg naar de Sint maartenskliniek of nijmegen oost. Vaak vindt men de sionshof om rijden . De remmende drempels zijn minimaal en niet de moeite om daarvoor om te rijden. - er rijden veel bedrijfsbusjes (de aanhangers knallen letterlijk over de drempels door de hoge snelheid waarmee ze rijden) over de d' almarasweg. We zien als kans om van de dAlmarasweg en Kwekerijweg een auto-onvriendelijk weg te maken, zodat de straat echt alleen voor bestemmingsverkeer gebruikt wordt. Echt alleen voor mensen van en naar de campus en de sportvelden. <p>Een straat die echt fietsvriendelijk is en waar auto's zeer langzaam moeten rijden zodat ze er ook alleen rijden als het echt nodig is.</p> <p>Denk aan een rode fietsstraat met auto's te gast , 15 km straat.</p> <p>Zorg dat het verkeer vanuit de A73 dat via de scheidingsweg en sionsweg kan rijden , ook die weg neemt en niet even snel de D'Almarasweg neemt.</p> <p>De bewoners zijn meer tevreden de fietsers , kinderen en gezinnen van en naar sportvelden en het verkeer van de campus kan makkelijk wegrijden uit de parkeerplaatsen .</p> <p>We pleiten uiteraard voor het behoud van groene bomen die het aanzicht van de D'Almarasweg geven.</p>	<p>Bij de verdere uitwerking van plannen wordt ook beoordeeld of de weginrichting van wegen eventueel aangepast moet worden. De suggestie voor een fietsstraat in combinatie met 30-km/u-regime kunnen we daarbij meenemen. Een snelheidsregime 15 km/u wordt alleen in woonerven toegepast; op wegen met een verkeersfunctie zoals de d'Almarasweg is een snelheidsregime van 15 km/u niet handhaafbaar.</p>
	<p>Het gaat nu alleen om doorstroming, maar is er ook data beschikbaar van het aantal verkeersongevallen? wat is de verwachting van het aantal verkeersongevallen, niet alleen in de campus maar straks ook in de omleidingsroutes.</p>	<p>We hebben ongevallen gegevens vanuit politie, hulpdiensten en verzekeraars. Vanaf 2014 hebben zich op de drukste locaties zoals Heyendaalseweg/Kapittelweg, de rotonde Groenewoudseweg Heyendaalseweg en bij de Erasmuslaan hebben zich de meeste ongelukken voorgedaan, waarvan een aantal met letsel. Verder zijn er ongevallen bekend op de Philip van Leijdenlaan, op de Kapittelweg en op de d'Almarasweg. Op de twee laatst genoemde wegen was een dodelijk slachtoffer te betreuren. Hoewel ieder ongeluk er natuurlijk een teveel is, is het niet zo dat hier sprake is van ongewone ongevallen concentraties</p> <p>Bij de uitwerking van de plannen is verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt. Zo willen we verschillende verkeersstromen zoveel mogelijk scheiden. Hierdoor verbetert zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid.</p>

	<p>Neemt de gemeente in het plan mee het knelpunt bij HAN groenewoudseweg / willem schiffstraat NSG, inzake verkeersveiligheid fietsers en het ontstaan van nieuwe ader mbt auto's (incl parkeerbeleid, nu al veel geparkeerde auto's van HAN.) (Dit knelpunt zorgt nu al voor zeer gevaarlijke verkeerssituaties met jeugdige fietsers.)</p>	<p>Bij de uitwerking van plannen zal uiteraard aandacht zijn voor verkeersveiligheid en het voorkomen van sluipverkeer en parkeeroverlast. Volgens de eerste berekeningen neemt het verkeer op de straten die u noemt af.</p>
	<p>Is de indruk correct dat de wethouder lijkt te kiezen voor studenten en niet voor pubers, terwijl het bekend is dat pubers een groter risico in het verkeer lopen dan volwassenen?</p>	<p>Doel van de maatregelen is om zoveel mogelijk de verschillende weggebruikers van elkaar te scheiden waardoor de verkeerssituatie overzichtelijker en daarmee voor iedereen veiliger wordt.</p>
<p>Parkeren</p>		
	<p>Vanaf 06:00 loopt het al vol met auto's, daardoor o.a. geluidsoverlast en parkeerplekken vol. Hoeveel aandacht is er voor de wijken rondom de campus?</p>	<p>De plannen zijn er op gericht om mensen te stimuleren om helemaal niet meer met de auto te komen. Dat kan door allerlei stimuleringsmaatregelen en door het ontmoedigen van autogebruik door bijvoorbeeld een ander parkeerbeleid. En dan is het uiteraard niet de bedoeling dat men voor het parkeren uitwijkt naar de omliggende buurten. Over hoe we dit willen tegengaan gaan we in overleg met medewerkers en bewoners.</p>
	<p>Het betaald parkeren bij Radboud en universiteit heeft in het noordelijk deel van Brakkenstein al geleid tot parkeeroverlast, het gaat om Houtlaan, Schoutstraat, Kan vd Putstraat, Kan v Osstraat en omliggende straten. Vooral daar waar route naar universiteit en Radboud het kortst zijn. Mensen parkeren zelfs hun auto in de wijk om op een vouwfietsje hun weg te vervolgen. Ook veel gebruikers van het sportcentrum van de universiteit parkeren in de wijk. Hopelijk gaan de nieuwe maatregelen dit niet nog meer verergeren!</p>	
	<p>Op dit moment is, zelfs in COVID-19 tijden, de overlast van auto's die verbonden zijn aan het Radboud in onze wijk al té groot. Met het plan om auto's te weren rondom de campus gaat dit probleem voor de wijk alleen maar groter worden. Onze straten stonden al vol met geparkeerde auto's van mensen die naar de campus moeten. (Zowel studenten als werknemers!). Sinds het bestuur van Radboud in het Berchmanianum gevestigd is, heeft dit een verdere vlucht genomen waarbij zowel bezoekers alsmede veel van het personeel (gratis) in de wijk parkeert. Wij weten uit onze eigen ervaring en nabije vrienden kring dat de HR-afdeling van het Radboud personeel stimuleert om in de wijk te gaan parkeren, omdat hier geen kosten aan verbonden zijn. Hierdoor is niet te ontkennen is dat groene verkeersbeleid van het Radboud een wassen neus is. Daarbij worden de inwoners van</p>	

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	Brakkenstein opgezadeld met het parkeerprobleem van (de werknemers van) het Radboud.	
	Waarom is de Gemeente Nijmegen jarenlang akkoord gegaan met vele nieuwe parkeergarages en parkeerplaatsen op de campus? Er zijn steeds meer auto's toegelaten die je nu weer probeert terug te dringen. Vele honderden parkeerplaatsen zijn overbodig. Groenstroken langs het spoor creëren en parkeerplaatsen opheffen is een snel te realiseren oplossing.	We hebben voor de ontwikkelingen op de Campus onze gemeentelijke parkeernormen gehanteerd, dit juist om extra parkeerdruk in de omgeving te voorkomen. De parkeerdruk in de omgeving wordt vooral veroorzaakt door het betaald parkeren op Heijendaal. De nieuwe parkeernota van Nijmegen kent een verlaagde parkeernorm, maar ook meer mogelijkheden voor maatwerk om overlast in de omgeving te voorkomen.
	Als aanwoner van de Houtlaan / Kanunnik van Osstraat kan ik absoluut geen begrip hebben voor deze egoïstische plannen van de Radboud en Universiteit. Van Kapittelweg tot Houtlaan en van St Anna tot aan spoor is in beslag genomen door Radboud en Uni, is het dan nooit genoeg Zeker heb ik begrip voor vernieuwing en uitbereiding, er zijn grenzen. Parkeerterreinen op eigen terrein zijn vervangen voor gebouwen en de Brakkensteiner betaald het gelag door de parkeer overlast, 3 tot 6 keer per jaar moeten wij een auto weg laten slepen voor onze uitrit, gevolg afspraken afzeggen. De Erasmuslaan is speciaal aangelegd om overlast op Houtlaan te minimaliseren. De Radboud en Uni hebben de lusten maar wij krijgen de lasten. Waarom geen alternatief: <ul style="list-style-type: none"> - auto's gratis parkeren op eigen terrein. - Auto's Erasmuslaan via rotonde Heyendaalseweg tussen studentenflats naar parkeerplaatsen Driehuizerweg - Auto's via Kapitelweg oversteken naar terrein Uni tussen de gebouwen door naar, en parkeren langs het spoor. - Auto's parkeren langs de St Anna tot aan de Houtlaan. En dit let wel GRATIS.	Het aantal parkeerplaatsen op Heijendaal is niet afgenomen. Verdringing vindt vooral plaats door betaald parkeren. En betaald parkeren op de campus is een van de instrumenten naast het (financieel) stimuleren van alternatieven om autogebruik te reduceren. Het risico's van verdere verdringing naar de wijken is onderwerp van uitwerking en bespreekpunt met de omgeving, De nieuw parkeernota van de gemeente Nijmegen is daarbij uitgangspunt. Als daar draagvlak voor is in de wijk kan betaald parkeren worden ingevoerd waarbij de kosten voor een bewonersvergunning (1e auto) 1 euro per maand zijn.
Openbaar Vervoer		
	Wat gaat er gebeuren met de busroutes?	Er zijn geen concrete plannen om specifieke busroutes te wijzigen. Wel gaan we onderzoeken of we de busbereikbaarheid van de campus en omliggende woonwijken kunnen optimaliseren, als onderdeel van een autoluwe campus. De OV bedrijven zijn als partner betrokken bij Duurzaam Bereikbaar Heijendaal
	Het bussenrondje is ook erg druk, ook met extra harmonicabussen. Die moeten ook tussen de stromen fietsers door. Hoe wordt daarmee omgegaan?	
	Jammer dat de buslijn 9 Grave-Nijmegen v.v. alleen nog via de spoorkuil rijdt en niet meer van en naar station Nijmegen Heyendaal via de Coehoornstraat en de Prins Bernhardstraat. Wil je van het	

	centrum van de stad naar de campus dan moet je nu in alle gevallen het Centraal Station aandoen. Dat is ook jammer voor de infrastructuur die nota bene nog niet al te lang geleden met het oog op busverkeer via genoemde wegen is aangelegd.	
	Waarom is de rechtstreekse buslijn 14 van Brakkenstein naar het station via de uni en spoorkuil, eruit gehaald? Jammer, veel bewoners en studenten maakten gebruik van deze lijn om rechtstreeks naar het station te reizen. Ik weet wel dit is een zaak van Breng maar zij zitten ook bij het overleg naar een duurzame bereikbaarheid.	
	Komen er dan ook meer bussen??? Want busverkeer van en naar Brakkenstein is erg uitgediept de afgelopen jaren door Breng. Meer OV op maat kan werken. Bijvoorbeeld beter busvervoer voor mensen die bijvoorbeeld van Groesbaak naar de RU of Radboud komen. BRENG zou ook moeten meedenken, omdat zij mogelijk nieuw vervoersaanbod kunnen verzorgen.	
	Als je nu eens op afstand parkeerplaatsen maakt (P+R) en regelmatig met een bus naar de campus rijdt.	Dat is inderdaad een goede suggestie. Een mogelijkheid die we daarvoor onderzoeken is een buspendel tussen het tranferium bij Ressen en de Campus. Ook langs de Maaslijn zijn we aan het kijken naar transferia van waaruit men makkelijk met de trein verder kan.
Fiets		
	Er zijn al allerlei goede fietsplannen met een extra brugje over het spoor en nog wat zaken. Zullen we die maar weer indienen of wat gebeurt er met de kennis die er al is?	Bij de uitwerking van de plannen gaan we zeker in gesprek met de fietsersbond en kijken we welke ideeën we kunnen meenemen in de plannen.
	Het mooiste zou zijn als er op de Heyendaalseweg een afgesloten fietspad zou kunnen komen of zelfs een fietsstraat met veel groen. Het is zonde dat de bussen en auto's zo vol vertegenwoordigd zijn en het voelt als een onveilige route en niet passend zo richting de groenste en mooiste kant van Nijmegen.	Op de Heyendaalseweg ten noorden van het spoorviaduct is onvoldoende ruimte voor vrijliggende fietspaden. Verder zal de verkeersintensiteit te hoog blijven om een fietsstraat te kunnen maken. Wel zal het deel tussen Groesbeekseweg en Groenewoudseweg komend jaar worden aangepakt; door het langsparkeren op trottoirniveau te plaatsen, ontstaat meer ruimte op de fietsstroken. Verder zal er volgens verkeersberekeningen op de Heyendaalseweg sprake zijn van een afname van autoverkeer.
	Met de plannen van duurzaamheid zal ook de fietsdruk op de Heyendaalseweg toe gaan nemen. Nu is dat merkbaar in de spits, 's morgens en 's avonds een bron van filevorming. De rotonde van de Heyendaalseweg en Groenewoudseweg (waarbij fietsers voorrang hebben) zorgt lange rijen. 's Avonds, stad uit, vormen de stoplichten van de Archipelstraat en de Groesbeekseweg een extra belemmering. Het gebruik van verkeerslichten, die op aanbod werken, zorgen voor batchvorming. Hierdoor kunnen bewoners gemakkelijker wegrijden, oversteken en geven een beter overzicht op de fietsers die van de	Met een globale verkeersmodelberekening is in beeld gebracht op welke wegen er toe- of afnames te verwachten zijn in de spits (08-09u). Op de Heyendaalseweg incl. de rotonde Heyendaalseweg - Groenewoudseweg zal sprake zijn van een afname. Hierdoor zal de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid naar verwachting verbeteren.

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>rotonde gebruik maken. Bedenk daarbij dat er drie scholen aan de Heyendaalseweg liggen waar veel ouders hun kinderen met de auto halen en brengen.</p>	
	<p>Juist in de periode dat de campus een extra belasting kreeg met de komst van de HAN en Technicon werden de verkeerssituaties aangepast. De huidige situatie is daarvan het “negatieve” resultaat. De enige mogelijkheid om uit deze, voor alle weggebruikers, penibele situatie te komen is om alle fietsbewegingen slechts één kant weer op te laten gaan. Het is dan voor alle weggebruikers een verbetering van het zicht en is er meer kans/tijd om gemotoriseerd verkeer in te laten voegen.</p>	<p>De gemeente kijkt hoe ze bij 20% minder autoverkeer de doorstroming op de wegen rondom de campus kan verbeteren. Hiervoor zijn eerste oplossingsrichtingen onderzocht. Ook de vormgeving van fietspaden speelt hierbij een rol.</p>
	<p>Destijds vroeg ik bij de aanleg van fietspaden in beide richtingen waarom dit gebeurde, het antwoord was: “men doet het toch, zowel links als rechtsom”, dat mag dus nooit een reden zijn! In de praktijk heeft dit dus tot bijzonder veel oponthoud en gevaar geleid.</p>	<p>Het aantal fietsers zal de komende jaren gestaag toenemen. Hiervoor willen we voldoende ruimte bieden, waarbij ook tweerichtingsfietspaden nodig kunnen zijn. Bij de uitwerking van plannen zal uiteraard aandacht zijn voor verkeersveiligheid. Maar ook spreiding van de drukte (zie hierboven)</p>
<p>Groen / duurzaamheid</p>		
	<p>Hoe past Park Brakkensteijn en Hortus Nijmegen in dit verhaal? Kan dit bijzondere groen in de plaatjes worden meegenomen? zijn we nog groener in Nijmegen!</p>	<p>Met name het versterken van de verbindingen van de campus met Park Brakkensteijn en de Hortus zijn een aandachtspunt.</p>
	<p>We praten over de verbinding van mensen naar en van de campus. Maar hoe zit het met de planten en dieren: de biodiversiteit?</p>	<p>Als er straks minder ruimte is voor auto ontstaan er ook mogelijkheden om de campus groener in te richten, met meer ruimte voor planten en dieren..</p>
	<p>Nog een tip: rondom de campus zijn er best veel stroken gras die actief gemaaid worden. Het lijkt mij mooi om daar te stoppen met maaien / onderhoud. Als er wat meer wilde begroeiing kan ontstaan is dat mooier, beter voor de bioversiteit en goedkoper qua onderhoud.</p>	<p>Bij grotere oppervlakten wordt door de gemeente nu al minder actief gemaaid. Bij kleinere grasstroken langs wegen wordt wel regelmatig gemaaid met het oog op de verkeersveiligheid. Op de campus is er een actief beleid om de biodiversiteit te vergroten. Er komen steeds minder ‘gras’ vlaktes en voor nieuwe vegetatie wordt vooral inheemse soorten gekozen.</p>
	<p>Alle straten rondom uw plangebied, die veel drukker gaan worden, kenmerken zich door de vele bomen, het zijn straten met een laanstructuur. Daardoor is aanpassen van deze wegen lastig. Inmiddels heeft de gemeente bekeken of de bomen op de Groenewoudseweg ‘wel geschikt zijn voor het aan te leggen nieuwe fietspad’. Klopt het dat u voornemens bent om alle bomen, die uw initiatief in de weg staan, te verwijderen uit alle aanvoerstraten van de campus?</p>	<p>Als er op termijn Infrastructurele aanpassingen worden gedaan gebeurt de uitwerking van de plannen in overleg met de bewoners. Behoud en waar mogelijk nog toevoegen van groen is daarbij een belangrijk uitgangspunt.</p>

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>De luchtkwaliteit op het campusterrein wordt door de maatregelen beter, maar de luchtkwaliteit van de omliggende wijken wordt hoogstwaarschijnlijk slechter door de toename van het autoverkeer. Welke afweging is er gemaakt bij het verbeteren van de luchtkwaliteit voor een nu al parkachtige campus en het verslechteren van de luchtkwaliteit in veel minder groen woonwijken?</p>	<p>Door de maatregelen zal het autoverkeer als geheel juist afnemen. De luchtkwaliteit wordt daardoor juist in de hele omgeving beter.</p>
	<p>Het zou de gemeente sieren als de plannen voor een 'Duurzaam bereikbaar Heijendaal' en een 'Groene Campus' zouden worden verbreed naar de direct betrokken aangrenzende woongebieden... Ook die zouden het fijn vinden als hun leefklimaat wordt verbeterd door duurzame bereikbaarheid en vergroening! Nu lijkt het plan vooral op een 'pronken met prestigieuze groene veren' naar buiten, ten koste van die woongebieden.</p>	<p>Dat is precies de insteek. Door mensen te stimuleren om minder met de auto te komen zal juist de leefbaarheid en de bereikbaarheid voor de omgeving verbeteren. De wijken moeten juist niet minder groen worden en de campus wil juist opener en toegankelijk worden voor de buurt zodat iedereen ook zo extra profiteert van een groenere campus.</p>
	<p>Hoewel ik, het gezamenlijk optrekken van de 4 campus-instellingen waardeer, zijn de nu voorgelegde ambities wel erg campus-centrisch: het zijn die vier 'bedrijven' die samen een ambitie uitspreken over de grootste milieudruk die van hen op de directe omgeving uitgaat: het autoverkeer en wat daarmee aan ruimtebeslag, luchtverontreiniging, stankhinder en onveiligheid gepaard gaat. Noch uit de stukken, noch uit de reacties gisteravond wordt duidelijk waar er duurzame 'winst' zit voor de omgeving: welke winst op welke indicatoren van duurzaamheid is daar te verwachten?</p>	<p>We zijn het ermee eens dat de ambities die we als campuspartners hebben ook effecten zullen hebben om de straten en wijken rondom de campus. De maatregelen die we willen nemen hebben dan ook niet alleen ten doel om de bereikbaarheid en leefbaarheid op het campusterrein zelf te verbeteren maar nadrukkelijk ook in de omgeving.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Het verbeteren van leefbaarheid door het terugdringen van het autoverkeer en de daarmee gepaard gaande CO2 uitstoot, -Het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op toevoerwegen en kruispunten op en rondom de campus -Het vergroenen van de campus waarmee de biodiversiteit wordt vergroot en het gebied tegelijkertijd een aantrekkelijk verblijfsgebied en langzaam-verkeer-route wordt voor zowel de gebruikers van de campus als voor omgeving. - Er komen deelauto's beschikbaar op de campus die mogelijk ook door de omgeving gebruikt kunnen worden. Het makkelijk beschikbaar hebben van een deelauto voor omwonenden kan leiden het achterwege laten van de aanschaf van een 2e of misschien wel eerste auto.
	<p>Wat is de milieuwinst als je het verkeer verplaatst van campus naar omgeving?</p>	<p>Het doel is niet verplaatsen, maar verminderen. De 20% minder autoverkeer willen we bereiken door mensen te stimuleren om meer met fiets of OV te komen of te carpoolen, maar ook na corona meer thuiswerken, digitaal onderwijs en digitale consulten in het ziekenhuis.</p>

Voetgangers		
	Betere wandelverbindingen richting campus (door groen langs spoor lopend naar campus kunnen)	Goede en aantrekkelijke routes voor voetgangers vormen een belangrijk onderdeel van de plannen. Een route langs het spoor is zeker te onderzoeken
	Nog één aandachtspuntje wat nog niet veel aan de orde is gekomen: vergeet de voetgangers niet!	Met de aanpak willen we juist meer ruimte aan OV, voetganger en fietser. Het verbeteren van looproutes, zowel op de campus als naar de campus toe (bijv. naar Station Heyendaal is een belangrijk onderdeel van de plannen.
	Het zou geweldig zijn, als er rekening gehouden wordt met de steeds groter wordende groep ouderen en gehandicapten, wat betreft bereikbaarheidsvoorzieningen, zoals bus en trein mogelijkheden voor rolstoelgebruikers en vooral goede stoepvoorzieningen voor rolstoelgebruikers en rollators. Die zijn in Nijmegen, vind ik, bedroevend. Regelmatig zie ik rolstoelgebruikers over het fietspad gaan, omdat de stoep niet voor hen goed begaanbaar is. Te smal, lantaarnpalen die de stoep halveren, grote onregelmatigheden in stoeptegels enzovoorts.	Het zelfregiecentrum dat de belangen van mindervaliden behartigt zal worden betrokken bij de planvorming. Bij nieuwe inrichtingsplannen is het Nijmeegse toegankelijkheidsbeleid van kracht
	In de plannen en overige toelichtingen wordt alleen maar gesproken over fietsers en auto's. Daarbij wordt gemakkelijk voorbij gegaan aan het feit dat er ook veel voetgangers, wandelaars of ommetjeslopers zijn. De wet op de Omgevingsvisie geeft duidelijk aan dat alle netwerken (wandel en fiets) vooraf in kaart moeten worden gebracht. Dus graag volle aandacht voor de voetganger.	Helemaal mee eens. We willen meer ruimte creëren voor voetganger, fiets en OV. Bij de uitwerking van plannen zal uiteraard aandacht zijn voor voetgangers en loopstromen. Dat is op zichzelf al belangrijk genoeg, maar ook omdat vanaf bijvoorbeeld het - straks sterk verbeterde - station gelopen wordt naar bestemmingen op de campus.
Overig		
	<ul style="list-style-type: none"> De helikopter vliegt 's nachts meerdere dagen per week laag over. Niet aangenaam voor de buurt. Wordt hier over nagedacht. Is er nagedacht over sneltrams? 	De helikopter hangt samen met de rol van het Radboudumc als traumacentrum. We kijken wel welke route het minst overlast veroorzaakt voor de omwonenden. In verband met de bouwwerkzaamheden/kranen is de aanvliegroute tijdelijk anders. Zo gauw het kan worden de vliegroutes weer aangepast. Traminfrastructuur is lastig bij zo'n relatief kort traject. De busbedrijven denken wel na over speciale bussen waarbij reizigers inchecken op het perron en waarbij veel grote deuren het in-en uitstappen versnellen.

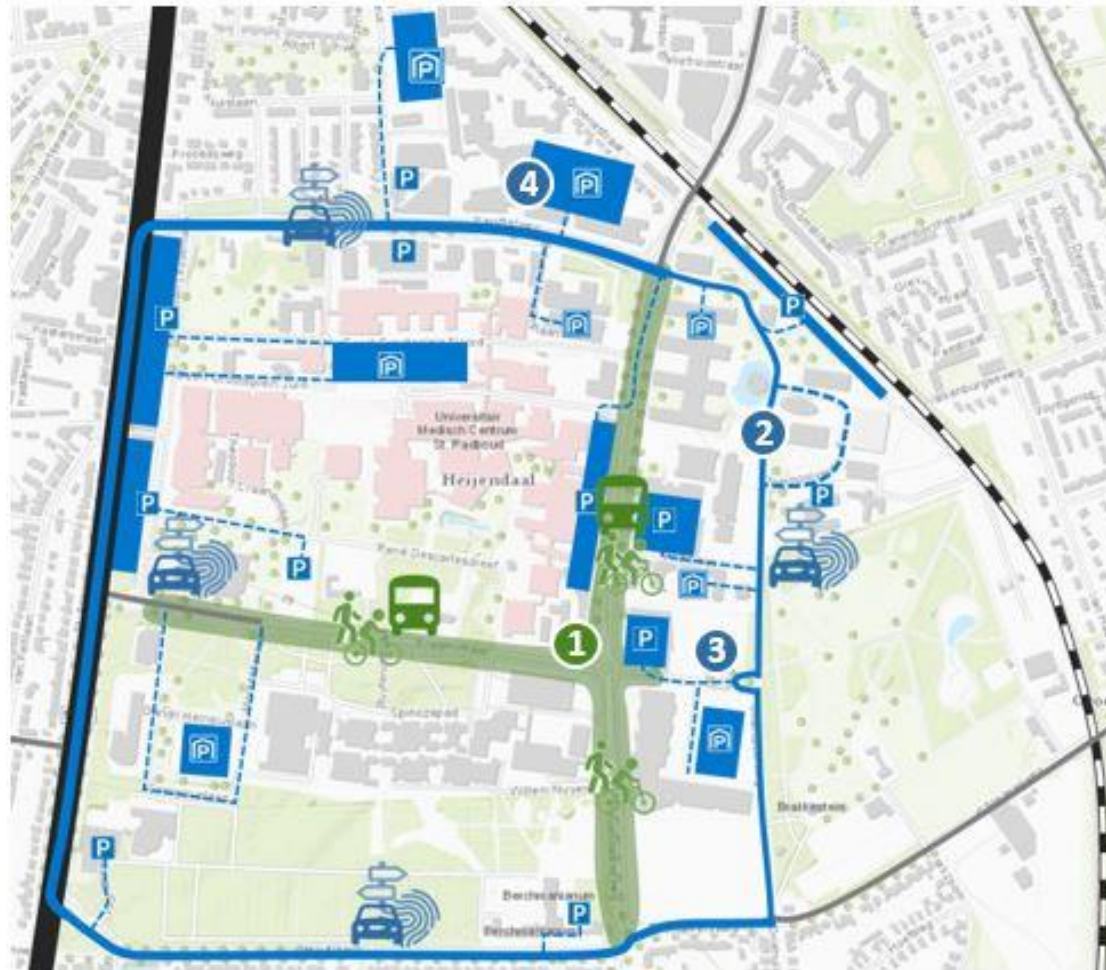
Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>is er een health impact assessment verricht? implementatie plan zal door afname / toename verkeersdichtheid invloed hebben op luchtkwaliteit (bv concentratie fijn stof) en dus op gezondheid.</p>	<p>Dit onderzoek is niet verricht. De totale verkeersdruk neemt af en daarmee zal er een positieve bijdrage zijn aan de luchtkwaliteit in het gebied.</p>
	<p>Wordt er ook gekeken naar het terugbrengen van het autogebruik van andere groep mensen? Bv. studenten en omwonenden.</p>	<p>Studenten en bezoekers zijn ook onderdeel van het project om het autogebruik terug te dringen. De omwonenden zijn in dit plan niet als doelgroep meegenomen. De verantwoordelijkheid om het verkeer terug te dringen ligt hier bij de campus zelf.. Mogelijk komen er op termijn deelvoorziening (auto's en e-bikes) die ook beschikbaar worden voor omwonenden. Dit kan ook in de omgeving leiden tot minder autobezit. Buiten dit project is er natuurlijk wel stadsbreed beleid om (samen met inwoners) het autogebruik te verminderen, zeker op de kortere afstanden om zo verkeersdruk te verminderen en de leefkwaliteit te verbeteren.</p>
	<p>Autoluw is mooi, maar is er ook gedacht aan het stimuleren van versneld overstappen op elektrische auto's omdat die minder lawaai maken? Bijv., voorrang op parkeerplaatsen, laadpalen langs de Heyendaalseweg en Groesbeekseweg en omliggende straten, ook vergunning voor zonnepalen op monumenten etc.</p>	<p>Een van de projecten gaat over andere manier van zakelijk reizen via een Mobility as a Service. Onderzocht wordt of het inzetten van elektrische deelauto's daarin mogelijk is. Daar loopt al een pilot mee. Anders dan het aanleggen van laadvoorzieningen is er geen beleid om overstappen naar een elektrische auto van medewerkers te stimuleren.</p>
	<p>Is er budget voor de oplossingen en wie gaat het betalen?</p>	<p>Er worden budgetten vrijgemaakt op basis van de verdere uitwerking van de plannen. Afhankelijk van het soort maatregel wordt de financiering door overheden of de instellingen gedaan.</p>
	<p>Wat zijn precies de 'kleine infrastructurele aanpassingen'?</p>	<p>Dan kan je denken aan het verbeteren van looproutes en fietsroutes, het bouwen van betere fietsenstallingen, duidelijke bewegwijzering e.d. Het zijn de aanpassingen die maar beperkt leiden tot verschuiving van het verkeer maar wel kunnen bijdragen aan meer gebruik van fiets of OV, minder zoekverkeer of een betere ontsluiting van een parkeerterrein.</p>
	<p>Is er gekeken naar vergelijkbare locaties in Nederland of Europa waar dezelfde problematiek speelt?</p>	<p>Zeker. Er is/wordt gekeken naar andere campussen, maar ook naar projecten als Groningen Bereikbaar waar ook meer hub's worden gebruikt.</p>
	<p>Is het op lange termijn (al?) een overweging om de concentratie van grote werkgevers in Heyendaal te spreiden over de stad.</p>	<p>Dit is momenteel geen overweging. Wel wordt er samengewerkt, zeker bij nieuwe ontwikkelingen, met de Noviotech campus.</p>
	<p>Wordt er in het afwegen van maatregelen, met name infrastructurele, ook rekening gehouden met de balans tussen een autoluwe campus die niet permanent bewoond/gebruikt wordt door met name 18+publiek en de omliggende wijken, waar het hele jaar door mensen wonen, inclusief kinderen?</p>	<p>Er wordt zeker rekening gehouden met de impact van eventuele maatregelen in de omgeving.</p>
	<p>Bezoekers van Radboud en Uni schijnen alle verkeersregels op de Heyendaalseweg te mogen negeren. Zonder kijken overal oversteken zowel fietsers als voetgangers. Ik begrijp echt niet waarom Brakkenstein moet worden belast en de Houtlaan moet worden overbelast. Brakkensteiners om laten rijden over een 30 km weg naar Waalbrug, Kwikfit of bowlingbaan is belachelijk. Wij hebben ergernis genoeg, wapperende lawaai vlaggen die we heel de dag in onze ooghoeken zien. Lelijke letters en dat voor een prachtig monumentaal</p>	<p>Niemand mag verkeersregels overtreden in Nijmegen. Uw stelling van een vooropgezet plan is voor ons niet duidelijk. U geeft aan dat u van veel zaken last heeft in uw omgeving, Daar kunt u desgewenst contact over opnemen met bijvoorbeeld onze wijkregisseurs.</p>

Reactienota Duurzaam Bereikbaar Heijendaal

	<p>gebouw. Niemand die ons heeft gevraagd. Het lijkt er veel op dat dit een vooropgezet plan van de gemeente is, dat aansluit op het reeds gerealiseerde plan van de nieuwe school, die aan een doorgaande weg was gebouwd. Om vervolgens een 30km zone met drempels te realiseren. Dit leek een absurd plan. Maar door deze voorkennis is het een heel ander verhaal!</p>	
	<p>nog een laatste vraag mbt de aanvliegeroute van helikopters; zodra de bouwkransen geen belemmering meer vormen wordt de vliegroute weer verlegd zoals destijds vergunning voor is afgegeven? dwz Vanuit zuidelijke richting over Heumensoord, bosje ten oosten van Brakkenstein en vervolgens Park Heijendaal richting Radboud?</p>	<p>Die vliegroute zal inderdaad, als dat door de provincie en de IL&T wordt toegestaan, na het verwijderen van de bouwkransen weer zoveel mogelijk terug gaan naar hoe het was voor de bouwactiviteiten. De contacten hierover lopen inmiddels met provincie en IL&T. Wij verwachten niet dat zij bezwaar zullen hebben tegen het weer terug draaien naar de oorspronkelijke situatie, maar de procedures moeten nog doorlopen worden.</p>
	<p>Bij de plannen van de herinrichting is de Heyendaalseweg voortdurend bestempeld als hoofd uitvalroute van de GGD voertuigen van en naar de campus. Zeker als andere toevoer wegen verkeersluw gemaakt gaan worden, zal het gebruik van de GGD en brandweer op deze weg toenemen. De GGD komt met hevig gebruik van de sirenes dag en nacht door de straat. Uiteraard veelal twee kanten op. Soms ook nog vergezeld van twee begeleidende politie auto's. Mijn aandacht gaat uit naar het gebruik van de sirenes. Waarom moeten ook 's nachts de sirenes gebruikt worden In deze tijd moet het mogelijk zijn de verkeerslichten elektronisch vanuit de auto of door middel van transponders te sturen.</p>	<p>Sirenes worden alleen ingezet indien de medische noodzaak en de verkeerssituatie dat nodig maken.</p>

HOOFDPRINCIPES



- 1** Voetgangers, fietsers en OV zijn de hoofdgebruikers van het gebied
- 2** Autobereikbaarheid via 'Parkeerring Campus'
- 3** Parkeren via Driehuizerweg inclusief 'parkeerknip'
- 4** Parkeren HAN ook vanaf Sint Annastraat

