

# Participatieverslag gebiedsvisie Campus Heijendaal

## Inleiding

Sinds 2023 hebben Radboud Universiteit, Radboudumc, Hogeschool van Arnhem en Nijmegen en gemeente Nijmegen gewerkt aan een gebiedsvisie voor Campus Heijendaal. Die gebiedsvisie beschrijft het gezamenlijke toekomstbeeld van de vier initiatiefnemers op de ontwikkeling van de campus.

Omdat we er ons van bewust zijn dat de plannen die we voor Campus Heijendaal maken impact hebben op inwoners en organisaties in onze stad en gebruikers van het gebied, betrekken we deze belanghebbenden via participatie bij het opstellen van de gebiedsvisie. Om dit op een goede manier te doen, hebben we een [participatieplan gebiedsvisie Campus Heijendaal](#) opgesteld waarin we beschrijven wat we via participatie willen bereiken, wat de belangrijkste thema's voor participatie zijn, wie de belanghebbenden zijn en op welke manieren en momenten wij hen willen betrekken. Het participatieplan is in afstemming met de Spiegelgroep Participatie Heijendaal<sup>1</sup> gemaakt.

Centraal in het participatietraject staat een aantal werkbijeenkomsten die we organiseren om ideeën en aandachtspunten van belanghebbenden op te halen. In het participatieplan hebben we aangegeven dat we dit op drie momenten (via ten minste drie bijeenkomsten) willen doen: bij de start van het traject (1), op het moment dat eerste denkrichtingen voor het gebied zijn uitgewerkt (2) en op het moment dat er een concept gebiedsvisie voor Campus Heijendaal is (3).

Uiteindelijk hebben in 2023 en 2024 in totaal vier (werk)bijeenkomsten, één inloopmoment en één webinar plaatsgevonden. De keuze om een aantal extra momenten te organiseren om input van belanghebbenden op te halen is gemaakt na feedback vanuit de Spiegelgroep Participatie Heijendaal en de deelnemers aan het participatietraject. Zo hebben we na advies van de Spiegelgroep besloten om de denkrichtingen in twee themasessies te bespreken om zo meer ruimte te bieden aan specifieke onderwerpen en zorgen (met name ten aanzien van mobiliteit). Ook is besloten om voorafgaand aan de bespreking van de concept gebiedsvisie een extra inloopmoment en webinar te organiseren waarin de concept gebiedsvisie is toegelicht. Dit is gedaan omdat een aantal deelnemers had aangegeven graag meer tijd te willen om kennis te nemen van de plannen.

## Opbouw participatietraject

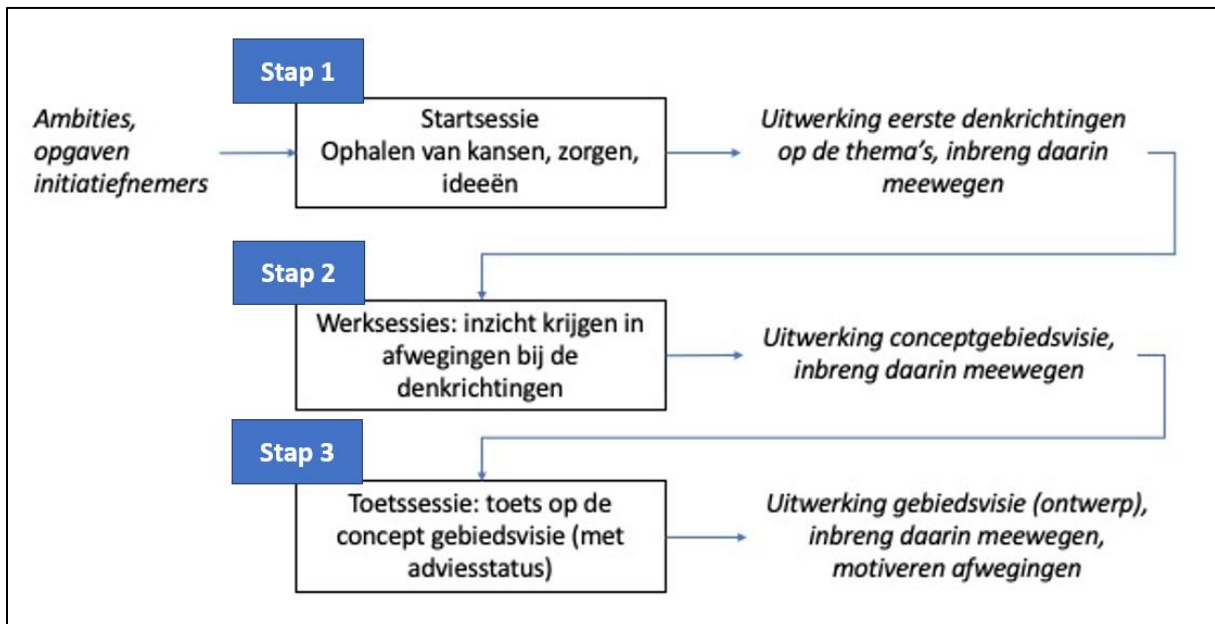
Tijdens het participatietraject hebben er vier bijeenkomsten plaatsgevonden om input bij belanghebbenden op te halen. In de afbeelding op de volgende pagina (figuur 1) is de opbouw van het participatietraject en de samenhang tussen de bijeenkomsten schematisch weergegeven.

---

<sup>1</sup> De Spiegelgroep Participatie Heijendaal is een groep met betrokken inwoners (veelal uit Heijendaal en omgeving) met als rol te adviseren over de participatie van projecten die in de omgeving van Heijendaal spelen.

De eerste bijeenkomst vond plaats op 12 januari 2023. Ongeveer 130 personen namen deel aan deze bijeenkomst. De ideeën en aandachtspunten die wij toen hebben opgehaald, hebben we gebruikt om eerste denkrichtingen voor de gebiedsvisie uit te werken.

Deze denkrichtingen hebben we vervolgens in twee themasessies getoetst bij gebruikers van de campus en bewoners en organisaties uit de omgeving. De eerste sessie over het thema 'verbindingen en verplaatsingen' (mobiliteit) vond plaats op 11 juli 2023. Ongeveer 100 personen namen deel aan deze bijeenkomst. Een tweede werksessie over de thema's cultuurhistorie & identiteit, groen & klimaat en levendigheid vond plaats op 28 maart 2024. Aan deze bijeenkomst hebben 35 personen deelgenomen.



*Figuur 1: Opbouw participatietraject*

De input die we in deze drie bijeenkomsten hebben ontvangen, is gebruikt bij het uitwerken van de concept gebiedsvisie. In de vierde bijeenkomst, die plaatsvond op 26 augustus 2024 en waaraan ongeveer 45 personen hebben deelgenomen, hebben we deze concept gebiedsvisie toegelicht. Doel van deze bijeenkomst was het toetsen van de gebiedsvisie bij gebruikers van de campus en inwoners en organisaties uit de omgeving. Hoe beoordelen zij de concept gebiedsvisie en de keuzes die hierin zijn gemaakt? En wat zijn de sterke en minder sterke punten in de visie?

De reacties die we tijdens en na afloop van vierde bijeenkomst hebben ontvangen zijn gebruikt om de uiteindelijke gebiedsvisie te maken. Ook hebben we dit participatieverslag gemaakt waarin we beschrijven wat de inbreng uit participatie is geweest en we toelichten wat we daarmee hebben gedaan en waarom.

## Leeswijzer

In dit participatieverslag lichten we toe wat we in het participatietraject bij belanghebbenden hebben opgehaald (de opbrengst), hoe we die hebben gebruikt en waarom. Dit doen we op de volgende manier.

We starten met het **totaaloordeel van deelnemers** aan het participatietraject, zowel over het proces dat is doorlopen als de inhoud van de concept gebiedsvisie. Het gaat hier om het totaaloordeel van de deelnemers aan de vierde bijeenkomst die na afloop de evaluatievragen hebben beantwoord (via Mentimeter of een formulier op papier).

Vervolgens gaan we in op de **inhoudelijke reacties** die we hebben ontvangen en hoe we die in de gebiedsvisie voor Campus Heijendaal hebben verwerkt. We starten met een totaaloverzicht van de opbrengst uit de **eerste drie bijeenkomsten**. Dit overzicht laat zien hoe we de reacties uit de eerste drie bijeenkomsten hebben gebruikt bij het maken van de **concept gebiedsvisie**. In de bijlagen (A t/m C) lichten we dit verder toe.

We sluiten af met een toelichting op de reacties die we tijdens de **vierde bijeenkomst** hebben ontvangen op de concept gebiedsvisie voor Campus Heijendaal. Dat doen we door de belangrijkste inhoudelijke reacties kort te beschrijven en vervolgens toe te lichten hoe we deze reacties hebben gebruikt bij het maken van de uiteindelijke gebiedsvisie voor Campus Heijendaal.

## Wat gebeurt er met dit participatieverslag?

Het participatieverslag wordt samen met de uiteindelijke gebiedsvisie aan de gemeenteraad van Nijmegen voorgelegd. Op die manier kan de gemeenteraad kennis nemen en een oordeel vormen van de opbrengst uit de participatie en hoe deze bij het maken van de gebiedsvisie is gebruikt. Deze informatie kan vervolgens gebruikt worden bij de besluitvorming over de gebiedsvisie Campus Heijendaal.

## Doorkijk: participatie in vervolg op deze gebiedsvisie

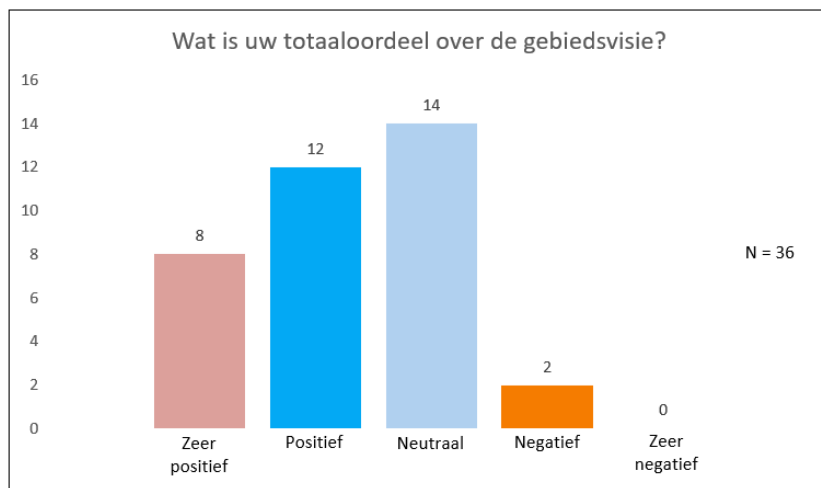
De gebiedsvisie beschrijft het toekomstbeeld voor Campus Heijendaal op hoofdlijnen. Daarmee vormt de gebiedsvisie het kader voor de uitwerking van (ruimtelijke) plannen in de komende jaren. Uitwerking van de gebiedsvisie naar concrete plannen dient nog plaats te vinden, bijvoorbeeld in de vorm van een nieuw Omgevingsplan, (stedenbouwkundige) plannen, een beeldkwaliteitsplan of concrete projecten.

In lijn met het participatiebeleid van de gemeente Nijmegen, betrekken we inwoners en organisaties op en in de omgeving van de campus bij het maken van deze plannen. Ook de inbreng die in het kader van dit participatietraject is verzameld (en die in dit participatieverslag staat) zal bij de verdere uitwerking van de plannen worden gebruikt.

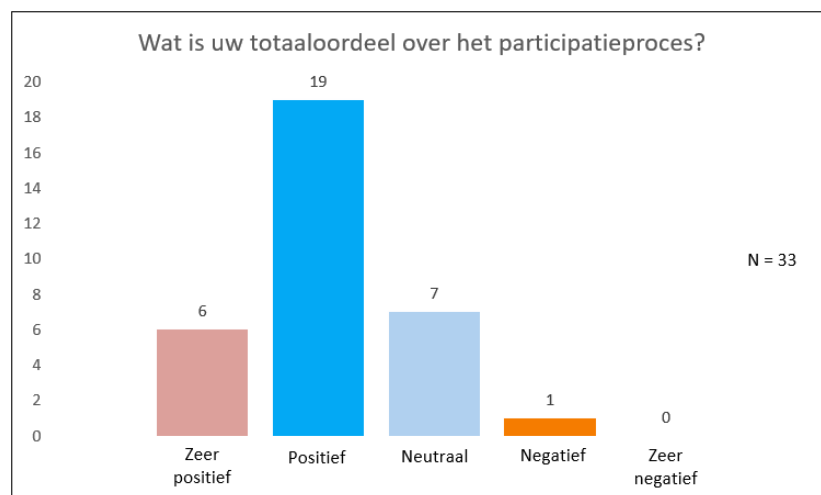
# Toelichting op opbrengst en verwerking

## Totaaloordeel van deelnemers over inhoud en proces

Na afloop van de vierde bijeenkomst konden deelnemers via een aantal evaluatievragen (via Mentimeter of een formulier op papier) een totaaloordeel geven over zowel de inhoud van de gebiedsvisie als het proces om tot de gebiedsvisie te komen. In de figuren hieronder (figuur 2 en 3) staan de uitkomsten van deze beoordeling. Op de volgende pagina beschrijven we kort het beeld dat uit deze beoordeling en de toelichting van deelnemers hierop ontstaat.



Figuur 2: Totaaloordeel over de inhoud van de gebiedsvisie



Figuur 3: Totaaloordeel over het doorlopen participatieproces

Het totaaloordeel over de inhoud van de gebiedsvisie is overwegend positief. Van de in totaal 36 stemmen beoordelen 20 deelnemers de gebiedsvisie als 'positief' of 'zeer positief'. Verder geeft een groot deel van de deelnemers (14 deelnemers) aan de inhoud van de gebiedsvisie als 'neutraal' te beoordelen. Wat gewaardeerd wordt, is de integrale visie op de toekomst van de campus, met veel aandacht voor groen, erfgoed en een prettig verblijfsklimaat. Wel geven veel deelnemers aan de gebiedsvisie nog te globaal te vinden. Voor hen maakt de visie onvoldoende duidelijk wat er echt verandert in het gebied en wat hiervan de effecten zijn. Wat vooral gemist wordt, zijn concrete oplossingen voor de onderwerpen die deelnemers direct raken, zoals waar

er gebouwd zal worden en hoe de parkeer- en verkeersproblemen worden aangepakt. Uitgekeken wordt naar de uitwerking van de visie. Of zoals één deelnemer het verwoordt: *“Plannen zijn één, nu dan nog de uitwerking”*.

Uit de antwoorden die deelnemers geven blijkt dat een groot aantal deelnemers positief is over het proces. Van de in totaal 33 stemmen beoordelen 25 deelnemers het totale proces als ‘positief’ of ‘zeer positief’. Deelnemers zijn te spreken over de uitgebreide mogelijkheden tot inspraak en de informatie die tijdens de bijeenkomsten is gedeeld. Er is waardering voor de dialoog met betrokkenen en de aandacht die is besteed aan de inbreng die is gegeven. Diverse deelnemers geven aan zich gehoord te voelen en tevreden te zijn over hoe de inbreng is gebruikt bij het maken van de plannen.

Een aantal deelnemers is kritisch is over de besluitvorming. Hoewel inspraak mogelijk is, is er geen rol voor bewoners in de besluitvorming. Ook wordt vertegenwoordiging van de bewoners in de stuurgroep gemist. De representativiteit van de inspraak is volgens de deelnemers een aandachtspunt. Opgemerkt wordt dat er weinig deelnemers zijn (noot: aan de vierde bijeenkomst namen ongeveer 45 personen deel, aan de eerste, tweede en derde bijeenkomst respectievelijk ongeveer 130, 100 en 35 personen) en dat onder hen vooral de buurtbewoners sterk vertegenwoordigd zijn. De inbreng van medewerkers en jongeren wordt gemist.

## Inhoudelijke reacties op gebiedsvisie en hoe we deze hebben gebruikt

Zoals hierboven toegelicht, is de gebiedsvisie voor Campus Heijendaal in stappen opgesteld waarbij we in iedere stap gebruik hebben gemaakt van de opbrengst uit participatie (zie figuur 1).

Tijdens de vierde bijeenkomst is de concept gebiedsvisie gepresenteerd en hebben we toegelicht hoe we de opbrengst uit participatie in deze concept visie hebben verwerkt. Zo hebben we bijvoorbeeld laten zien dat voorstellen in de concept gebiedsvisie om geen wegen op de campus af te sluiten voor autoverkeer, de balans tussen rust en reuring te bewaken en de kwaliteiten van groen en erfgoed te gebruiken als basis voor de verdere ontwikkeling van het gebied gemaakt zijn op basis van de input uit participatie.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste opmerkingen en aandachtspunten die wij in de eerste drie werkbijeenkomsten hebben ontvangen. De punten die in de tabel staan, komen overeen met de samenvatting die wij van iedere bijeenkomst hebben gemaakt (en die in de verslagen van de bijeenkomsten zijn terug te vinden<sup>2</sup>). Bij iedere opmerking is aangegeven of wij deze in de **concept** gebiedsvisie hebben verwerkt, deels hebben verwerkt of niet hebben verwerkt. In de bijlagen lichten we dit verder toe.

Samenvatting opmerking / aandachtspunt	Status
<b>Startbijeenkomst</b>	
1. Koester de groene en natuurlijke kwaliteiten van de campus	Verwerkt
2. Behoud het waardevolle erfgoed en gebruik het om de campus identiteit te geven	Verwerkt
3. Betere routes voor wandelaars en fietsers	Verwerkt
4. Minder verharding	Verwerkt
5. Meer leven op de campus	Verwerkt
6. Zorgen om de parkeeroverlast in de wijken rondom de campus	Niet verwerkt

<sup>2</sup> De verslagen van de bijeenkomsten zijn terug te vinden op de pagina over de gebiedsvisie op de website van [MijnWijkplan](#).

7. Zorgen om de gevolgen van een autoluwe campus en het afsluiten van wegen	Verwerkt
8. Zorgen om de effecten van meer voorzieningen en functies op de campus	Deels verwerkt
9. Zorgen om een te grote focus op het plangebied	Verwerkt
<b>Werkbijeenkomst over denkrichtingen mobiliteit</b>	
1. Zorgen voor toenemende drukte op andere wegen	Deels verwerkt
2. Effecten van plannen onvoldoende in beeld	Niet verwerkt
3. Meer aandacht voor verkeer- en parkeerdrukke in de wijken rondom de campus	Niet verwerkt
4. Kijk niet alleen naar de campus, maar ook naar de omgeving	Verwerkt
5. Werk aan de randvoorwaarden voor de plannen	Verwerkt
6. Meer ruimte voor fietsers en voetgangers	Verwerkt
7. Zorgen om veiligheid van fietsers en voetgangers	Deels verwerkt
<b>Werkbijeenkomst over denkrichtingen cultuurhistorie &amp; identiteit, groen &amp; klimaat en levendigheid</b>	
1. Strategische reserveringen voelen als een soort van vrijbrief	Deels verwerkt
2. Zorgen om de effecten van nieuwe functies in het gebied (algemeen)	Deels verwerkt
3. Zorgen om de effecten van meer woningen en voorzieningen in het gebied	Deels verwerkt
4. Meer aandacht voor groen, biodiversiteit en klimaatadaptatie	Deels verwerkt
5. Kijk niet alleen naar de campus, maar ook naar de omgeving	Verwerkt

De deelnemers aan de vierde bijeenkomst hebben overwegend positief gereageerd op de concept gebiedsvisie voor Campus Heijendaal. Ook geven diverse deelnemers aan tevreden te zijn over hoe de inbreng is gebruikt bij het maken van de plannen. In het totaaloordeel dat deelnemers geven is dit ook terug te zien (zie figuur 2).

De onderwerpen waar door deelnemers overwegend positief op is gereageerd, zijn behouden gebleven in de uiteindelijke gebiedsvisie voor Campus Heijendaal. Het gaat hier bijvoorbeeld om de aandacht die uitgaat naar groen en erfgoed, de ruimte die wordt geboden aan wandelaars en fietsers of het voorstel om de wegen op de campus open te houden voor autoverkeer (zie verder onderstaand kader).

#### **Onderwerpen waar overwegend positief op is gereageerd**

- Deelnemers zijn positief over de voorstellen om bestaande groengebieden te behouden, beter met elkaar te verbinden en ruimte te vinden voor meer groen door verharde oppervlakten zoals maaiveldparkeren te verminderen.
- Deelnemers zijn positief over de aandacht die in de gebiedsvisie uitgaat naar erfgoed en cultuurhistorie.
- Deelnemers zijn positief over de aandacht die in de gebiedsvisie uitgaat naar wandelaars en fietsers en de voorstellen die worden gedaan om het netwerk van paden en routes te verbeteren en uit te breiden.
- Deelnemers zijn overwegend positief over het voorstel om de wegen op de campus open te houden voor autoverkeer, waaronder ook de Heyendaalseweg.
- Deelnemers zijn blij met de aandacht die in de gebiedsvisie uitgaat naar de balans tussen rust en reuring. Deelnemers zijn overwegend positief over de voorstellen om activiteiten te concentreren in clusters en gericht plekken aan te wijzen waar wel en niet ontwikkeld mag worden. Tegelijk zijn er zorgen over de beheersbaarheid van rust en drukte en vinden deelnemers dat er te veel ruimte wordt geboden aan nieuwe ontwikkelingen.

Tegelijk zijn er ook onderwerpen waar door deelnemers verschillend over wordt gedacht of overwegend negatief op is gereageerd. In het onderstaande gaan we op deze punten. Onder het kopje 'status' geven we aan wat we met de reactie hebben gedaan. Vervolgens lichten we deze keuze kort toe.

### **Opmerking vooraf**

Omdat de punten die deelnemers in reactie op de concept gebiedsvisie hebben ingebracht (in grote lijnen) overeenkomen met reacties die wij in de eerste drie bijeenkomsten hebben ontvangen, hebben we bij het maken van de concept gebiedsvisie met een aantal van deze punten al rekening gehouden. Verdere aanpassing van de gebiedsvisie op deze punten was in onze ogen niet meer aan de orde. De belangrijkste reden hiervoor is dat de gebiedsvisie een plan op hoofdlijnen is en deze punten betrekking hebben op de uitwerking van de gebiedsvisie in concrete plannen. Specifiek voor deze punten is onder het kopje 'status' opgemerkt dat de reactie niet tot verdere aanpassing van de gebiedsvisie leidt.

### **Onderwerpen waar zowel positief als negatief op is gereageerd**

#### **1. Ruimte voor ontwikkelingen en nieuwe functies**

Over de voorstellen die in de gebiedsvisie worden gedaan om ruimte te bieden aan ontwikkelingen en nieuwe functies en voorzieningen wordt verschillend gedacht. Een deel van de deelnemers is positief over het gericht aanwijzen van plekken op de campus waar wel of niet ontwikkeld mag worden. Een andere deel is kritisch over de hoeveelheid ruimte die wordt geboden aan nieuwe ontwikkelingen. De zorg bestaat dat nieuwe ontwikkelingen leiden tot meer drukte en overlast (o.a. geluid, zicht en licht) op de campus en in de omgeving. En niet samengaan met de ambitie voor een groene campus. Verder geven deelnemers aan de effecten van te plannen nog niet te kunnen overzien: Waar wordt straks gebouwd? Wat komt hier dan? En wat betekent dit voor mij? Zij geven aan de gebiedsvisie te globaal te vinden en missen in de visie antwoorden op deze vragen.

#### **Status**

*De reactie leidt niet tot verdere aanpassing van de gebiedsvisie.*

#### **Toelichting**

*De gebiedsvisie beschrijft het toekomstbeeld voor Campus Heijendaal op hoofdlijnen. In de plannen hebben we aandacht voor de effecten van nieuwe functies in het gebied voor zover dat op dit moment mogelijk is. Zo werken we aan de parkeer- en verkeersproblemen op de campus en in de omgeving door het reizen van en naar de campus te verminderen, veranderen en verschonen. We zetten in op het reizen met de fiets, te voet of met het OV en reizen dus minder met de auto. Ook behouden en versterken we het groene karakter van de campus en bewaken we de balans tussen rust en reuring door gericht ontwikkelvelden aan te wijzen, een bandbreedte op te nemen voor nieuwe functies (bedrijvigheid, wonen en voorzieningen) en nieuwe functies te concentreren in clusters.*

*Na vaststelling van de gebiedsvisie werken we aan de verdere uitwerking van onze plannen, bijvoorbeeld door het omgevingsplan te actualiseren en (stedenbouwkundige) plannen op te stellen voor deelgebieden of ontwikkelvelden. In lijn met het participatiebeleid van de gemeente Nijmegen, betrekken we inwoners en organisaties op en in de omgeving van de campus bij het maken van deze plannen. Ook de inbreng die in het kader van dit participatietraject is verzameld zal bij de verdere uitwerking van de plannen worden gebruikt. Daarnaast zullen we de effecten bij de planuitwerkingen verder onderzoeken. Zo dienen voor de actualisatie van het omgevingsplan onder meer voor de volgende aspecten onderzoeken te worden gedaan:*

- *Geluid*
- *Bereikbaarheid en ontsluiting*
- *Behoeftonderzoek (voor wonen)*

- *Effectenrapportages (voor voorzieningen)*
- *Luchtkwaliteit*
- *Flora en fauna*
- *Archeologie*

## 2. Soorten functies op Campus Heijendaal

Ook over het soort functies dat op de campus kan komen wordt verschillend gedacht. Sommige deelnemers geven aan meer ruimte voor innovatieve bedrijvigheid, wonen en kleinschalige voorzieningen een goed idee te vinden. Andere deelnemers geven aan niet meer van deze functies op de campus te willen of de bandbreedte die in de gebiedsvisie is opgenomen (bijvoorbeeld 500-1.500 woningen) te ruim te vinden.

### **Status:**

*De reactie leidt niet tot verdere aanpassing van de gebiedsvisie.*

### **Toelichting**

*De gebiedsvisie beschrijft het toekomstbeeld voor Campus Heijendaal op hoofdlijnen. Daarmee vormt de gebiedsvisie het kader voor de uitwerking van (ruimtelijke) plannen in de komende jaren. Uitwerking van de gebiedsvisie naar concrete plannen dient nog plaats te vinden. In lijn met het participatiebeleid van de gemeente Nijmegen, betrekken we inwoners en organisaties op en in de omgeving van de campus bij het maken van deze plannen. Ook de inbreng die in het kader van dit participatietraject is verzameld zal bij de verdere uitwerking van de plannen worden gebruikt. Daarnaast zullen we de effecten bij de planuitwerkingen verder onderzoeken. Zie verder ook de toelichting onder punt 1.*

## 3. Werk aan de randvoorwaarden voor de mobiliteitsplannen

Het belang om goede alternatieven te bieden voor de auto en maatregelen te nemen die bijdragen aan andere manieren van reizen van en naar de campus wordt door deelnemers onderschreven. Zo wordt goed OV belangrijk gevonden, maar zijn deelnemers kritisch over de ontwikkeling hiervan (nieuwe OV concessie) en hoe dit onderwerp in de gebiedsvisie is uitgewerkt. Een groot deel van de deelnemers is positief over het voorstel om de werkgeversaanpak te intensiveren om actieve en duurzame mobiliteit verder te stimuleren. Tegelijk zijn deelnemers kritisch over het effect van werkgeversbeleid (in hoeverre draagt deze maatregel bij aan een reductie van het autoverkeer) en wordt gewezen op het belang van een goede autobereikbaarheid voor kritische doelgroepen zoals patiënten en werknemers in de spoedzorg.

### **Status:**

*De reactie leidt niet tot verdere aanpassing van de gebiedsvisie.*

### **Toelichting**

*De gebiedsvisie beschrijft het toekomstbeeld voor Campus Heijendaal op hoofdlijnen. Daarmee vormt de gebiedsvisie het kader voor de uitwerking van (ruimtelijke) plannen in de komende jaren. Uitwerking van de gebiedsvisie naar concrete plannen (bijvoorbeeld in het kader van Duurzaam Bereikbaar Heijendaal) dient nog plaats te vinden. In lijn met het participatiebeleid van de gemeente Nijmegen, betrekken we inwoners en organisaties op en in de omgeving van de campus bij het maken van deze plannen. Ook de inbreng die in het kader van dit participatietraject is verzameld zal bij de verdere uitwerking van de plannen worden gebruikt. Zie verder ook de toelichting onder punt 1.*



## Onderwerpen waar overwegend negatief op is gereageerd

### 4. Aanpak van de parkeerdrukke in de wijken rondom de campus

Een grote zorg voor deelnemers is de parkeeroverlast in de wijken rondom de campus en de oplossingen die hiervoor in de gebiedsvisie zijn bedacht. Het meest kritisch zijn deelnemers over het voorstel om in de omliggende wijken betaald parkeren in te voeren (met goedkope vergunningen voor bewoners en hun bezoek). Opgemerkt wordt dat het parkeerprobleem de verantwoordelijkheid is van de instellingen en dat de oplossing op de campus moet worden gezocht. In hun ogen wordt met het invoeren van betaald parkeren het probleem afgewenteld op de omgeving. Hoewel een groot deel van de deelnemers kritisch is over dit voorstel, zijn er ook positieve geluiden te horen. Zo ziet een deel van de aanwezigen het invoeren van betaald parkeren als een goede oplossing voor de parkeerproblemen in hun wijk.

#### **Status:**

*Niet verwerkt*

#### **Toelichting**

*Het plan om in de wijken rondom de campus betaald parkeren in te voeren kan niet losgezien worden van het plan van de gemeente om het reizen in de gehele stad te verminderen, veranderen en verschonen. Dit noemen we de mobiliteitstransitie. Het resultaat van deze transitie is dat we minder gaan reizen en als we gaan reizen we dit vaker te fiets, te voet of met het OV doen en dus minder met de auto.*

*Om ervoor te zorgen dat mensen vaker kiezen voor een reis te fiets, te voet of met het OV, zullen we deze vormen van reizen aantrekkelijker moeten maken en tegelijkertijd het reizen met de auto moeten ontmoedigen. Ook op Campus Heijendaal gaan we hiermee aan de slag, onder andere door duurzaam reizen met werkgeversmaatregelen te stimuleren en het reizen met de auto met parkeerbeleid te ontmoedigen. Om te voorkomen dat mensen alsnog met de auto naar de campus reizen en in de omgeving hun auto parkeren, is het nodig om betaald parkeren in de omliggende wijken in te voeren (met vergunningen voor bewoners en hun bezoek). Alleen op die manier kunnen we ervoor zorgen dat er geen overlast in de wijken ontstaat en dat de maatregelen die op de campus worden genomen effectief bijdragen aan duurzamere mobiliteit van, naar en op de campus.*

### 5. Zorgen over toenemende drukke op andere wegen

Een groot deel van de deelnemers is kritisch op de plannen die zijn bedacht om de verkeersdrukke op de campus en in de omgeving aan te pakken. Hoewel deelnemers overwegend positief zijn over het voorstel om de wegen op de campus (waaronder ook de Heyendaalseweg) open te houden voor autoverkeer, zijn er zorgen over de andere voorstellen die zijn bedacht. Een zorgpunt van de deelnemers is dat het verlagen van de snelheid op de campus naar 30 km/u leidt tot sluipverkeer en toenemende drukke en onveilige situaties op andere wegen. Vooral wanneer buiten de campus de situatie hetzelfde blijft en een maximumsnelheid van 30 km/u hier niet wordt ingevoerd.

#### **Status:**

*Deels verwerkt*

### **Toelichting**

*Onderdeel van de gemeentelijke visie op de mobiliteitstransitie is het besluit om 30 km/uur de norm te laten zijn in de stad. In de 'Netwerkvisie mobiliteit: 30 km/uur als norm' is uitgewerkt hoe dit er uit komt te zien. In de Netwerkvisie is opgenomen dat de functie van ongeveer de helft van alle Nijmeegse 50 km/uur wegen wordt aangepast naar 'stadsstraat', waarmee de maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 30 km/uur. De aanpassing moet zorgen voor minder (ernstige) ongevallen en een betere leefbaarheid in de stad.*

*In de gebiedsvisie kiezen we ervoor om de snelheid op wegen op (en rondom) de campus terug te brengen naar 30 km/uur. Het gaat hierbij om de volgende wegen: Heyendaalseweg, Kapittelweg, Philips van Leydenlaan, Erasmuslaan en Houtlaan. Overigens zijn deze wegen ook in de Netwerkvisie aangewezen als nieuwe 30 km/uur straten.*

### **6. Clusteren van parkeren aan de randen van de campus**

Verschillende deelnemers geven aan kritisch te zijn over het voorstel om parkeren te clusteren in hubs aan de randen van de campus, vooral in de buurt van de Sint Annastraat. De zorg bestaat dat deze hubs zorgen voor meer verkeer aan de randen van de campus, met drukte en overlast in de wijken rondom de campus tot gevolg. Tegelijk zijn er deelnemers die dit voorstel als 'positief' beoordelen. Opgemerkt wordt dat het clusteren van parkeren dicht bij toegangswegen een goede oplossing is. Ook omdat het bijdraagt aan het aanpakken van de zogenaamde verharding op de campus en kansen biedt om te campus groener en aantrekkelijker te maken.

### **Status:**

*Niet verwerkt*

### **Toelichting**

*De hoofdwegen, zoals de St. Annastraat, zijn de belangrijkste autoverkeersroutes in de stad. Om te stimuleren dat mensen die (toch) met de auto de stad in komen de hoofdwegen gebruiken, blijft de snelheid op deze wegen 50 km/u. Bij het inpassen van nieuwe bestemmingen, zoals een parkeerhub, kan plaatsing langs een hoofdweg ook een logische keuze zijn omdat ook dit bijdraagt aan de begeleiding van het verkeer over deze weg. Om deze reden is ook voor het campusterrein de keuze gemaakt om – waar mogelijk – de hubs aan de St. Annastraat te concentreren. Tegelijkertijd wordt ingezet op minder autoverkeer in de stad en naar de campus. Het plaatsen van hubs aan de randen van de stad is hiervoor een goede oplossing waar ook op in wordt gezet.*

### **7. Relatie met de omliggende wijken**

Een deel van de deelnemers is kritisch over de focus van de gebiedsvisie. Zij geven aan dat de visie te veel gericht is op de campus zelf en dat er te weinig aandacht is voor de omliggende wijken en de effecten van de plannen hierop. Verder geven deelnemers aan het jammer te vinden dat de relatie tussen de campuspartners en de omwonenden in de visie weinig aandacht krijgt. Ze vragen zich af hoe de campus een "goede buur" kan zijn en zien graag concrete maatregelen voor verbetering van de relatie.

### **Status:**

*Deels verwerkt*

### **Toelichting**

*De gebiedsvisie beschrijft het gezamenlijke toekomstbeeld van de vier partijen op de gronden en gebouwen van Radboud Universiteit, Radboudumc en de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen. Om die reden ligt de focus van de gebiedsvisie op (dit deel van) Campus Heijendaal. Daarbij is er in de gebiedsvisie ook aandacht voor de omliggende wijken en de effecten van de plannen hierop. In dit participatieverslag komen verschillende onderwerpen terug die door inwoners en organisaties uit de omliggende wijken zijn ingebracht en die (deels) gebruikt zijn voor de gebiedsvisie. Het gaat hier bijvoorbeeld om het behouden en beter met elkaar verbinden van groengebieden (ook buiten de campus), meer en betere routes voor langzaamverkeer die goed aansluiten op de routes buiten de campus of aandacht voor de balans tussen rust en reuring.*

#### **8. Zorgen over twee specifieke voorstellen voor betere langzaamverkeersroutes**

Hoewel er veel waardering is onder deelnemers voor de voorstellen in de gebiedsvisie om de campus aantrekkelijker te maken voor wandelaars en fietsers, zijn er zorgen ten aanzien van twee specifieke voorstellen. Bijvoorbeeld over de route van 'De Loper' en het effect hiervan op het parkeerverkeer bij de HAN en de belasting van de Laan van Scheut. Ook is er kritiek op het voorstel om wandelroutes door te trekken naar de wijken rondom de campus. Specifiek wordt gewezen op een nieuwe verbinding over het spoor tussen de campus en de wijk Groenewoud. De zorg bestaat dat deze verbinding voor (parkeer)drukte zorgt in dit gebied.

### **Status:**

*De reactie leidt niet tot verdere aanpassing van de gebiedsvisie.*

### **Toelichting**

*De gebiedsvisie beschrijft het toekomstbeeld voor Campus Heijendaal op hoofdlijnen. Daarmee vormt de gebiedsvisie het kader voor de uitwerking van (ruimtelijke) plannen in de komende jaren. Uitwerking van de gebiedsvisie naar concrete plannen dient nog plaats te vinden. Dit geldt ook voor 'De Loper' en de gedachte voor een nieuwe verbinding over het spoor. In lijn met het participatiebeleid van de gemeente Nijmegen, betrekken we inwoners en organisaties op en in de omgeving van de campus bij het maken van deze plannen. Ook de inbreng die in het kader van dit participatietraject is verzameld zal bij de verdere uitwerking van de plannen worden gebruikt. Daarnaast zullen we de effecten bij de planuitwerkingen verder onderzoeken. Zie verder ook de toelichting onder punt 1.*

# Bijlage A: Toelichting op gebruik opbrengst uit startbijeenkomst over de kwaliteiten, kansen en aandachtspunten

12 januari 2023

## 1. De groene en natuurrijke campus

Campus Heijendaal wordt gezien als een groene campus met verschillende bijzondere landschapstypen: van bos tot park tot tuinlandschap. Koester deze kwaliteiten en versterk ze, bijvoorbeeld door groen toe te voegen, verschillen tussen landschappen en beplanting te behouden en te laten zien, te letten op plekken voor rust en reuring, licht en donker en meer ruimte te bieden voor water (combinaties groen/blauw).

### **Status:**

*Verwerkt*

### **Toelichting**

*In de gebiedsvisie wordt het groene karakter van Campus Heijendaal gezien als één van de belangrijkste ruimtelijke kwaliteiten van het gebied. We willen deze kwaliteiten behouden en versterken. In het hoofdstuk 'Natuurlijke, groene landgoedcampus' beschrijven we hoe we dit willen doen.*

## 2. Cultuurhistorie van gebouwen en landschap

Campus Heijendaal kent een rijke geschiedenis. Er is veel waardevol erfgoed aanwezig op de campus, zowel in het landschap als in de gebouwen. De geschiedenis van de campus en het aanwezige erfgoed wordt gezien als een grote kwaliteit. Behoud deze kwaliteit, laat het erfgoed van de campus zien en gebruik de unieke geschiedenis om de campus identiteit en karakter te geven.

### **Status:**

*Verwerkt*

### **Toelichting**

*In de gebiedsvisie worden het groene karakter van Campus Heijendaal en het erfgoed aanwezig in het landschap en de bebouwing gezien als de belangrijkste ruimtelijke kwaliteiten van het gebied. We willen deze kwaliteiten behouden en versterken. In het hoofdstuk 'Natuurlijke, groene landgoedcampus' beschrijven we hoe we dit willen doen.*

## 3. Betere routes voor wandelaars en fietsers

De belangrijkste routes voor wandelaars en fietsers op Campus Heijendaal volgen op dit moment de grote wegen (Heyendaalseweg, Kapittelweg, Sint Annastraat, Erasmuslaan). Goede routes tussen deze hoofwegen, dwars door het campusgebied, worden gemist. Het verbeteren van deze zogenaamde 'doorwaadbaarheid' van het gebied wordt als kans gezien. Bijvoorbeeld door doorgangen tussen gebouwen te maken, loop- en fietsroutes te scheiden en aantrekkelijke routes in het groen te maken die duidelijk te vinden en sociaal veilig zijn.

**Status:**

Verwerkt

**Toelichting**

*Het belangrijkste uitgangspunt in de gebiedsvisie voor het thema mobiliteit is dat we prioriteit geven aan duurzame en actieve mobiliteitsvormen. Met andere woorden: lopen, fietsen en het openbaar vervoer staan op de campus centraal. Om dit mogelijk te maken, verbeteren we onder meer het huidige voetgangers- en fietsnetwerk en voegen we een aantal nieuwe verbindingen toe. Denk bijvoorbeeld aan logische en aantrekkelijke routes die het openbaar vervoer verbinden met bestemmingen op de campus of nieuwe routes zoals een gecombineerd voetgangers- en fietspad langs het spoor (De Groene Corridor), een fietspad voor bestemmingsverkeer die de Heyendaalseweg ter hoogte van het Geert Grootplein verbindt met de Erasmuslaan of de zogenaamde 'Loper' die de belangrijkste plekken in het gebied met elkaar en de omgeving verbindt.*

**4. Minder verharding**

Op een aantal plekken in het campusgebied vind je grote kale plekken met veel stenen/verharding. Bijvoorbeeld (op de parkeerterreinen) rondom het ziekenhuis, de Heyendaalseweg, Toernooiveld en het Linnaeusgebouw. Opgemerkt wordt dat deze gebieden weinig kwaliteit hebben en onaantrekkelijk zijn om te verblijven. Als kans wordt genoemd het verminderen van de hoeveelheid verhard oppervlak door stenen te vervangen voor groen of maaiveld parkeren (gedeeltelijk) te vervangen voor gebouwd- of ondergrondsparkeren.

**Status:**

Verwerkt

**Toelichting**

*Een belangrijke kwaliteit van Campus Heijendaal is het aanwezige groen en de variatie aan landschappen. Naast dit groene karakter, zijn er op de campus ook plekken te vinden die (onnodig) verhard zijn. Met deze plekken gaan we aan de slag. Doordat we op de campus prioriteit geven aan lopen, fietsen en het openbaar vervoer, komt er in het gebied ruimte vrij die we anders kunnen gebruiken. Denk aan ruimte die op termijn ontstaat doordat het aantal parkeerplekken kan worden teruggebracht en maaiveldparkeren kan worden vervangen door parkeren in hubs. Of aan ruimte die langs wegen ontstaat doordat wegprofielen kunnen worden aangepast op het moment dat 30 km/u de norm wordt op de campus. Door op deze plekken groen toe te voegen of bij een ontwikkeling compact te bouwen, kan het groene karakter van de campus worden versterkt en wordt het gebied aantrekkelijker om te verblijven, zowel voor mens als voor dier. Voorbeelden van plekken die we willen aanpakken, zijn de strook met parkeerplaatsen aan de Sint Annastraat voor de hoofdingang van het ziekenhuis en het parkeerterrein bij het Linnaeusgebouw (P10).*

**5. Meer leven op de campus**

Meer leven op de campus, ook na 17.00 uur en in het weekend, wordt als een kans gezien voor Campus Heijendaal. Al worden er ook aandachtspunten genoemd bij deze kans (zie verderop). Meer leven op de campus kan worden bereikt door aantrekkelijke plekken in de buitenruimte te ontwikkelen om te ontspannen, lunchen, studeren, rusten, spelen en bewegen. En/of functies toe te voegen die voor meer leven in het gebied zorgen, zoals horeca, wonen, cultuurvoorzieningen, sportfuncties en plekken om elkaar te ontmoeten. Daarbij is het goed te kiezen voor functies waar de omliggende wijken ook van profiteren.

**Status:**

Verwerkt

**Toelichting**

*Een levendige campus is een fijne plek om te zijn. Daarom stimuleren we levendigheid op meerdere plekken op de campus en gedurende langere periodes over de dag (16/7 levendig). Dit doen we bijvoorbeeld door ruimte te maken voor innovatieve bedrijvigheid die direct verband houden met zorg, onderwijs of onderzoek. Maar ook door woningen en kleinschalige voorzieningen (horeca, cultuur, fietsenmaker, boekhandel) toe te voegen die zorgen voor levendigheid na 17 uur en in het weekend. Ook stimuleren we ontmoeting door functies te mixen en te concentreren in clusters en de kwaliteit en toegankelijkheid van de openbare ruimtes te verhogen. Hierbij kun je denken aan aantrekkelijke routes, verblijfsvriendelijke plekken en het toevoegen van verbindende functies, zoals horeca en sport- en speelmogelijkheden.*

**6. Parkeeroverlast in wijken rondom de campus**

In de wijken rondom de campus, zoals in Brakkenstein, ervaren inwoners en organisaties al langere tijd overlast van gebruikers van de campus (o.a. medewerkers, studenten en patiënten) die in de wijk hun auto parkeren. Ook zijn er zorgen over een toename van deze overlast wanneer parkeerplaatsen in het campusgebied verdwijnen om de ambities van een groene en natuurrijke campus te realiseren.

Als oplossing voor dit probleem wordt het (minimaal) handhaven van het aantal bestaande parkeerplaatsen genoemd. Ook het stimuleren van het parkeren van de auto op het campusterrein wordt als oplossing gezien, bijvoorbeeld door meer (gratis) parkeerplaatsen op de campus aan te bieden en/of omwonenden voor deze voorzieningen een vergunning te geven. Verder wordt het invoeren van betaald parkeren in de omliggende wijken (met goedkope vergunningen voor bewoners en hun bezoek) als oplossing genoemd. Al zijn anderen hierop tegen en zien deze maatregel als het afwentelen van het probleem.

**Status:**

Niet verwerkt

**Toelichting**

*Het plan om in de wijken rondom de campus betaald parkeren in te voeren kan niet losgezien worden van het plan van de gemeente om het reizen in de gehele stad te verminderen, veranderen en verschonen. Dit noemen we de mobiliteitstransitie. Het resultaat van deze transitie is dat we minder gaan reizen en als we gaan reizen we dit vaker te fiets, te voet of met het OV doen en dus minder met de auto.*

*Om ervoor te zorgen dat mensen vaker kiezen voor een reis te fiets, te voet of met het OV, zullen we deze vormen van reizen aantrekkelijker moeten maken en tegelijkertijd het reizen met de auto moeten ontmoedigen. Ook op Campus Heijendaal gaan we hiermee aan de slag, onder andere door duurzaam reizen met werkgeversmaatregelen te stimuleren en het reizen met de auto met parkeerbeleid te ontmoedigen. Om te voorkomen dat mensen alsnog met de auto naar de campus reizen en in de omgeving hun auto parkeren, is het nodig om betaald parkeren in de omliggende wijken in te voeren (met vergunningen voor bewoners en hun bezoek). Alleen op die manier kunnen we ervoor zorgen dat er geen overlast in de wijken ontstaat en dat de maatregelen die in de stad en op de campus worden genomen effectief bijdragen aan duurzamere mobiliteit van, naar en op de campus.*

## **7. Zorgen om de gevolgen van een autoluwe campus**

In de wijken rondom de campus, zoals in Brakkenstein, bestaan grote zorgen over de gevolgen van maatregelen die kunnen worden genomen om de campus autoluw te maken. Een maatregel die daarbij veel wordt genoemd, is het afsluiten van de Heyendaalseweg voor doorgaand autoverkeer. De zorg bestaat dat deze maatregel voor meer problemen op andere plekken rondom de campus zorgt, zoals een slechtere bereikbaarheid (ook van winkels, instellingen en bedrijven) en een toename van overlast (parkeren, geluid, luchtkwaliteit en veiligheid). Dit terwijl inwoners en organisaties van deze wijken al langere tijd problemen ervaren van de verkeers- en parkeerdruk rondom de campus.

### **Status:**

*Verwerkt*

### **Toelichting**

*Op Campus Heijendaal worden geen wegen afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Alle bestaande autowegen over de campus, waaronder ook de Heyendaalseweg en de Kapittelweg, blijven open voor doorgaand autoverkeer. Hoe we het aantal auto's dat van en naar de campus reist dan wel willen verminderen, beschrijven we in het hoofdstuk 'Vitale en verbonden campus'. Zie ook de toelichting in Bijlage B bij aandachtspunt 1 en 3.*

## **8. Zorgen om de effecten van meer voorzieningen en functies op de campus**

Naast dat meer leven op de campus als een kans wordt gezien, zijn er ook zorgen om de effecten van meer voorzieningen en functies op het campusterrein. Opgemerkt wordt, dat het toevoegen van voorzieningen en functies niet moet leiden tot overlast of een afname van de bereikbaarheid van de campus en de omliggende wijken. Verder bestaat de zorg dat door het toevoegen van bepaalde voorzieningen op de campus (zoals winkels), voorzieningen in de omliggende wijken onder druk kunnen komen te staan.

### **Status:**

*Deels verwerkt*

### **Toelichting**

*De gebiedsvisie beschrijft het toekomstbeeld voor Campus Heijendaal op hoofdlijnen. In onze plannen hebben we aandacht voor de effecten van meer voorzieningen en functies in het gebied voor zover dat op dit moment mogelijk is. Zo werken we aan de parkeer- en verkeersproblemen op de campus en in de omgeving door het reizen van en naar de campus te verminderen, veranderen en verschonen. We zetten in op het reizen met de fiets, te voet of met het OV en reizen dus minder met de auto. Ook behouden en versterken we het groene karakter van de campus en bewaken we de balans tussen rust en reuring door gericht ontwikkelvelden aan te wijzen, een bandbreedte op te nemen voor nieuwe functies (bedrijvigheid, wonen en voorzieningen) en nieuwe functies te consenteren in clusters.*

*Omdat de gebiedsvisie een plan op hoofdlijnen is, is concretere informatie over aantallen, exacte doelgroepen en plekken niet voorhanden. In de verdere uitwerking van onze plannen zal hier aandacht voor zijn. Zie ook de toelichting in Bijlage C bij aandachtspunt 2 en 3*

## **9. Meer algemeen: te grote focus op het plangebied en te weinig aandacht voor relaties met omgeving**

Een algemeen aandachtspunt dat wordt genoemd (en dat ook terugkomt in de drie aandachtspunten hierboven), is dat er in de gebiedsvisie niet alleen aandacht moet zijn voor het plangebied (de grondgebieden van de drie campusinstellingen), maar ook voor de gebieden die direct hieraan grenzen (zoals de wijk tussen de Sint Annastraat en de HAN) en de relaties die er zijn tussen bepaalde thema's die spelen in het plangebied en de gebieden hieromheen. Een punt van zorg hierbij is dat in de gebiedsvisie de ambities van de vier partijen centraal staan, relaties met de omgeving onvoldoende worden gezien en dit ten koste gaat van de leefbaarheid in de wijken rondom de campus.

### **Status:**

*Deels verwerkt*

### **Toelichting**

*De gebiedsvisie beschrijft het gezamenlijke toekomstbeeld van de vier partijen op de gronden en gebouwen van Radboud Universiteit, Radboudumc en de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen. Om die reden ligt de focus van de gebiedsvisie op (dit deel van) Campus Heijendaal. Daarbij is er in de gebiedsvisie ook aandacht voor de omliggende wijken en de effecten van de plannen hierop. In dit participatieverslag komen verschillende onderwerpen terug die door inwoners en organisaties uit de omliggende wijken zijn ingebracht en die (deels) gebruikt zijn voor de gebiedsvisie. Het gaat hier bijvoorbeeld om het behouden en beter met elkaar verbinden van groengebieden (ook buiten de campus), meer en betere routes voor langzaamverkeer die goed aansluiten op de routes buiten de campus of aandacht voor de balans tussen rust en reuring.*



# Bijlage B: Toelichting op gebruik opbrengst uit werkbijeenkomst over de denkrichtingen voor het thema mobiliteit

11 juli 2023

## 1. Zorgen over toenemende drukte op andere wegen

Het plan van de initiatiefnemers van de gebiedsvisie om de wegen op de campus, waaronder de Heyendaalseweg, open te houden voor doorgaand autoverkeer is door de aanwezigheid van de bijeenkomst goed ontvangen. Wel zijn er zorgen over hoe deze plannen uitwerken op de omgeving. Het idee van de initiatiefnemers is om de snelheid van het autoverkeer op de campus terug te brengen naar 30 km/u, zo ook op de Heyendaalseweg. Door vervolgens op de campus wegprofielen aan te passen en oversteekpunten toe te voegen, kan meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers worden gevonden. Een zorgpunt van de deelnemers is dat het vertragen van het autoverkeer op de campus leidt tot sluipverkeer en toenemende drukte en onveilige situaties op andere wegen. Dit met overlast voor de omgeving tot gevolg. Een vergelijkbaar punt wordt gemaakt bij de parkeerhubs die de initiatiefnemers aan de randen van de campus willen concentreren. De zorg bestaat dat deze hubs zorgen voor meer verkeer aan de randen van de campus, met drukte en overlast in de wijken rondom de campus tot gevolg. Een aantal deelnemers stelt daarom voor deze hubs verder van de campus te plaatsen, aan de randen van de stad. Vandaaruit kunnen mensen met het OV of per fiets hun reis naar de campus vervolgen.

### **Status:**

*Deels verwerkt*

### **Toelichting**

*Het plan om op de campus de snelheid terug te brengen van 50 naar 30 km/u kan niet losgezien worden van het plan van de gemeente om het reizen in de gehele stad te verminderen, veranderen en verschonen. Dit noemen we de mobiliteitstransitie. Het resultaat van deze transitie is dat we minder gaan reizen en als we gaan reizen we dit vaker te fiets, te voet of met het OV doen en dus minder met de auto. Dit gaat niet van de een op de andere dag: de mobiliteitstransitie is een opgave voor de lange termijn waar stapsgewijs naartoe gewerkt wordt.*

*Onderdeel van de gemeentelijke visie op de mobiliteitstransitie is het besluit om 30 km/uur de norm te laten zijn in de stad. In de 'Netwerkvisie mobiliteit: 30 km/uur als norm' is uitgewerkt hoe dit er uit komt te zien. In de Netwerkvisie is opgenomen dat de functie van ongeveer de helft van alle Nijmeegse 50 km/uur wegen wordt aangepast naar 'stadsstraat', waarmee de maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 30 km/uur. De aanpassing moet zorgen voor minder (ernstige) ongevallen en een betere leefbaarheid in de stad.*

*In de gebiedsvisie kiezen we ervoor om de snelheid op wegen op (en rondom) de campus terug te brengen naar 30 km/uur. Het gaat hierbij om de volgende wegen: Heyendaalseweg, Kapittelweg, Philips van Leydenlaan, Erasmuslaan en Houtlaan. Overigens zijn deze wegen ook in de Netwerkvisie aangewezen als nieuwe 30 km/uur straten.*

*De hoofdwegen, zoals de St. Annastraat, zijn de belangrijkste autoverkeersroutes in de stad. Om te stimuleren dat mensen die (toch) met de auto de stad in komen de hoofdwegen gebruiken, blijft de snelheid op deze wegen 50 km/u. Bij het inpassen van nieuwe bestemmingen, zoals een parkeerhub, kan plaatsing langs een hoofdweg ook een logische keuze zijn omdat ook dit bijdraagt aan de begeleiding van het verkeer over deze weg. Om deze reden is ook voor het campusterrein de keuze gemaakt om – waar mogelijk – de hubs aan de St. Annastraat te concentreren. Tegelijkertijd wordt ingezet op minder autoverkeer in de stad en naar de campus. Het plaatsen van hubs aan de randen van de stad is hiervoor een goede oplossing waar ook op in wordt gezet.*

## **2. Effecten van plannen onvoldoende in beeld**

Een groot deel van de deelnemers geeft aan dat de effecten van de voorstellen nog onvoldoende in beeld zijn. Voor hen moet duidelijker worden hoe de plannen de huidige mobiliteitsproblemen op de campus en in de wijken verbeteren. En ook wat de effecten van de plannen zijn op de omgeving. Om dit beter in beeld te krijgen, ziet een deel van de deelnemers de voorstellen graag getoetst door een verkeerskundig bureau.

### **Status:**

*Niet verwerkt*

### **Toelichting**

*De plannen die voor Campus Heijendaal zijn uitgewerkt beschrijven de toekomstige verkeersstructuur van het gebied op hoofdlijnen. Ook zijn de plannen niet geheel nieuw; ze sluiten aan op de mobiliteitsplannen van de gemeente voor de hele stad. Dat maakt dat we de mogelijke effecten van de plannen (eveneens op hoofdlijnen) in beeld hebben. Een verdere toetsing van de plannen door een verkeerskundig bureau achten wij in deze fase van de planvorming daarom ook niet nodig en zinvol. Op het moment dat de plannen verder uitgewerkt worden in concrete maatregelen zal er opnieuw aandacht zijn voor de mogelijke effecten. Dit gebeurt bijvoorbeeld ook bij de netwerkvisie die op dit moment wordt opgesteld. Zie hiervoor ook onze toelichting op aandachtspunt 1.*

## **3. Aanpak van verkeer- en parkeerdrukke in wijken rondom de campus**

In de wijken rondom de campus, zoals in Brakkenstein, ervaren inwoners en organisaties al langere tijd overlast van medewerkers, studenten en patiënten die in de wijk hun auto parkeren. Ook zijn er zorgen over een toename van deze overlast wanneer parkeerplaatsen in het campusgebied verdwijnen om de ambities van een groene en natuurrijke campus te realiseren.

De initiatiefnemers van de gebiedsvisie willen dit probleem onder andere aanpakken door meer mensen met de fiets of het OV naar de campus te laten komen. De mensen die nog met de auto willen komen, worden gestimuleerd hun auto aan de rand van de stad (in transferia) te parkeren en vanuit daar met het OV of de fiets naar de campus te reizen. Een aantal deelnemers geeft aan dit op zich een goed plan te vinden, maar plaats tegelijkertijd vraagtekens bij de haalbaarheid ervan.

Om te voorkomen dat mensen alsnog met de auto komen en in de omgeving van de campus hun auto parkeren, presenteren de initiatiefnemers de denkrichting om betaald parkeren in de omliggende wijken in voeren (met goedkope vergunningen voor bewoners en hun bezoek). Een deel van de aanwezigen denkt dat dit een goede oplossing kan zijn voor het parkeerprobleem of heeft positieve ervaring met deze maatregel in andere wijken. Wel wijst een aantal deelnemers

op het belang van handhaving om betaald parkeren als maatregel te laten werken. Een ander deel is hierop tegen en ziet deze maatregelen als het afwentelen van het probleem op de omgeving. In hun ogen is het verkeers- en parkeerprobleem op de campus de verantwoordelijkheid van de instellingen en moet ook de oplossing daar worden gezocht.

**Status:**

*Niet verwerkt*

**Toelichting**

*Het plan om in de wijken rondom de campus betaald parkeren in te voeren kan niet losgezien worden van het plan van de gemeente om het reizen in de gehele stad te verminderen, veranderen en verschonen. Dit noemen we de mobiliteitstransitie. Het resultaat van deze transitie is dat we minder gaan reizen en als we gaan reizen we dit vaker te fiets, te voet of met het OV doen en dus minder met de auto.*

*Om ervoor te zorgen dat mensen vaker kiezen voor een reis te fiets, te voet of met het OV, zullen we deze vormen van reizen aantrekkelijker moeten maken en tegelijkertijd het reizen met de auto moeten ontmoedigen. Ook op Campus Heijendaal gaan we hiermee aan de slag, onder andere door duurzaam reizen met werkgeversmaatregelen te stimuleren en het reizen met de auto met parkeerbeleid te ontmoedigen. Om te voorkomen dat mensen alsnog met de auto naar de campus reizen en in de omgeving hun auto parkeren, is het nodig om betaald parkeren in de omliggende wijken in te voeren (met vergunningen voor bewoners en hun bezoek). Alleen op die manier kunnen we ervoor zorgen dat er geen overlast in de wijken ontstaat en dat de maatregelen die op de campus worden genomen effectief bijdragen aan duurzamere mobiliteit van, naar en op de campus.*

**4. Kijk niet alleen naar de campus, maar ook naar de omgeving**

Een ander aandachtspunt dat wordt genoemd, is dat er in de gebiedsvisie niet alleen aandacht moet zijn voor het plangebied (de grondgebieden van de drie campusinstellingen), maar ook voor de gebieden daaromheen. Deelnemers geven aan dat het belangrijk is om goed te kijken naar de effecten van maatregelen op de omgeving, met name voor een thema als mobiliteit. Eenzelfde punt wordt gemaakt over de maatregelen die voor Campus Heijendaal in beeld zijn. Deze maatregelen, zoals het verlagen van de snelheid voor autoverkeer naar 30 km/u, zouden volgens een aantal deelnemers ook goed toegepast kunnen worden in de gebieden die direct aan de campus grenzen.

**Status:**

*Verwerkt*

**Toelichting**

*Zie ook onze toelichting in Bijlage B bij aandachtspunt 1.*

**5. Werk aan de randvoorwaarden voor de plannen**

Om de plannen van de initiatiefnemers voor mobiliteit goed uit te kunnen voeren, dienen de randvoorwaarden op orde te zijn. Verschillende deelnemers geven dit aan. Het vaakst wordt gewezen op het terugbrengen van het autoverkeer dat van en naar de campus reist. De zorg bestaat dat zonder een afname van het autoverkeer op de campus de plannen van de initiatiefnemers voor overlast op andere plekken zullen zorgen. Om tot een afname van het autoverkeer te komen, wordt gewezen op het belang van werkgeversbeleid. Zo kunnen de

instellingen met maatregelen het reizen met de fiets of het OV stimuleren en/of het reizen met de auto ontmoedigen. Ook wordt aangegeven dat goed openbaar vervoer van belang is om tot minder autoverkeer op de campus te komen. OV moet een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto, maar staat in de ogen van een aantal deelnemers steeds meer onder druk.

**Status:**

*Verwerkt*

**Toelichting**

*De plannen van de initiatiefnemers kunnen niet losgezien worden van het plan van de gemeente om het reizen in de gehele stad te verminderen, veranderen en verschonen. Dit noemen we de mobiliteitstransitie. Het resultaat van deze transitie is dat we minder gaan reizen en als we gaan reizen we dit vaker te fiets, te voet of met het OV doen en dus minder met de auto.*

*Een belangrijke maatregel om deze transitie te stimuleren, is werkgeversbeleid. De campuspartners willen hier de komende jaren verder op inzetten. Bijvoorbeeld door het vergoeden of belonen van bepaald reisgedrag. Of door 'niet reizen' ook mogelijk te maken, door bijvoorbeeld thuiswerken te faciliteren of onderwijs of patiëntenzorg op afstand te verzorgen. Een belangrijke randvoorwaarde voor het slagen van deze transitie is goed openbaar vervoer. Sinds corona staat het OV onder druk en dat zorgt op dit moment voor onzekerheid. Maar het is goed om daarbij op te merken dat het stimuleren van minder en anders reizen niet van de een op de andere dag. Het gaat hier om een lange termijn opgave waar stapsgewijs naartoe gewerkt wordt.*

**6. Meer ruimte voor fietsers en voetgangers**

Een belangrijk onderdeel in de plannen van de initiatiefnemers is dat zij meer ruimte willen geven aan voetgangers en fietsers in het gebied. Dit door bestaande voet- en fietspaden te verbeteren en een aantal nieuwe routes over de campus te introduceren, zoals De Loper en een nieuw wandel- en fietspad langs het spoor (De Groene Corridor). Onder de deelnemers was er enthousiasme over deze plannen.

**Status:**

*Verwerkt*

**Toelichting**

*Geen toelichting nodig, dit voorstel wordt onderschreven.*

**7. Zorgen om de veiligheid van fietsers en voetgangers**

Een belangrijk aandachtspunt volgens deelnemers in de plannen is de veiligheid voor fietsers en voetgangers. Deze zou verder kunnen worden vergroot door meer in te zetten op het scheiden van verkeersstromen, bijvoorbeeld via ongelijkvloerse kruisingen (denk aan loop- en fietsbruggen in combinatie met een verdiepte ligging van de Heyendaalseweg). Ook wordt gewezen op gevaarlijke situaties die kunnen ontstaan op plekken waar voetgangers en fietsers openbare ruimte delen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de oversteekplekken (de zogenaamde 'shared space' ruimtes) die in de plannen zijn voorzien.

**Status:**

*Deels verwerkt*

**Toelichting**

*Een van de doelen van de gebiedsvisie is het verbeteren van de verbinding en samenhang, op de campus zelf en tussen campus en haar omgeving. Het verdiept aanleggen van de Heyendaalseweg past in onze ogen niet bij dit streven. Om de oversteekbaarheid van met name de Heyendaalseweg en de Kapittelweg te vergroten, kunnen verschillende maatregelen (in combinatie) worden uitgevoerd. Zo willen we de snelheid in het gebied terugbrengen naar 30 km/u. Dit vraagt wel om een aanpassingen van de wegprofielen. Daarbij kunnen ook oversteekplaatsen worden toegevoegd of aangepast. Hoe deze maatregelen op de campus worden toegepast en op welke manier dit op een veilige manier kan worden gedaan, behoeft verdere uitwerking.*

# Bijlage C: Toelichting op gebruik opbrengst uit werkbijeenkomst over de denkrichtingen voor de thema's cultuurhistorie & identiteit, groen & klimaat en levendigheid

28 maart 2024

## 1. Strategische reserveringen voelen als een soort van vrijbrief

De strategische reserveringen bieden veel ruimte aan de instellingen om verder te ontwikkelen. Omdat niet duidelijk is wat de voorwaarden of kaders zijn voor nieuwe ontwikkelingen, voelt het aanwijzen van deze plekken voor de aanwezigen als een soort van vrijbrief. Een beeld ontbreekt van wat er nu allemaal ontwikkeld gaat worden en wat de impact van deze ontwikkelingen gaat zijn. Op het groen in het gebied, de drukte op de campus en in de omgeving, de bereikbaarheid en de parkeer- en verkeersoverlast.

### **Status:**

*Deels verwerkt*

### **Toelichting**

*In de gebiedsvisie reserveren we ruimte voor toekomstige ontwikkelingen door gericht ontwikkelvelden aan te wijzen die gebruikt kunnen worden voor de kerntaken van de instellingen (zorg, onderzoek en onderwijs) en nieuwe functies (bedrijvigheid, wonen en voorzieningen). Om richting te geven aan wat er op de campus ontwikkeld kan worden, hebben we in de gebiedsvisie een bandbreedte opgenomen voor de nieuwe functies: 500 tot 1.500 woningen en 10.000 m<sup>2</sup> bvo tot 30.000 m<sup>2</sup> bvo voor bedrijvigheid. Voor de kerntaken hebben we dit niet gedaan. Dit omdat de kerntaken van groot belang zijn voor onze regio, stad en campus en de toekomstige ruimtebehoefte hiervan zich moeilijk laat voorspellen.*

*Het huidige omgevingsplan voor Campus Heijendaal biedt veel ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Door in de gebiedsvisie gericht ontwikkelvelden aan te wijzen, maken we een keuze in waar er op de campus ontwikkeld mag worden en waar niet. Bij een actualisatie van het omgevingsplan voor de campus, kan deze keuze worden vastgelegd.*

*Het gericht aanwijzen van ontwikkelvelden maakt het mogelijk om de belangrijkste ruimtelijke kwaliteiten van het gebied (het groene karakter en het erfgoed aanwezig in het landschap en de bebouwing) te behouden en versterken. Dit geldt ook voor de uitgangspunten die we meegeven voor nieuwe ontwikkeling, zoals het concentreren van functies in de aangewezen clusters en het bouwen met een zo compact mogelijke 'footprint' zodat ook op de ontwikkelvelden zelf groen kan worden toegevoegd.*

## 2. Zorgen om de effecten van nieuwe functies in het gebied (algemeen)

Een groot deel van de deelnemers geeft aan zorgen te hebben over de effecten van nieuwe functies in het gebied. De zorg is dat het toevoegen van functies leidt tot meer parkeer- en verkeersproblemen op de campus en in de omgeving, ten koste gaat van het groen in het gebied en zorgt voor drukte en het verliezen van de balans tussen rust en reuring. Ook geven deelnemers aan dat het voor hen nog onvoldoende duidelijk is wat er verandert op dit vlak. Hoeveel nieuwe functies worden toegevoegd aan het gebied? Om wat voor functies gaat het?

Waar moeten deze functies komen? En welke plekken zijn in beeld, specifiek voor wonen en kleinschalige voorzieningen?

**Status:**

*Deels verwerkt*

**Toelichting**

*De gebiedsvisie beschrijft het toekomstbeeld voor Campus Heijendaal op hoofdlijnen. In onze plannen hebben we aandacht voor de effecten van nieuwe functies in het gebied voor zover dat op dit moment mogelijk is. Zo werken we aan de parkeer- en verkeersproblemen op de campus en in de omgeving door het reizen van en naar de campus te verminderen, veranderen en verschonen. We zetten in op het reizen met de fiets, te voet of met het OV en reizen dus minder met de auto. Ook behouden en versterken we het groene karakter van de campus en bewaken we de balans tussen rust en reuring door gericht ontwikkelvelden aan te wijzen, een bandbreedte op te nemen voor nieuwe functies (bedrijvigheid, wonen en voorzieningen) en nieuwe functies te concentreren in clusters (zie ook onze toelichting in Bijlage C bij aandachtspunt 1).*

*Na vaststelling van de gebiedsvisie werken we aan de verdere uitwerking van onze plannen, bijvoorbeeld door het omgevingsplan te actualiseren en (stedenbouwkundige) plannen op te stellen voor deelgebieden of ontwikkelvelden. In lijn met het participatiebeleid van de gemeente Nijmegen, betrekken we inwoners en organisaties op en in de omgeving van de campus bij het maken van deze plannen. Ook zullen we de effecten bij de planuitwerkingen verder onderzoeken. Zo dienen voor de actualisatie van het omgevingsplan onder meer voor de volgende aspecten onderzoeken worden gedaan:*

- *Geluid*
- *Bereikbaarheid en ontsluiting*
- *Behoefteonderzoek (voor wonen)*
- *Effectenrapportages (voor voorzieningen)*
- *Luchtkwaliteit*
- *Flora en fauna*
- *Archeologie*

**3. Zorgen om de effecten van meer woningen en voorzieningen in het gebied**

Naast de algemene zorg van deelnemers over de effecten van nieuwe functies in het gebied, hebben veel deelnemers specifieke zorgen geuit over de voorstellen voor nieuwe woningen en kleinschalige voorzieningen in het gebied.

In reactie op het voorstel van de initiatiefnemers om 500 tot 1.500 woningen toe te voegen aan het gebied is opgemerkt dat 1.500 woningen erg veel is. Verder geven deelnemers aan dat het lastig is om een beeld te vormen van wat 1.500 nieuwe woningen voor de campus betekent. Waar komen deze woningen? Voor welke doelgroepen wordt gebouwd? Hoe ziet dit eruit? En wat betekent dit voor de drukte op de campus? Ook de bandbreedte van 500 tot 1.500 woningen wordt als te groot ervaren. Er is behoefte aan meer informatie en meer concrete plannen. Over de meerwaarde van meer woningen in het gebied wordt verschillend gedacht. Sommige deelnemers geven aan dat het goed is dat er op de campus ruimte komt voor nieuwe woningen. Andere deelnemers geven aan vooral zorgen te hebben. Aandachtspunt dat wordt meegegeven voor het toevoegen van woningen is dat het wenselijk is om te bouwen voor een gevarieerde doelgroep (niet alleen voor studenten).

Over het toevoegen van kleinschalige voorzieningen wordt opgemerkt dat deze niet moeten leiden tot extra reuring in de avond met (geluids)overlast tot gevolg. Een aantal voorbeelden wordt genoemd, zoals nieuwe horeca, uitgaansgelegenheden en meer festivals in het gebied.

**Status:**

*Deels verwerkt*

**Toelichting**

*De gebiedsvisie beschrijft het toekomstbeeld voor Campus Heijendaal op hoofdlijnen. In onze plannen hebben we aandacht voor de effecten van meer woningen en voorzieningen in het gebied voor zover dat op dit moment mogelijk is. Zo werken we aan de parkeer- en verkeersproblemen op de campus en in de omgeving door het reizen van en naar de campus te verminderen, veranderen en verschoneren. We zetten in op het reizen te fiets, te voet of met het OV en reizen dus minder met de auto. Ook behouden en versterken we het groene karakter van de campus en bewaken we de balans tussen rust en reuring door gericht ontwikkelvelden aan te wijzen, een bandbreedte op te nemen voor nieuwe functies (bedrijvigheid, wonen en voorzieningen) en nieuwe functies te concentreren in clusters (zie ook onze toelichting in Bijlage C bij aandachtspunt 1).*

*Omdat de gebiedsvisie een plan op hoofdlijnen is, is concretere informatie over aantallen, exacte doelgroepen en plekken niet voorhanden. In de verdere uitwerking van onze plannen zal hier aandacht voor zijn. Zie ook onze toelichting in Bijlage C bij aandachtspunt 2.*

**4. Het belang van groen, biodiversiteit en klimaatadaptatie**

Een groot aantal deelnemers ondersteunt de verschillende voorstellen van de initiatiefnemers binnen de verhaallijn 'Natuurlijke, groene landgoedcampus'. Er is enthousiasme over het voorstel om de strook langs het spoor tussen de Heyendaalseweg en de d'Almarasweg te gebruiken als een groene wandel- en fietsroute die doorloopt tot Station Nijmegen (De Groene Corridor). Wel wordt opgemerkt dat het belang van de Groene Corridor nog duidelijker terug mag komen in de visie en de kaarten. Door verschillende deelnemers wordt aangegeven dat het wenselijk is om Park Brakkenstein (meer) te betrekken bij de plannen voor Campus Heijendaal. Over de toegevoegde waarde van de hekken rondom het park wordt door de deelnemers verschillend gedacht. Een aantal deelnemers merkt op dat twee thema's nog onvoldoende aandacht krijgen in de plannen: biodiversiteit en klimaatadaptatie. Het zou goed zijn wanneer beide thema's in de uiteindelijke gebiedsvisie verder worden uitgewerkt.

**Status:**

*Deels verwerkt*

**Toelichting**

*Het plan van de initiatiefnemers van De Groene Corridor om een doorgaande groene route voor wandelaars en fietsers te ontwikkelen langs het spoor is in de gebiedsvisie verwerkt. Ook zijn de thema's biodiversiteit<sup>3</sup> en klimaatadaptatie in de concept gebiedsvisie verder uitgewerkt, met name als onderdeel van de verhaallijnen 'Natuurlijke, groene landgoedcampus' en 'Toekomstbestendige en flexibele campus'. Voorbeelden van ingrepen die we voor deze thema's*

---

<sup>3</sup> Radboud Universiteit en Radboudumc hebben samen een biodiversiteitsvisie opgesteld die is gebruikt bij het uitwerken van het thema biodiversiteit in de gebiedsvisie. De biodiversiteitsvisie is terug te vinden op de website van de Radboud Universiteit via de volgende link: <https://www.ru.nl/sites/default/files/2023-08/Biodiversiteitsvisie%20Radboudcampus.pdf>



*nemen zijn het verstrekken van de ecologische structuren door bepaalde groene verbindingen te verbeteren en het vergroenen en verminderen van verharde oppervlakten zoals maaiveldparkeren.*

*Omdat Park Brakkenstein buiten het plangebied van deze gebiedsvisie valt, maken we in de gebiedsvisie geen verdere plannen voor (de inrichting van) dit park. Wel leggen in de visie (letterlijk) verbindingen met Park Brakkenstein, bijvoorbeeld met het plan om het groen in het park beter te verbinden met het groen in de omgeving van de Erasmuslaan.*

## **5. Kijk niet alleen naar de campus, maar ook naar de omgeving**

Een ander aandachtspunt dat wordt genoemd, is dat er in de gebiedsvisie niet alleen aandacht moet zijn voor het plangebied (de grondgebieden van de drie campusinstellingen), maar ook voor de gebieden daaromheen. Deelnemers geven aan dat het belangrijk is om goed te kijken naar wat er in de omgeving speelt en hoe je een relatie kunt leggen met de opgaven op de campus. Dit geldt ook voor de kaarten. Ook hierop moet volgens de aanwezigen de omgeving (en wat hier zit, bijvoorbeeld op het vlak van groen) zichtbaar worden gemaakt.

### **Status:**

*Deels verwerkt*

### **Toelichting**

*De gebiedsvisie beschrijft het gezamenlijke toekomstbeeld van de vier partijen op de gronden en gebouwen van Radboud Universiteit, Radboudumc en de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen. Om die reden ligt de focus van de gebiedsvisie op (dit deel van) Campus Heijendaal. Daarbij is er in de gebiedsvisie ook aandacht voor de omliggende wijken en de effecten van de plannen hierop. In dit participatieverslag komen verschillende onderwerpen terug die door inwoners en organisaties uit de omliggende wijken zijn ingebracht en die (deels) gebruikt zijn voor de gebiedsvisie. Het gaat hier bijvoorbeeld om het behouden en beter met elkaar verbinden van groengebieden (ook buiten de campus), het beter zichtbaar maken van deze groengebieden op de kaarten, meer en betere routes voor langzaamverkeer die goed aansluiten op de routes buiten de campus of aandacht voor de balans tussen rust en reuring.*