

Rapport Buurtonderzoek Nijmegen **Herinrichting Heyendaalseweg** **Inzendingen: 91**

Buurtonderzoek-Nijmegen.nl

Jack de Bruijn
Pieter Niesten
Arno Roozeboom
Maarten van Schaik
Piet Hein de Bok
Jos Jaspers
Alex Holderbusch

Bewoners Heyendaalseweg
Versie 2.1
10 januari 2018

p. 1 / 34

Buurtonderzoek-Nijmegen.nl
info@Buurtonderzoek-Nijmegen.nl



Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Samenvatting
3. Bewonersbijeenkomsten focusgroep
4. Wat en waarom
5. Algemene bezwaren
6. Uitslagen enquête
7. Advies en conclusie

Appendix A - alle ingezonden reacties van buurt bewoners

Appendix B - parkeeronderzoek bewoners

Appendix C – link

Appendix D – detailoverzicht enquête

1. Inleiding

De gemeente heeft een plan ontwikkeld voor de herinrichting van de Heyendaalseweg. De gemeente wil de fietser meer ruimte geven. Op zich is dat een goede zaak.

Verontruste bewoners voorzien echter dat het plan zodanig is dat de problemen die bewoners aan de Heyendaalseweg en de wijk al jaren ondervinden, niet opgelost gaan worden maar juist vergroot worden.

Bewoners ervaren lawaai, verkeersdruk en uitlaatgassen als problemen.

Ander knelpunt is het parkeren op delen van de Heyendaalseweg en in de aangrenzende straten in de wijk. Ondanks het feit dat sinds 2014 in verschillende gemeentelijke rapportages geconstateerd wordt dat er een hoge parkeerdruk is, komt de gemeente met een plan om circa 50 parkeerplaatsen op te heffen. De gevolgen zijn groot voor bewoners aan de Heyendaalseweg maar zeker ook in omliggende straten.

Bewoners zijn zeer verontrust over het proces en over de aard van de plannen, deze worden als rigoreus en niet proportioneel ervaren.

Veel direct belanghebbenden zijn niet op de hoogte van de plannen. Daarom heeft een buurtcomité besloten om buurtbewoners die met de consequenties van de uitvoering van de huidige plannen te maken krijgen, te informeren en om feedback te vragen.

De resultaten van de enquête en de feedback van bewoners hebben wij verwerkt in dit rapport.

Dit rapport wordt op 10 januari 2018 bij de meeting met de gemeente aangeboden.

2. Samenvatting

De gemeente Nijmegen is voornemens de Heyendaalseweg tussen de Groesbeekseweg en Groenewoudseweg opnieuw in te richten. Aanleiding daarvoor is de *optie* in het Verkeerscirculatieplan Nijmegen-Oost om de parkeerhavens aan de even zijde te laten vervallen voor een vrij liggend fietspad richting campus. Er staat ook groot onderhoud gepland. Beide kruispunten met de genoemde wegen blijven ongewijzigd. De gemeente heeft de bewoners ook de optie voorgelegd om de huidige inrichting te handhaven. Bewoners hebben unaniem aangegeven voorstander hiervan te zijn. De uitkomst van de bewonersbijeenkomsten was eenduidig: handhaven huidige inrichting met verbeteringen wat betreft veilig oversteken, verkeersdruk en groen.

De gemeente wil de fietser beperkt extra ruimte geven op bovengenoemde deel van de Heyendaalseweg. Het laatste voorstel is om het fietspad richting campus 40 centimeter breder te maken ten koste van alle parkeerplaatsen aan de even zijde. Ook de uitgesproken wens om het kruispunt bij basisschool Klein Heyendaal veiliger te maken is in het plan opgenomen. Aangezien vrijwel alle bewoners niet op de hoogte waren van dit plan, is een buurtcomité gestart met het informeren en enquêteren van bewoners aan de Heyendaalseweg. Tevens zijn bewoners in de directe omgeving benaderd.

In dit rapport vindt u de uitkomsten van dit onderzoek.

Er heerst een vrijwel unaniem, breed gedragen verzet tegen het voorgestelde plan. Het wordt als rigoureuus en niet proportioneel ervaren. Voor bewoners is onduidelijk welk probleem er mee wordt opgelost. Terwijl bewoners wel reële nieuwe en toenemende problematiek zien, die op de bewoners lijkt te worden afgewenteld. Daarbovenop komt nog het gebrekkige proces van inspraak en informatievoorziening vanuit de gemeente. Mensen voelen zich nauwelijks gehoord en dat steekt.

De gevreesde problematiek aan de Heyendaalseweg is concreet: toenemende parkeerdruk, waardevermindering van de woning, verdere toename verkeersdruk en fijnstof, verder verslechterende oversteekbaarheid en juist een toename van verkeersonveiligheid. Daardoor komt het woongenot en in algemene zin de leefbaarheid van de Heyendaalseweg verder onder druk te staan. Dit baart de bewoners ernstig zorgen.

Bewoners in aangrenzende straten spreken veelal van de huidige hoge parkeerdruk en verwachten door het verdwijnen van parkeerplaatsen dat deze alleen maar groter worden. Dit sluit aan bij de rapportages Wijkbeheer plan 2016-2019 en Wijkbeheerplan St. Anna (gecombineerd) 2014-2019; hier wordt de hoge parkeerdruk in de wijken al onderkend. 50 parkeerplaatsen minder zal tot onacceptabele problemen leiden.

Het blijkt dat wij bewoners graag constructief meedenken om de Heyendaalseweg – voor velen nog steeds een prachtige weg om aan te wonen – leefbaar te houden. Ideeën en suggesties vindt u genoeg in dit rapport.

Wij wensen u bij deze ontdekkingsreis door de wijk veel leesplezier.

3. Bewonersbijeenkomsten Focusgroep

Begin 2017 heeft de gemeente een schrijven rondgestuurd waarin men uitgenodigd werd voor een bijeenkomst waar de gemeente in gesprek zal gaan met bewoners over de voorgenomen herinrichting van de Heyendaalseweg. Er zijn mensen die verhinderd zijn en die zich afmelden voor deze bijeenkomst. Deze mensen horen verder niets meer van de gemeente, zij worden niet uitgenodigd voor vervolg bijeenkomsten maar worden ook niet meer geïnformeerd. Er zijn mensen die via email suggesties hebben aangedragen. Ook zij hebben geen reactie ontvangen en zijn ook niet meer uitgenodigd voor het vervolgproces.

31 mei 2017

Op 31 mei vindt de eerste bijeenkomst plaats met een focusgroep. Deze focusgroep bestaat uit een groep bewoners geselecteerd door de gemeente. Er wordt door de gemeente aangegeven dat alles bespreekbaar is en dat ideeën en feedback meer dan welkom zijn.

28 juni 2017

Op 28 juni vindt de tweede bijeenkomst plaats met de focusgroep.

Tijdens de eerste twee bijeenkomsten zijn een aantal, vrijwel unanieme, algemene bewonerswensen naar voren gekomen:

- Breder parkeerplaatsen
- Zichtbaar maken van schoolgebieden (door accentuering)
- Extra bomenrij aan de even zijde
- Betere oversteekbaarheid
- Fiets is welkom
- Minder verkeersdruk: minder autoverkeer (ten gunste van de fiets)
- Veiliger kruispunt basisschool Klein Heyendaal

27 september 2017

Op 27 september 2017 vindt de derde focusgroep bijeenkomst plaats. Er liggen twee plannen op tafel.

Laat de Heyendaalseweg zoals deze is en pas enkele details aan zoals het plaatsen van een vluchtheuvel en andere kleinere accentueringen.

Aanleggen van een vrijliggend fietspad met een haagje. Voor het tweede plan is slechts 1 student voorstander, de bewoners zijn unaniem tegen.

30 oktober 2017

Op 30 oktober 2017 vindt de vierde focusgroep bijeenkomst plaats. Er zijn niet veel bewoners aanwezig. De gemeente presenteert het plan wat nu op tafel ligt. Kern is dat er bijna 50 parkeerplaatsen zullen verdwijnen. Dit plan wijkt af met onderwerpen die besproken zijn in de eerste bijeenkomsten. Bewoners voelen zich overvallen en begrijpen niet waar dit plan ineens vandaan komt; dit plan wijkt erg af waar de bewoners hun voorkeur voor hebben uitgesproken. Het plan heeft de nodige impact op de bewoners en woningen aan de Heyendaalseweg. Ook heeft het plan impact op de woningen en de bewoners in aangrenzende straten aangezien daar de parkeerdruk nog verder toe zal nemen.

10 januari 2018

Op 10 januari staat een vijfde bijeenkomst met gemeente en focusgroep gepland.

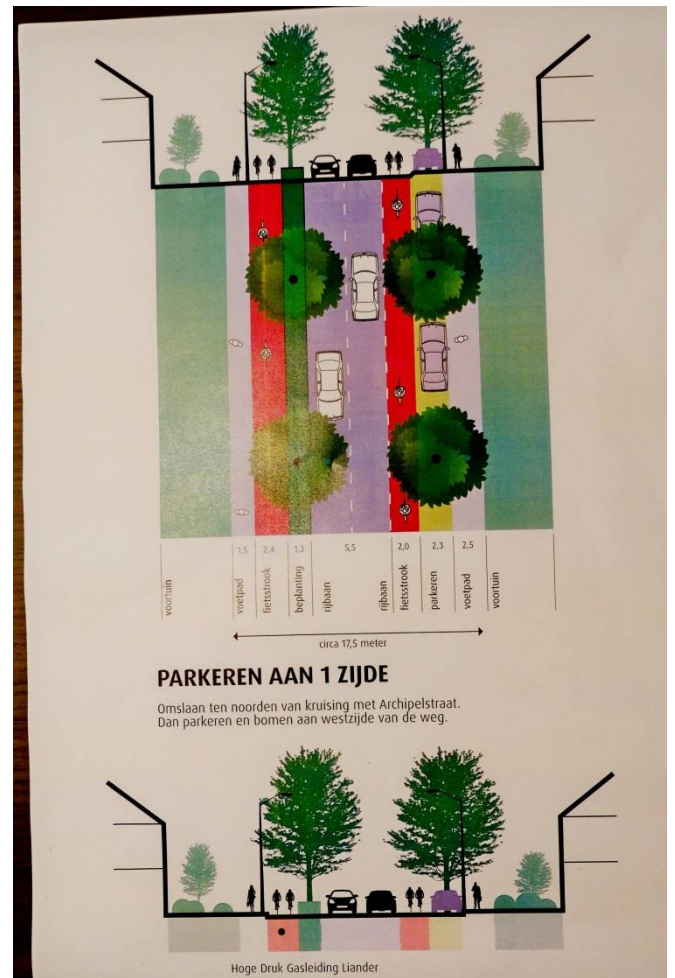
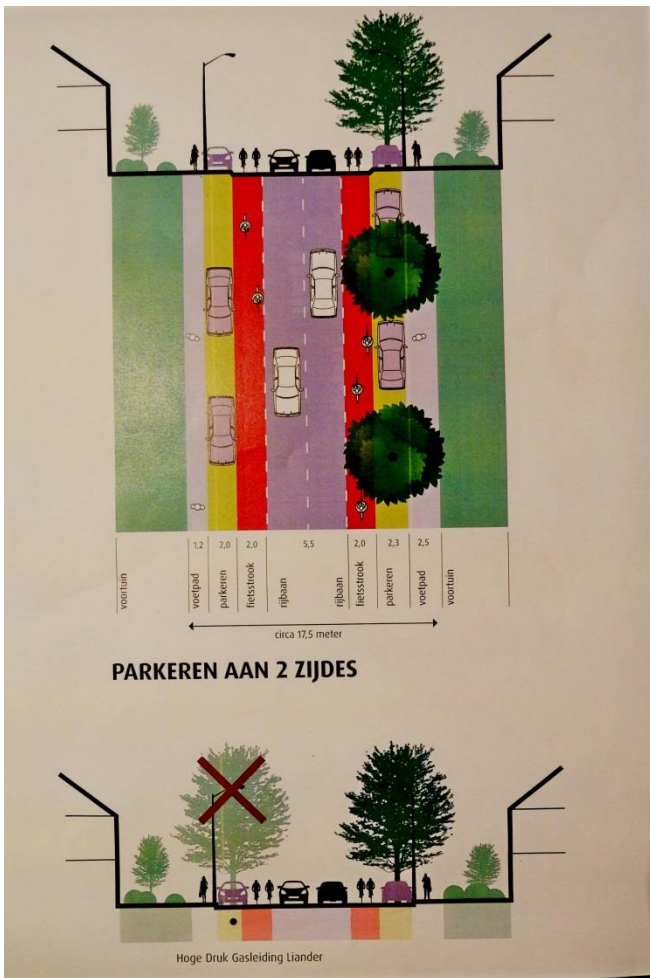
Buurtcomité

Bij de laatste bijeenkomst (op 30 oktober) maken aanwezigen zich zorgen. Hoe kan het dat er ineens een ander plan op tafel ligt? Waarom zijn er geen bewoners uitgenodigd die de meeste impact zullen ondervinden? Waar zijn alle suggesties die gedaan zijn tijdens de bijeenkomsten gebleven?

Door een van de bewoners wordt bij een 60-tal bewoners een schrijven verspreid. Dan blijkt dat het merendeel van de bewoners niet op de hoogte is.

Er wordt een eerste bijeenkomst georganiseerd tussen enkele bewoners. In deze en opeenvolgende bijeenkomsten wordt gesproken over het plan, de zorgen die er zijn en alternatieven. Het resultaat is de website buurtonderzoek-nijmegen.nl waar wij informatie delen en waar tevens een enquête opgenomen is.

Met deze website willen wij bewoners informeren. Met de enquête willen wij de mening van de bewoners horen. Met de feedback van de bewoners willen wij verder het gesprek met de gemeente en wethouder voeren en hopen wij te komen tot een plan waarin zowel gemeente als bewoners zich kunnen vinden.



4. Wat en waarom

De afgelopen maanden is een aantal bijeenkomsten geweest waarbij vertegenwoordigers van de gemeente en een, door de gemeente geselecteerde groep bewoners, aanwezig waren.

Het merendeel van de bewoners en belanghebbenden zijn echter niet uitgenodigd maar ook niet geïnformeerd. Dit betekent dat veel belanghebbenden niet op de hoogte zijn van de plannen en de bijbehorende consequenties voor een ieder.

Alle documenten worden, pas na herhaaldelijk navragen, eind november 2017 op de site mijnwijkplan gepubliceerd. Uit de enquête blijkt later dat het overgrote deel van de bewoners, 84% van de respondenten, deze site niet kent.

De plannen van de gemeente worden als zeer rigoureuus en niet proportioneel ervaren. Tussen de kruising Heyendaalseweg – Groesbeekseweg en de rotonde met de Groenewoudseweg verdwijnen circa 50 parkeerplaatsen. Dit betekent voor bewoners dat zij niet meer voor de deur kunnen parkeren en dat auto's die nu op de Heyendaalseweg parkeren, in de omliggende straten een parkeerplaats zullen moeten zoeken. Dat betekent (nog) meer parkeerdruk in de omliggende straten. Hier hebben bewoners niet voor gekozen. Naast het ongemak en frustratie kan het verdwijnen van parkeerplaatsen zelfs resulteren in een waardevermindering van woningen.

Tevens wordt door deze maatregel de doorstroming niet bevorderd; het grootste probleem zit niet te weinig beschikbare ruimte voor de fietser maar in de doorstroming van het verkeer bij de rotonde Heyendaalseweg – Groenewoudseweg. Hierdoor ontstaat in de ochtend gedurende een uur een verkeersinfarct.

De gemeente voorspelt een groei van nog eens 20% in verkeersaanbod de komende jaren. Dit betekent dat als er geen maatregelen rond het echte knelpunt, de rotonde, genomen worden, de verkeersproblemen alleen maar groter worden.

Om buurtbewoners te informeren, om meningen, suggesties en ideeën te verzamelen heeft een klein buurtcomité een website opgezet. Tevens werd een korte enquête aangeboden om feedback van medebewoners te verzamelen.

In de periode half december 2017 – begin januari 2018 zijn leden van het comité langs woningen gegaan op de Heyendaalseweg en enkele direct aangrenzende straten. Bewoners in straten die iets verder liggen (maximaal 250 meter van de Heyendaalseweg) en die ook gevolgen van de plannen zullen ervaren, hebben slechts een mailing in de brievenbus gekregen. Het resultaat is dat er bijna 100 inzendingen ontvangen zijn. Bewoners hebben niet alleen de enquêtevragen ingevuld maar ook van de mogelijkheid gebruik gemaakt hun mening, ideeën en advies te geven. We kunnen zeggen dat het onderwerp door veel bewoners als belangrijk ervaren wordt.

De website met de enquête is een openbare website en voor iedereen met een internetverbinding toegankelijk. De enquête is echter afgeschermd met een wachtwoord. Hierdoor kan de enquête alleen ingevuld worden door mensen die het wachtwoord kennen. Dit wachtwoord is alleen aan bewoners uitgegeven bij mondelinge gesprekken, via email op verzoek of via de mailing. Hierdoor is het aantal spammeldingen en fake enquête-inzendingen tot 0 gereduceerd.

5. Algemene bezwaren

In deze paragraaf geven wij een opsomming van de problemen en bezwaren.

1. De gemeente geeft aan dat het belang voor fietsers groter is dan voor de bewoners. Deze uitspraak wordt als schokkend ervaren. In onze straat wonen Nijmegenaren die meer dan 50 jaar aan de Heyendaalseweg wonen of elders in Nijmegen gewoond hebben. De laatste 10 a 15 jaar is het woongenot voor bewoners aan de Heyendaalseweg fors gedaald en heeft de nadruk gelegen op het geven van ruimte aan het verkeer. De algemene verkeersdruk is groot, er zijn parkeerproblemen (onderkend door de gemeente), oversteken is nagenoeg niet mogelijk, in de avond wordt hard gereden, er is lawaai overlast. Er is nog geen onderzoek naar fijnstof waarden uitgevoerd en er zijn geen metingen. Dat de gemeente nu nogmaals kiest voor verkeer in plaats van belangen van bewoners is ronduit genant.
2. In het memorandum 'Luchtkwaliteit Heijendaalseweg' (23 november 2017) over fijnstof waarden staat: *"In de omgeving van of langs de Heijendaalseweg vinden geen metingen plaats. Gezien de berekende concentraties langs de Heijendaalseweg, verwachten wij ter plekke geen overschrijdingen. De verwachte wijziging in stromen en doorstroming op de Heijendaalseweg door de geplande reconstructie is zodanig gering, dat we weinig effect op de luchtkwaliteit verwachten"*. (quote)

Tegelijkertijd spreekt de projectleider van de gemeente bij de bijeenkomst met bewoners over een toename van het verkeersaanbod de komende jaren met nog wel 20%. Hierdoor is grote bezorgdheid bij de bewoners ontstaan. De praktijk is dat er bewoners zijn die aan de straatzijde de ramen niet meer open doen.

3. Er wordt veel last ondervonden van lawaai van het verkeer en van hulpdiensten als ambulances, brandweer en politie. Ook de heliporter zorgt voor overlast. Tenslotte zijn er in de avonduren met regelmaat hardrijders (zowel auto's als motoren).
4. In de ochtend zijn er verkeersopstoppingen staduitgaand richting HAN, ROC, Radboud Universiteit en Radboud ziekenhuis omdat het verkeer 's ochtends stagneert bij de rotonde. Auto's rijden van het kruispunt van de Heyendaalseweg en Groesbeekseweg tot aan de rotonde stapvoets. Dit is met name een probleem voor automobilisten en bewoners. Fietsers ondervinden weinig last, zeker niet als zijn zich aan de verkeersregels houden (niet door rood rijden, niet op de stoep rijden, niet met meer dan twee fietsers naast elkaar, geen smartphone gebruiken). Deze problemen doen zich in de ochtend gedurende een uur voor, globaal tussen 08.00 en 09.00 uur. Gedurende de dag zijn er geen noemenswaardige problemen wat betreft files. Zie ook punt 5.

5. In de middag zijn er verkeersopstoppingen richting het centrum. Het aanbod van auto's richting het centrum is eenvoudigweg te groot en er vindt stagnatie plaats op de kruising Heyendaalseweg – Archipelstraat. Ook dit is 'slechts' een probleem voor automobilisten en bewoners. Fietsers ervaren over het algemeen geen problemen en hebben ruim baan.
6. In de avonden na de spits is er ook relatief veel verkeer. De Heyendaalseweg is een echte uitvals- en invalsweg van het centrum geworden. Bij minder verkeer in de late avond en nacht wordt regelmatig (veel) te hard gereden, de weg nodigt daartoe blijkbaar uit. In het plan van de gemeente wordt het fietspad 40 cm breder gemaakt. De hardrijder krijgt hierdoor nog eens 40 cm meer asfalt tot zijn beschikking, waar deze eigenlijk belemmerd en geremd moet worden. Het is wachten op het eerste ongeluk door een auto of motor die met 80 km per uur of harder over de Heyendaalseweg rijdt.
7. Wat betreft parkeren is het beeld op de Heyendaalseweg zeer gevarieerd. Er is gedurende de dag parkeerdruk in het gedeelte tussen Archipelstraat en Professor Schrijnenstraat. Zeker rond 09.00 uur en rond 19.00 is de parkeerdruk hoog.

In het onderzoek van de gemeente lijkt dat er gemeten is op de minst drukke momenten en dagen. Tevens worden conclusies getrokken uit slechts twee nachtmetingen (op een dinsdag en vrijdag). Bewoners in het gedeelte Archipelstraat – Professor Schrijnenstraat herkennen zich niet in deze resultaten. Eigen metingen door bewoners ('s ochtends om 09.00 uur en 's avonds om 19.00 uur) geven aan dat, indien er 50 parkeerplaatsen verdwijnen, er voor 15 a 20 auto's een alternatief in de omliggende straten gevonden moet worden. Deze straten staan reeds vol en er zijn slecht sporadisch parkeerplaatsen beschikbaar. Dit betekent dat er geen volwaardig alternatief is en dat bewoners honderden meters van hun woning moeten parkeren.

De gemeente spreekt over maatgevende momenten om 23:59 uur. Voor bewoners is een maatgevend moment het moment in de ochtend rond 08.00 en 09.00 uur (mensen komen naar school, naar het werk of op bezoek bij bedrijven gevestigd aan de Heyendaalseweg) en rond 18.30 uur als mensen van hun werk thuis komen. Op deze momenten is de parkeerdruk tussen Archipelstraat en Professor Schrijnenstraat zeer hoog. Er is op enkele willekeurige avonden op de maatgevende momenten rond 23:59 uur, een ronde door de wijk gemaakt (Professorenbuurt, Archipelstraat, Heyendaalseweg). Het blijkt dat er in de hele wijk circa 10, maximaal 15 plaatsen beschikbaar zijn. Deze plaatsen bevinden zich op enkele honderden meters van de Heyendaalseweg.

Bij het parkeeronderzoek en de conclusies die getrokken worden moet meer rekening gehouden worden dat parkeren en parkeerdruk sterk varieert op de verschillende delen van de Heyendaalseweg.

Zie Appendix B voor het bewoners parkeeronderzoek.

8. De parkeerdruk in omliggende straten zal groter worden aangezien er voor 10 a 15 auto's tussen het gedeelte Archipelstraat – Professor Schrijnen een alternatief gevonden zal moeten worden. Dit betekent dat bewoners in omliggende (zij)straten de dupe worden en nog meer parkeerdruk gaan ervaren. In het Wijkbeheerplan 2016-2019 op mijnwijkplan.nl staat *"Bewoners ervaren parkeerdruk in de Professorenbuurt en rondom het winkelcentrum. Zij geven aan dat door de komst van de blauwe zone (kort parkeren) de parkeerdruk daaromheen is toegenomen"*. In het parkeeronderzoek Loendersloot Groep (juni 2016) staat *"Echter viel één locatie op aan de Heijendaalseweg. Dat is de Oostkant tussen de Groebeekeweg en de Archipelstraat in. Hier was de bezetting vak rond de 100% en zelfs boven de 100%"* en *"Ook viel op dat veel zijstraten (op de Antillenstraat en Prof. Huijbersstraat na), van de Heijendaalseweg aanzienlijk drukker bezet waren. Deze zijstraten neigen richting te maximale parkeergrens van 85%. Met name de Professor Schrijnenstraat vertoont op alle momenten van de dag een opzienbarend aanbeeld"*.

Dus betekent dat in onze wijk tussen Archipelstraat, Heyendaalseweg, de Professorenbuurt tot aan het winkelcentrum aan de Molukkenstraat, de parkeerdruk hoog, zo niet bijna maximaal is. Indien circa 50 parkeerplaatsen verdwijnen betekent dat de maximale waarden overschreden zullen worden.

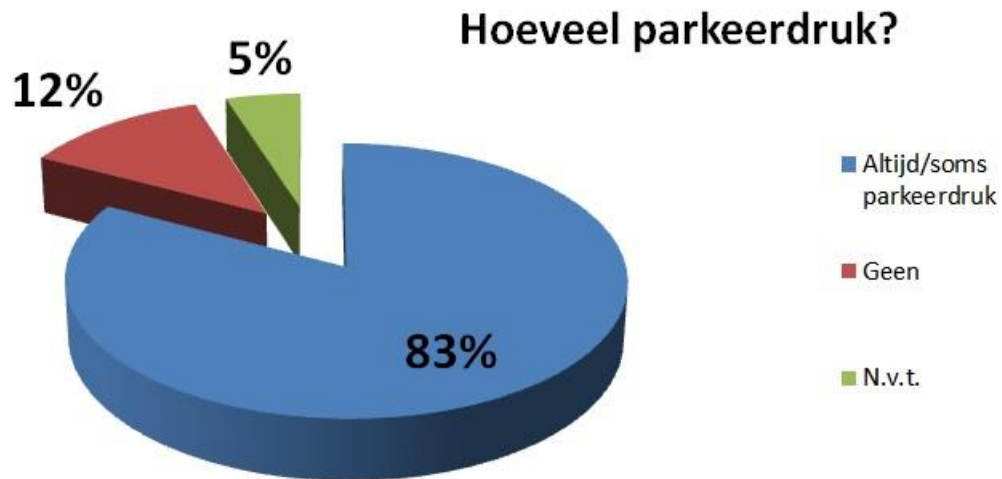
9. Het is al sinds 2014 bij de gemeente bekend dat er een hoge parkeerdruk is in de wijken. Dit staat vermeld in het Wijkbeheerplan St. Anna (gecombineerd) periode 2014-2019. In het Wijkbeheerplan 2016 – 2019 wordt dit opnieuw geconstateerd. Tot op heden is niets aan parkeerproblemen gedaan. Met deze plannen om 50 parkeerplaatsen weg te halen worden de problemen voor bewoners, ondernemers en bezoekers alleen maar groter.
10. Het parkeeronderzoek van de gemeente betrof de Heyendaalseweg en zijstraten tot 50 meter. Dit is niet reeel, met name omliggende straten ervaren al problemen en hier zullen de problemen groter worden.
11. Het plan heeft slechts een doel en is eenzijdig; het verbreden het fietspad richting de campus. Dit heeft waarschijnlijk weinig effect en biedt geen oplossing voor andere problemen zoals lawaaioverlast, het groeiend verkeersaanbod en file in de straat en fijnstof.
12. Het wordt professionals zoals werklieden, installateurs, pakketdiensten en hulpdiensten moeilijker gemaakt. Deze zullen niet in de wijk een parkeerplaats zoeken om kort of lang te parkeren maar zullen 'gewoon' op de stoep of de fietsstrook parkeren.
13. Oversteken is door de drukte van het verkeer niet altijd eenvoudig. Hierdoor is er weinig gemeenschapsgevoel in de straat. De oversteekbaarheid zal met het plan verslechteren.
14. Bij verdwijnen parkeervakken is er 50% minder uitwijkmogelijkheid voor hulpdiensten als ambulance, brandweer en politie. Nu kan het verkeer als een 'harmonica' uitwijken aan beide zijden van de Heyendaalseweg om hulpdiensten voorrang te geven.

15. Er ontstaan parkeerproblemen voor klanten en bezoekers van bedrijven aan huis. Er zijn alleen al 12 (!) Kamer van Koophandel registraties in het gedeelte Archipelstraat – Professor Schrijnenstraat. Bezoekers en klanten van deze ondernemers moeten naar een parkeerplaats in de wijk zoeken. Winkel Foto Roozeboom heeft overigens wel mondelinge toezegging voor parkeermogelijkheid gekregen. Ook ouderen, minder invaliden, invaliden en ouders met kleine kinderen hebben geen parkeergelegenheid meer voor de deur.
16. De karakteristiek van de Heyendaalseweg als straat verdwijnt volledig en de straat raakt verder uit balans. Aan de ene kant hebben we relatief veel ruimte met een stoep, grote bomen en parkeervakken. Aan de even zijde van de Heyendaalseweg hebben we slechts asfalt en stoep.
17. De waarde van een aantal woningen zal dalen door het verdwijnen van parkeermogelijkheden voor de deur en in directe nabijheid.
18. Ook de parkeerproblemen aan de Archipelstraat zullen alleen nog groter worden. In het Wijkbeheerplan 2016-2019 wordt gesproken van een parkeerdruk van 88%. Men is al 2 jaar in gesprek met gemeente, zonder resultaat. Ook bewoners in andere straten geven aan dat er meerdere malen contact is opgenomen met gemeente en wijkvertegenwoordiger, zonder resultaat.
19. De communicatie tussen gemeente en bewoners is niet optimaal. Er wordt niet gecommuniceerd en niet geïnformeerd, slechts met de focusgroep. Veel bewoners zijn niet op de hoogte van de plannen, van de focusgroep, van bijeenkomsten en ook kent men de site mijnwijkplan.nl niet. Ook van wijkregisseurs wordt niets vernomen.
20. In Wijkbeheerplan Galgenveld 2016-2019 staat "*Het fietsgedrag laat te wensen over (door rood licht rijden, met 3, 4 fietsers naast elkaar fietsen)*". Fietsers veroorzaken dus zelf ook gevaarlijke situaties. Door nu 40 cm extra ruimte te geven worden zij "beloond" en zal er meer uitnodiging zijn om met 3 fietsers naast elkaar te fietsen.
21. Bij de derde focusgroep avond worden metingen gepresenteerd over fietsers en auto's. Zo blijkt het dat er ieder etmaal 12.000 auto's door de straat rijden en 6800 fietsers. Dat betekent 2x zoveel auto's als fietsers. Daar komt nog eens een groei van 20% bij (aangegeven door de projectleider). Dat is vragen om moeilijkheden, auto's kunnen geen kant op. Het is nodig dat er een groter plan gemaakt wordt dan het huidige plan. Anders zal de doorstroming aan de Heyendaalseweg verder stagneren.

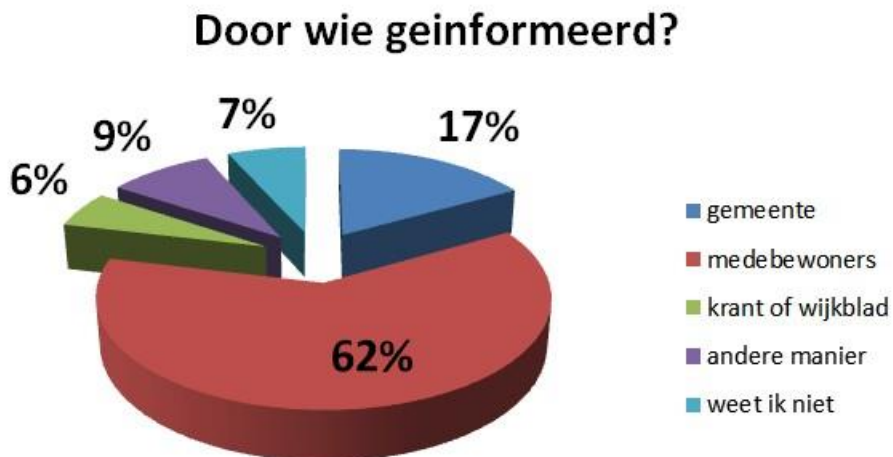
22. Er zijn bewoners die elektrisch rijden overwegen. Door het verdwijnen van parkeerplaatsen zullen er minder mogelijkheden zijn om in de nabijheid van de woningen laadpalen te plaatsen. Overigens is de vraag waar in de buurt wel voldoende ruimte zal zijn voor dergelijke groene initiatieven.
23. Bewoners die nu oprit naast de woning hebben en een parkeervak voor de deur hebben, hebben nu voldoende ruimte om te manoevreren en veilig de Heyendaalseweg op te rijden. Het is namelijk in de spits lastig de weg op te draaien. Indien parkeervakken verdwijnen is er minder ruimte en overzicht wat zorgt voor onoverzichtelijke situaties. De auto's moeten nu achteruit het fietspad op manoevreren om weg te kunnen rijden. De onveiligheid voor zowel auto's maar ook fietsers op het fietspad zal groter worden.
24. Fietsers die de Heyendaalseweg over moeten steken gebruiken nu de parkeervakken om overzicht te krijgen en een geschikt moment uit te zoeken om de straat over te steken. Indien parkeervakken verdwijnen moeten fietsers ofwel op de fietsstrook wachten of de stoep opgaan. Zeker met kleine kinderen zorgt dit voor onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties.

6. Uitslagen enquête

In deze paragraaf staan de belangrijkste conclusies van de enquête.

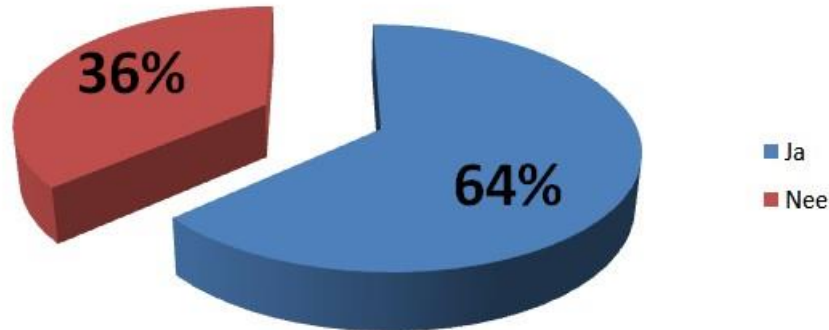


- 83% van de respondenten ondervindt soms of altijd parkeerdruk -



- Twee op de drie van de respondenten (62%) is geïnformeerd over de plannen door het initiatief van het buurtcomite -

Percentage op de hoogte



36% van de respondenten geeft aan de plannen niet inhoudelijk te kennen. Echter, de meeste mensen zijn op de hoogte dankzij het buurtcomité. De informatievoorziening vanuit de gemeente heeft slechts een kleine minderheid van 17% bereikt. Uit een andere vraag blijkt dat maar liefst 84% van de respondenten niet op de hoogte is van het bestaan de de website mijnwijkplan.nl. Deze personen hebben dus geen toegang gehad tot de informatie die vanuit het project en de gemeente gedeeld is.

Een nadere bestudering van de inzendingen van bewoners van de Heyendaalseweg laat zien dat er verschillende situaties zijn wat betreft parkeren. Het blijkt dat bewoners in het eerste gedeelte van de Heyendaalseweg (Kruispunt Groesbeekseweg/Heyendaalseweg naar Archipelstraat) en dicht bij de rotonde Groeneweoudeseweg/Heyendaalseweg) relatief weinig problemen hebben met parkeren, hoewel daar ook overlast is door kortparkeerders bij bijvoorbeeld basisschool Klein Heyendaal. Bezoekers schuwen het parkeren voor opritten nu al niet. Bewoners rondom de school vrezen dat dit fenomeen zal toenemen.

Daar staat tegenover dat bewoners van de Archipelstraat, bewoners aan het gedeelte Heyendaalseweg – Professor Schrijnenstraat en bewoners aan de Professor van der Heijdenstraat nagenoeg altijd parkeerdruk ervaren. 83% zegt soms of altijd parkeerdruk te ervaren. Juist het verdwijnen van parkeerplaatsen in dit gedeelte zorgt voor problemen.

Tenslotte valt op dat veel bewoners gereageerd hebben op de enquête. Bijna 40% van de bewoners heeft de enquête ingevuld. Tevens hebben veel respondenten de tijd genomen hebben om feedback toe te voegen. Het is duidelijk dat het onderwerp bij de bewoners leeft en reacties oproept.

Alle feedback is anoniem gepubliceerd op de website en in Appendix A van dit rapport.

7. Advies en conclusie

Wij hebben medebewoners geïnformeerd over de plannen van de gemeente. Wij hebben via de website aangegeven wat de consequenties van het plan zouden kunnen zijn. Wij hebben meningen gevraagd van medebewoners via een enquête. Wij denken dat de resultaten voor zich spreken. Bewoners voelen zich niet gehoord en ervaren problemen. Problemen die niet door het plan van de gemeente opgelost gaan worden maar juist zullen vergroten.

Echter, als men bezwaren heeft moet men ook met suggesties en alternatieven komen. De bewoners hebben veel input gegeven, zowel mondeling, via de enquête en via email. Deze adviezen hebben wij gebundeld en de belangrijkste hieronder samengevat. Alle reacties zijn terug te lezen via de “reactie pagina” op de website.

Bewoners zijn zich terdege bewust van het feit van de locatie Heyendaalseweg een drukke uitvalsweg vanuit centrum naar enkele belangrijke plaatsen in de stad Nijmegen is; het RadboudUMC ziekenhuis, de Radboud Universiteit, de HAN en het ROC. Andersom is het een aanrijroute voor mensen die het stadscentrum willen bezoeken. Omdat bewoners het belang zien voor de stad betekent dit echter niet dat er met bewoners geen rekening gehouden hoeft te worden. De laatste 10 a 15 jaar hebben bewoners al veel ingeleverd.

Onderstaande punten zijn samengesteld door het buurtcomité en aangevuld met feedback die door respondenten ingestuurd zijn.

Advies aan de wethouder (financiën, mobiliteit, groen en water, duurzaamheid)

Voer de voorgenomen invoering van eenrichtingsverkeer Professor Huijbersstraat uit.

Voor de voorgenomen invoering van eenrichtingsverkeer Surinameweg uit.

Plaats een zebrapad met blauw voetgangersbord, inclusief een vluchtheuvel bij basisschool Klein Heyendaal om de veiligheid te verhogen. Daar is nu regelmatig handhaving door de politie noodzakelijk.

Verhelp de verdiepte ligging van putdeksels in het wegdek. Dit leidt tot sterke trillingen door zwaar verkeer dat de constructie van de huizen belast en leidt tot geluidsoverlast.

Onderken de problemen die bewoners nu ondervinden. Denk aan drukte, lawaai, luchtvervuiling en parkeerproblemen. Het rigoures opheffen van 50 parkeerplaatsen gaat meer problemen geven dan het oplost – hardrijders krijgen meer asfalt, er ontstaat nog hogere parkeerdruk in de wijken, er verdwijnen parkeermogelijkheden voor bewoners, er zijn minder uitwijkmogelijkheden voor dienstverleners, professionals als bezorgdiensten, klusbedrijven en anderen zullen geen parkeerplaats in de wijk gaan zoeken maar parkeren op straat, minder validen, invaliden, ouderen en ouders met kinderen zullen ook een parkeerplaats in de wijk moeten zoeken.

De enquête wijst uit dat er in meerdere aangrenzende straten reeds hoge parkeerdruk is. Dit komt overeen met de rapporten van de gemeente die eerder opgesteld zijn (Wijkbeheer plan 2016-2019 en Wijkbeheerplan St. Anna (gecombineerd) 2014-2019). Parkeerdruk in de aangrenzende straten zal onacceptabel zijn indien nog eens 10 tot 20 auto's op ieder uur van de dag een parkeerplaats in de wijk moeten vinden.

Onderken dat fietsers ook voor problemen zorgen. Zaken als door rood rijden, het met 3 fietsers naast elkaar rijden, het gebruik van telefoons op de fiets, het rijden zonder licht en rijden op de stoep veroorzaakt nu eenmaal overlast. Handhaving is uiteraard lastig maar kan veel opleveren.

Vind een manier om fietsers en auto's meer gebruik te laten maken van de Groesbeekseweg en Groenewoudseweg. Daar is meer dan genoeg ruimte voor auto's, er is een aparte brede fietsstrook en een groot gedeelte heeft een ventweg.

Een veel gehoorde suggestie is de Heyendaalseweg eenrichtingsverkeer te maken. 's Ochtends stad uit, 's middags stad in.

In het volgend studiejaar hebben HAN en Radboud verschillende aanvangstijden. Wacht dit effect af en onderzoek welke positieve gevolgen dit heeft voor de doorstroming op de Heyendaalseweg.

Bekijk en onderzoek de effecten van bovengenoemde maatregelen en maak daarna nieuwe plannen op de problemen die er dan nog mogelijk zijn.

Alternatieven

Voorgenoemde maatregelen zijn relatief eenvoudig uit te voeren. Daarnaast adviseren wij om onderzoek te doen naar echte alternatieven. Het verkeer zal niet minder worden, de weg zal niet breder worden en de instellingen als HAN, Radboud en ROC zullen niet krimpen. Er zijn tal van alternatieven denkbaar. Wij vragen de gemeente en wethouder om innovatief en out-of-the-box te denken. Een fors probleem wat alleen maar groter wordt, vraagt om innovatieve oplossingen. Denk aan;

Een inhaalverbod voor fietsers (op het eerste gedeelte) van de Heyendaalseweg.

"Leg, om de de Heyendaalseweg te ontlasten een snelfietsroute vanaf de Groesbeeksedwarsweg door de Professorenbuurt aan en plaats tevens een brede fiets- voetgangersbrug bij station Heyendaal die uitkomt op verlengde Groenestraat (en zo bij de achteringang van de HAN)" – Idee Fietsersbond Nijmegen (online gevonden).

De Heyendaalseweg is een 'trauma route'. Verleg deze route naar de Groenewoudseweg – Groesbeekseweg en maak van de Heyendaalseweg een "auto te gast" straat. Dit zal veel problemen oplossen. De Groesbeekseweg heeft aan beide zijden ventwegen en fietspaden en is daardoor een stuk veiliger voor hulpdiensten. Op de Heyendaalseweg krijgen fietsers dan echt meer ruimte en het autoverkeer moet zich aanpassen aan het fietsverkeer. Hardrijders worden geremd, fijnstofwaarden zullen minder zijn, de veiligheid van voetgangers wordt verhoogd en oversteken wordt minder moeilijk en minder gevaarlijk.

Mogelijke oplossing

Het grote knelpunt voor de doorstroming van verkeer op de Heyendaalseweg is de rotonde aan de Heyendaalseweg – Groenewoudseweg. Het verkeer stopt hier en zorgt voor opstopping tot aan de Oranjesingel.

Indien op deze lokatie een fly-over of fly-under c.q. tunnel aangelegd zou worden om fietser en auto's onafhankelijk van elkaar het knooppunt te kunnen laten passeren, zullen veel problemen van doorstroming en filevorming aangepakt worden.

Tevens wordt dan pas recht gedaan aan de uitspraak 'Geef de fietser de ruimte'. Met deze oplossing kan men jaren vooruit. Ook als de prognose van 20% verkeerstoename een feit blijkt te zijn. Nijmegen kan zich hiermee onderscheiden en profileren en een innovatieve oplossing zal een voorbeeld zijn voor andere steden.

Wil de gemeente het probleem echt oplossen en zowel de belangen van fietsers, automobilisten én bewoners dienen, dan vinden wij dat naar deze variant serieus onderzoek gedaan moet worden.

Appendix A – alle ingezonden reacties van buurtbewoners

Onderstaande reacties zijn via mail of via de enquête door bewoners ingezonden. Wij hebben bewust gekozen om alle reacties op te nemen zodat niet het beeld kan ontstaan dat het buurtcomite een selectie gemaakt heeft uit de inzendingen.

“De parkeerdruk in mijn straat wordt (in elk geval overdag) vooral veroorzaakt door mensen die parkeergeld in het centrum ontlopen. Men parkeert hier en gaat te voet of per fiets richting centrum.”

“De parkeerdruk in mijn straat wordt (in elk geval overdag) vooral veroorzaakt door mensen die parkeergeld in het centrum ontlopen. Men parkeert hier en gaat te voet of per fiets richting centrum.”

“Al jarenlang is er parkeerdruk in onze straat. Meermalen contact gehad daarover met gemeente/wijkvertegenwoordiger. Nu al vaak 's avonds auto in de Lange Wendelstraat omdat er geen plaats is! Graag betaald parkeren met vergunning voor bewoners of blauwe zone en vergunning bewoners.”

“In onze straat is meestal genoeg plek (bijvoorbeeld voor mensen die op bezoek komen) maar het is ook wel eens vol, dus als er aan de Heijendaalseweg minder plekken komen voorzie ik wel drukte in onze straat, omdat wij de eerste straat in de wijk zijn vanaf de Heijendaalseweg. “

“Ik heb een eigen oprit voor twee auto maar ben wel erg blij met de parkeerplaatsen aan de overkant van de weg (vlak bij de school). Bij bezoek, verjaardag, feestje enz. kunnen mensen makkelijk de auto kwijt. Dat is natuurlijk luxe maar wel fijn. Ook vind ik die plekken belangrijk bij het oversteken met onze kinderen met de fiets: even op zij op de parkeerplaats gaan staan en wachten op dat ene moment dat het snel kan. Als de plekken verdwijnen moet ik met mijn kinderen op het fietspad zelf wachten. Dat geldt ook voor uitpiekeren met de auto op de drukke weg, eerst even op de parkeerplek gaan staan en wachten op het gaatje.

De gemeenste zou met een creatief plan moeten komen en moeten investeren in de bereikbaarheid (samen met de Ru) van Heyendaal/Radboudumc/Universiteit en HAN door deze ook te ontsluiten via Groesbeeksweg door bv extra spoorbrug te maken met doorgang achter bij Hoogeveldt en auto's meteen achter bij Toernooivelden laten aankomen.”

“Ik ben als ondernemer gevestigd aan de Heyendaalseweg aan de even zijde (waar de herinrichting plaats zal vinden), ontvang bijna dagelijks goederen en bezoekers. Ik voorzien grote problemen voor mijn bedrijfsvoering in de vorm van financiële schade, waardevermindering van mijn onroerend goed en verkeersproblemen bij de aflevering van goederen. De verkeersoverlast voor de deur is op piekuren al onredelijk hoog en het grootste knelpunt wordt nu veroorzaakt door de rotonde Heyendaalseweg/Groenewoudseweg. Het ontbreken van verkeerslichten veroorzaakt in de ochtend lange files vanaf de Archipel;straat tot aan de rotonde. Hierdoor is de emissie van fijnstof (PM2,5) zodanig hoog dat een gevaar voor de gezondheid van aanwonenden aanwezig is.

De herinrichtingsplannen zullen leiden tot een nog grotere doorstroming van fietsers en daardoor tot een nog grotere stagnatie van het overige verkeer, waardoor de problemen van aanwonenden zullen toenemen. De stagnatie zal eveneens toenemen door leveranciers en bezoekers voor bedrijven en particulieren. Daarbij komen dan nog de parkeerproblemen voor aanwonenden en andere bewoners van de wijk.

Ik voorzie het volgende: Als autoverkeer en fietsers gescheiden worden (zoals de herinrichting beoogt) dan zal met name de doorstroming van de fietsers toenemen en leiden tot eerder genoemde stagnatie aan de rotonde voor autoverkeer. Tevens zal de snelheid van de fietsers toenemen, mede door toenemend gebruik van e-fietsen, hetgeen niet alleen de verkeersveiligheid voor deze groep nadelig zal beïnvloeden maar ook een probleem vormt voor overstekende buurtbewoners en bezorgers.. Al met al: een onzalig plan waarbij niemand gebaat is en een kwaliteitsvermindering van de leefomgeving veroorzaakt. Wat is belangrijker: de leefomgeving van de bewoners of passerend werk/woonverkeer?"

"De door de gemeente Nijmegen aangegeven noodzaak tot herinrichting van de Heyendaalseweg, wordt niet door mij gedeeld. Als de gemeente toch een probleem ziet, dan moet de oplossing gezocht worden in een effectievere verkeersafhandeling. (spreiding van verkeersdrukte over de gehele keten)"

"Er is geen noodzaak voor herinrichting Heyendaalseweg. Het laatste voorstel van de gemeente Nijmegen zijn oplossingen in de marge met grote gevolgen voor de bewoners van de Heyendaalseweg."

"Ik heb op dit moment al last van auto's die pontificaal voor mijn oprit geparkeerd worden als ouders hun kinderen "snel" van school oppikken. Vraag me af wat iemand bedenkt als je dan ook nog minder parkeerplaatsen hebt op dit stuk. Niet over nagedacht als je het mij vraagt."

"De auto verkocht wegens gebrek aan parkeerplekken, meestal niet voor de deur. Verderop werd hij aangereden zonder bericht van de schuldige. In de straat is het parkeren een puinhoop. Naar de stad en het zwembad moet ik omrijden omdat de kruispunten onoverzichtelijk zijn. De fietspaden zijn in deze buurt gevaarlijk, mijn fiets heb ik al jaren geleden weggedaan. (geen internet, geb.24-01-1929)"

"1. De veiligheid van de fietsers stadwaarts blijft een probleem.

2. Welk alternatieven biedt de gemeente voor de wegvallende parkeerplekken én voor de toekomstige extra parkeerdruk (Cum Laude + herbestemming Jorismavo?) 'Auto-opvang' in parkeergarage Limos?

En het blijft de vraag waarom er niets is gedaan met waardevolle suggesties en realistische voorstellen van meedenkende buurtbewoners..."

“Als bewoner en ondernemer ben ik geschrokken van het opheffen van bijna 50 parkeerplaatsen. Het feit dat belangen van fietsers voorrang moeten krijgen boven belangen van bewoners, steekt enorm.

Het probleem wat de gemeente wil (en moet) oplossen is de algehele doorstroming op de Heyendaalsweg. Het knelpunt voor doorstroming zit bij de rotonde Heyendaalseweg/Groenewoudseweg en nergens anders. In eerste instantie moet voor dit knelpunt een oplossing gevonden worden. Alternatief is om aan het begin van de keten, voordat verkeer de Heyendaalseweg op gaat, in te grijpen. Hiermee kan men het verkeersaanbod spreiden en enigszins de verkeersdruk op de Heyendaalseweg verminderen.

Wil de gemeente echt dit probleem oplossen en wil men de stad in Nederland en daarbuiten profileren als fietsstad of groene stad, dan is een groter plan dan dat er nu ligt, noodzakelijk. Zeker gezien de voorspelling van de gemeente dat het verkeeraanbod nog eens met 20% zou kunnen groeien. Dus geen gerommel in de marge zoals nu het geval is. Denk aan een auto- of fietstunnel, een fly-under of fly-over als vervanging van de rotonde. Hiermee wordt de doorstroming bij de rotonde Heyendaalseweg/Groenewoudseweg bevordert. Dan lossen andere problemen vanzelf op en komt er lucht op dit traject. Letterlijk en figuurlijk.

Ook aan het begin van de keten (kruispunt Groesbeekseweg – Heyendaalseweg of wellicht nog eerder in het hoofdtraject, lees Waalbrug, Oranjesingel, Wedren en Coehoornstraat) dient men alternatieven te bieden en andere routes te stimuleren. Zo heeft de Groesbeekseweg brede fietsstroken en aan beide zijden een ventweg. Hier is nog heel veel ruimte en het is er rustig vergeleken met de Heyendaalseweg. Fietsers worden daar gescheiden van auto's en er is meer ruimte voor een calamiteiten route.

Wat betreft mijn eigen woning en vestigingsadres van mijn onderneming. Ik woon aan de even zijde en ik voorzie problemen met het parkeren van klanten, van bezoekers en medewerkers als parkeerplaatsen verdwijnen. Zij moeten de wijk in en zoeken naar vrije parkeerruimte. Ik ben eigenaar van een bovenwoning, heb dus geen achteringang tot mijn beschikking en moet het van de voordeur hebben. Ik heb een gehandicapte vader die ik nu op het gemak uit kan laten stappen in een parkeervak, dat wordt straks een zeer stressvolle en hachelijke situatie. Naast het feit dat ik verder naar mijn woning moet lopen en meer tijd kwijt ben is het mij duidelijk, uit eigen ervaring, dat in achterliggende straten gedurende de dag en avond de parkeerplaatsen voor circa 80 % bezet zijn. Ik heb de afgelopen weken 's avonds om 00.00 uur, op het maatgevend moment volgens een van de rapporten, in de buurt rondgelopen om dit nog eens te verifiëren. In de driehoek Heyendaalseweg, Archipelstraat, Professor Hoogveldstraat zijn maximaal 10 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit betekent dat er niet eens voldoende plaatsen zijn om auto's in mijn gedeelte van de Heyendaalseweg kwijt te kunnen.

Ik hoorde dat er twaalf (12) KvK inschrijvingen in 'mijn' gedeelte van de Heyendaalseweg zijn dus meer ondernemers zullen vergelijkbare problemen hebben. Een onbegrijpelijk plan waarbij volledig aan ondernemers die klanten, bezoekers en medewerkers ontvangen, voorbijgegaan wordt. Daarnaast ben ik bang voor waardevermindering van mijn woning, mijn woning moet voor een gedeelte voor mijn pensioen zorgen.

Al met al zie ik een slecht doordacht plan wat geen oplossingen biedt voor zowel de korte- als lange termijn. Daarbij is participatie door bewoners niet veel waard gebleken, de gemeente komt met een ander plan en laat het plan waar de focusgroep nagenoeg unaniem mee instemde, waaien. Op het gebied van communicatie is het project ook nog eens amateuristisch uitgevoerd. Wie heeft er van nijmegen.mijnwijkplan.nl gehoord? Waarom is niet gecommuniceerd dat hier informatie gedeeld zou worden? Waarom is er na de eerste medeling begin 2017 nooit meer iets vernomen? Dan hadden bewoners eerder kunnen reageren. Nu moesten we door enkele alerte buurtbewoners geïnformeerd worden.

Ik woon 15 jaar aan de Heyendaalsweg. Ik heb gekozen om vanuit het drukke centrum te verhuizen naar een levendige, gezellige en drukke straat. In deze 15 jaar is hier weinig meer van over en is een karakteristieke straat veranderd in een verkeersbaan waar mensen niet over kunnen steken, die niet aangelegd is om de huidige hoeveelheid verkeer te verwerken, ook niet na uitvoering van dit plan en waar een uur per dag chaos ontstaat door verkeerd beleid. Dit plan zal problemen voor auto's, fietsers en bewoners vergroten. Helaas moet ik constateren dat hier de lokale politiek faalt. Ik had meer visie, bestuurlijke kracht, durf en vernieuwing verwacht van de stad waar ik al 50 jaar woon en werk.

Ik ga er van uit dat de gemeente naar bewoners luistert, zich bezint over het huidige plan en serieus omgaat met ideeën en suggesties. De overheid is er tenslotte voor bewoners. Ik ben er van overtuigd dat er alternatieven zijn waar alle partijen zich in kunnen vinden.”

“Voor een goede doorstroming van/naar stad en veiligheid fietsers zijn toch twee rijbanen noodzakelijk. Hulpdiensten zullen ook gebruik moeten blijven maken van de beide rijrichtingen. Daarbij bereikbaarheid van onderwijs instellingen en ziekenhuis: ook regio functie en dus bereikbaar moeten blijven met de auto. De bushalte/route is hier al weggehaald.

Weghalen parkeerplaatsen levert niets op dit relatief korte stuk. Aanbod fietsers blijft onverminderd. Daarbij waterbed effect: drukke auto's de wijk in. Aantrekkingskracht stad is juist voor de de grote instellingen als ziekenhuis en uni is goede bereikbaarheid en centraal gelegen.

Wordt minder als doorstroom beperkt wordt. Vanaf de Waalbrug de meest directe weg om naar deze locaties te komen. “

“Bezwaar tegen parkeervergunning.”

“Parkeerdruk overdag door niet aanwonende. De mensen parkeren hier de auto en gaan dan lopen of met de fiets naar de stad of anderszins. Om geen parkeergeld te behoeven betalen. Bezwaar tegen parkeervergunning.”

“Een goed fietspad aan de Heyendaalseweg lijkt mij zeer aan te bevelen mits er tegenover staat dat de fietsers gecontroleerd worden op verlichting.”

“Over parkeren: altijd parkeermogelijkheden omdat de auto in de zijstraat (Curacoaweg) staat waar mijn achterom is.”

“De parkeerplaatsen zijn veel te smal met het gevolg dat ik vaak half op de stoep parkeer, omdat ik al heel vaak schade aan mijn auto heb gehad, toen hij normaal in het parkeervak stond, maar daardoor ook half op het fietspad. En het is een drukke fiets-sstraat.”

“In onze straat zijn al sinds ongeveer 3-4 jaar plannen om te komen tot betaald parkeren omdat de druk van het parkeren van niet-bewoners erg groot is. We zitten aan de rand van het betaald parkeren-gebied en moeten onze eigen auto’s steeds verder weg parkeren. De gemeente traineert die plannen door steeds andere voorwaarden op te werpen. De initiatiefnemers hebben inmiddels het bijltje erbij neergegoid.”

“Woongenot mag niet in gevaar worden gebracht.”

“Als inwoner van Cuarcaoweg die regelmatig de Heyendaalseweg over wil steken ervaar ik slechts op de ochtend-en avondspits drukte. De rest van de dag valt het mee. Zijn de gemeentelijk plannen echt nodig? De problemen van meer overlast en verplaatsende parkeerdruk zie ik als zeer reëel.”

“1) Waarom wordt de Groesbeekseweg met dubbele ventwegen niet ingezet voor aan- en afvoer van verkeer?

2) Waarom geen invoering betaald parkeren zodat de bewoners van de omliggende straten hun auto kwijt kunnen. Bewoners van de Archipelstraat zouden dat graag ingevoerd zien.”

“Parkeerdruk in Archipelstraat is nu al enorm omdat de Archipelstraat de laatste straat zonder parkeervergunning is. Daarnaast is de Heyendaalseweg ter hoogte van de Montessorischool enorm druk in de ochtend. Door parkeren aan even zijde af te schaffen ontstaan nog gevaarlijkere situaties dan nu al het geval is. Ik ben dan ook een groot tegenstander”

“Zeer slecht idee, los een probleem op maar gevolg is meer veiligheidsproblemen en parkeer problemen.”a

“Ja altijd parkeerdruk. Ook omdat net buiten gebied betaald parkeren plus geen duidelijke parkeerhavens aangegeven, dus iedereen parkeert maar raak. geen optimaal gebruik van ruimte. Veel niet wijkbewoners maken gebruik van gratis parkeren en toch vlakbij centrum.. zeer irritant!”

“De 1e en 5e vraag zijn ietwat onduidelijk. Het feit dat men op de site is beland en de enquête invult, geeft aan dat de bezoeker op de hoogte is. Ik ben bij mijn antwoord er van uitgegaan dat bedoeld is te vragen of ik door de gemeente of in ieder geval anders dan d.m.v. de rondgedeelde brief/informatie op deze site op de hoogte was van de concrete plannen: dat was ik niet, althans niet anders dan dat men aanpassingen overweegt.

Qua oplossing denk ik niet dat een en ander echt is op te lossen, hooguit door eenrichtingsverkeer in te voeren maar ik neem aan dat daar – mede i.v.m. gebruik door de hulpdiensten – geen sprake van kan zijn. “

“Graag zou ik beter geïnformeerd willen worden door de gemeente over de plannen. Helaas konden wij niet bij de informatie avond aanwezig zijn. Het zou dan heel fijn zijn als er wel een mogelijkheid is voor het ontvangen van notulen of een uitnodiging voor de volgende bijeenkomst.”

“Vanaf het begin van het proces is door de gemeente aangegeven dat centrale doelen van de herinrichting waren: het verbeteren van de doorstroom van fietsverkeer, vergroten groenvoorzieningen, verminderen ruimte voor de auto en het vergroten van het woongenot van de bewoners. In het huidige plan van de gemeente wordt een minimale verbetering gerealiseerd op de eerste twee doelstellingen die volledig te koste gaat van de bewoners, en gebeurt er niets met de derde doelstelling (reductie belasting door autoverkeer). In het proces met de focusgroep bleek bevordering van doorstroom van fietsverkeer een veel belangrijkere doelstelling te zijn dan de andere; ideeën om het autoverkeer te reduceren werden zelfs herhaaldelijk zonder argumentatie als irrelevant van tafel geveegd. De indruk ontstaat hierdoor dat het betrekken van de bewoners alleen voor de Bühne was, bedoeld om een schijnlegitimiteit te geven aan het nu voorliggende plan.

Belangrijkste knelpunt in het huidige plan betreft de sterke reductie van de parkeerfaciliteiten op de Heyendaalseweg (meer dan halvering van parkeerruimte), die met name in het deel tussen de kruisingen met de Groesbeekseweg en Professor Schrijnenstraat/Curacaoweg tot een zeer substantiële – en daarom onacceptabele – reductie van het woongenot zal leiden. In dat deel van de weg heeft vrijwel geen van de huizen een oprit terwijl op elke avond veruit het grootste deel van de parkeerplaatsen bezet is. Deze empirische constatering leidt tot twijfel over de kwaliteit en mogelijk ook onafhankelijkheid van het uitgevoerde parkeeronderzoek. De parkeerdruk die zal ontstaan zal ongetwijfeld nadelige en onwenselijke uitstralingseffecten op de hele wijk hebben.

De enige reële manier om meer ruimte aan fietsers te geven op het betreffende gedeelte van de Heyendaalseweg is die ruimte af te nemen van de auto en niet van de bewoners. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door dit stuk Heyendaalseweg voor doorgaand autoverkeer af te sluiten op de spitsmomenten 's ochtends en 's middags. Dat zou ook kunnen door het betreffende gedeelte eenrichtingsverkeer te maken. In beide gevallen zijn oplossingen voor de hulpdiensten goed denkbaar. Wat het proces duidelijk gemaakt heeft is dat iedere andere oplossing ten koste van de bewoners gaat. Bevorderen van fietsverkeer is een goede zaak, al was het alleen maar in het licht van ecologische duurzaamheidsdoelstellingen. Het huidige plan offert evenwel sociale duurzaamheid op voor schijnwinst inzake ecologische duurzaamheid: het is niet aannemelijk dat de nu voorgestelde herinrichting gebruik van de fiets in dit deel van de stad zal stimuleren en het plan doet niets aan het veel grotere probleem van het door het autoverkeer veroorzaakte fijnstof. Het kan toch niet de bedoeling van de gemeentelijke politiek zijn om bewoners de dupe te laten worden van een niet doordacht duurzaamheidsbeleid.”

“Buiten de hoge parkeerdruk in onze straat, geeft de herinrichting van de kruising Heijendaalseweg/Groenewoudseweg veel extra verkeersdruk vanwege de sluiproutes die mensen nemen om de files op de Heijendaalseweg te ontwijken. Overigens zijn de enorme files die zich nu 's ochtends en 's avonds op de Heijendaalseweg vormen niet bijzonder goed voor het milieu en de hoeveelheid fijnstof in de lucht. Een beter plan waarvan zowel het fiets- als autoverkeer profiteert, zou mij zeer welkom zijn. Heeft de gemeente Nijmegen als eens nagedacht over een fietsrotonde op hoogte? Dat geeft de auto doorgang en fietsers lucht en bovendien kan het een mooi paradepaardje worden voor een stad die zich zo graag profileert als fietsstad.

Overigens laat de communicatie ook nog wel wat te wensen over. Ik kijk als betrokken burger toch regelmatig op de website van de gemeente Nijmegen en had hier nog nooit van gehoord.

Hartelijke groet, en dank voor jullie initiatief”

“Bezwaar:

1. Voor oudere mensen een plan wat on acceptabel is en onbegrijpelijk is. Er Ontstaat een ernstige be perking van bereikbaarheid woning.
2. Forse waarde vermindering van woning.
3. Er is al een hoge pakeerdruk.

Suggestie:: eenrichting verkeer”

“Ik heb een eigen oprit met parkeergelegenheid en merk wel dat er steeds mensen bij ons voor de deur parkeren, dus de parkeerdruk is toegenomen.”

“* 1* Je kan wel parkeren voor de deur (meestal), echter is de parkeerplek te smal en kans op autoschade is groot. Ofwel door fietsers die niet opletten en tegen of langs de auto rijden ofwel door vandalisme op de late avond/nacht. (nagenoeg elke avond stapavond). De auto veilig uit- en instappen kost veel tijd door verkeersdruk in de drukke ochtend en middag.

2 Ik kan het niet geloven waarom men per sé al het verkeer door dit smalle straatje willen persen! Dit kon wel met de verkeersdruk van vijftig jaar geleden, maar dit kan allang niet meer met de verkeersdruk van de afgelopen tien jaar.

3 Ja, we hebben een uitnodiging gehad van de gemeente om mee te doen met de focusgroep. Na aanmelding NIETS meer vernomen. Ook geen informatie. Heel slordig van de gemeente, de betrokken ambtenaar en de verantwoordelijke wethouder. “

“Ik ben het volkomen eens met de bezwaren die door de bewoners naar voren zijn gebracht. Zij ervaren grote problemen door het voorstel van de gemeente dat mij tot voor kort onbekend was om 50 parkeerplekken op te heffen.. Als fietser houd ik rechts en heb ik geen behoefte aan meer ruimte op de Heyendaalse weg. Bovendien liggen er aan beide kanten van de Heyendaalseweg, .tussen Archipelweg en rotonde, wegen waar nauwelijks auto’s over rijden .”

“Vrees voor waardevermindering van de woning indien parkeerplaatsen verdwijnen want deze P-plaats was voor mij ook een van de redenen om deze woning te kopen.

Gaat de Gemeente dit compenseren?

Geen zicht op mijn “kostbare” auto die nu voor mijn woning staat en straks in een zijstraat, is niet prettig!!

Slepen met je boodschappen, vakantie spullen enz. is erg onhandig!

Mijn voorstel is: Maak een 30km zone met hoge drempels (zoals in Brakkenstein) zodat het meeste verkeer via De Groesbeekseweg zal gaan rijden en de fietsroute en schooloversteekplaats veiliger worden.”

“De gevaarlijkste weggebruikers zijn fietsers: ze fietsen door rood, rijden vaak zonder licht en fietsen over de stoep.

Zelf ervaar ik geen parkeerproblemen, maar als de parkeerplaatsen worden opgeheven voorzie ik problemen voor zowel bewoners als bezoekers. Waar moeten zij parkeren?”

“Ik ben groot voorstander van de plannen van de gemeente. Ik vind het een goed idee om fietsers meer ruimte te geven op de heijendaalseweg. Dat maakt het zeker veiliger. Dat daar parkeerplaatsen voor moeten wijken lijkt me geen groot probleem. Veel mensen hebben een eigen oprit en of garage en in de zijstraten is nog veel ruimte. Ook bij mij voor de deur vlak op de hoek van de heijendaalseweg. Dat het dan wat drukker wordt bij mij voor de deur lijkt me overkomelijk. Een overzichtelijker heijendaalseweg met meer ruimte voor fietsers levert veel voordeel op.”

“Ik denk dat het verbreden van het fietspad geen goed idee is het fietspad is breed genoeg je hoeft niet met z.n 3 naast elkaar te fietsen. als je nu aan 1 kant de parkeerplaatsen gaat weghalen zal de parkeerdruk hier in de wijk enorm toenemen ook kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan denk hierbij bij laden lossen of denk aan invalide die aan de kant wonen waren de parkeerplaats wordt weggehaald.”

“Ik heb veel waardering voor het fietsbeleid van de gemeente. Toch vind ik deze plannen teveel doorgesloten. De fietsers naar de Universiteit e.o. vinden goed hun weg, auto’s moeten hen nu allereerst volgen en voor laten gaan. Dat werkt prima.

De plannen betekenen echter verslechtering voor de helft van de bewoners van de Heyendaalseweg, zoals verwoord in jullie reactie. Deze wijk wordt bovendien al graag gebruikt door slimme automobilisten die in de buurt werken en weten dat het hier gratis parkeren is.

Het kan niet de bedoeling zijn dat de kwaliteit van wonen, het belang van de bewoners, in deze wijk achteruitgaat voor het belang van de fietsers naar de campus. Nogmaals: buiten proporties!”

“Wat ik mis in deze enquête is wat ik vind van het plan van de gemeente om parkeerplekken aan de westzijde van de Heyendaalse weg op te heffen en een vrij liggende fietsstrook te maken.. Dit lijkt mij geen oplossing voor de problemen. In mijn ogen zijn dat vooral de gevaarlijke oversteek bij Klein Heyendaal, en de vooral door de grote verkeersdruk van fietsers gevaarlijke rotonde bij de kruising met de Groenewoudse weg. Ik ben het eens met jullie bezwaren. Daarnaast denk ik dat een vrij liggende fietsstrook bij Klein Heyendaal tot extra oversteek problemen voor overstekende kinderen gaat leiden. Ik word graag op de hoogte gehouden, Veel succes”

“De leefkwaliteit aan de Heyendaalseweg is afgenomen. Nog even een samenvatting van knelpunten: Dit heeft te maken met (bewuste, geplande) concentratie van het auto-verkeer met toenemende drukte tot gevolg, Daarnaast is door de aanleg van de rotonde bij de kruising met de Groenewoudseweg de doorstroming verslechterd tijdens de perioden met veel fietsverkeer. De rotonde loopt dan vast op de fietsers die de autodoorstroming lamleggen, waardoor een dagelijks rotonde-infarct ontstaat. Dit leidt tot lange files met de daarmee samenhangende luchtvervuilingsproblematiek en de onmogelijkheid in die periode de afrit af of op te komen en de straat uit te geraken. Ook buiten die files om levert de combinatie van heel druk fiets- en autoverkeer levert gevaarlijke situaties op. Bijvoorbeeld bij de oversteekplaats ter hoogte van basisschool Klein Heyendaal, maar ook bij het in- of uitrijden van opritten. De inrichting van de straat houdt met al deze factoren nu geen rekening. De fietsers hebben relatief weinig ruimte tov de auto’s.

Het is nu een met name voor auto's brede asfaltweg die op rustige momenten uitnodigt tot (te) hard rijden, visueel een race-baan. Dit te hard rijden gebeurt dan ook regelmatig, met name 's nachts. Ook rijdt er veel vrachtverkeer. Door de slechte uitvoering van de integratie van de rioolputdeksels in het wegdek levert dit zware verkeer veel trillingen op, duidelijk voelbaar in de huizen langs de weg en volgens aannemers zelfs schadelijk voor de huizen. Tijdens het begin en eind van de schooldag zijn er parkeerproblemen, met name rond de basisschool.

De aankondiging dat dit deel van de Heyendaalseweg opnieuw ingericht gaat worden klonk dan ook als een kans. Een mogelijkheid om door slimme inrichting en aanvullende maatregelen in de omringende gebieden (bijv. andere verkeersgeleiding) voor een deel van de knelpunten een oplossing te implementeren.

Het is teleurstellend dat na een heel circus van interactie de voorgestelde uitvoeringsplannen nauwelijks verbetering lijken te gaan leveren en het parkeerprobleem zelfs nog zullen gaan verergeren. Ik voel me niet gehoord."

"Opheffen van de parkeerplaatsen lijkt het probleem te verergeren"

"In de Archipelstraat (tussen Heyendaalseweg en Groesbeekseweg) wordt vrijwel altijd parkeerdruk ervaren, zodanig dat de eigen auto regelmatig niet in de eigen straat geparkeerd kan worden. Deze parkeerdruk (alsmede de parkeerdruk op de Heijendaalseweg) kan gereguleerd worden door betaald parkeren. Dit voorkomt en vermindert langdurig parkeren door niet-buurtbewoners en anderen als werknemers in het centrum, vakantiegangers en bezoekers van horecagelegenheden.

Eerdere initiatieven van de gemeente tot betaald parkeren in de Archipelstraat werden belemmerd door bewoners van de Groesbeekseweg.

Na parkeerdruk meting en verzoek om betaald parkeren door vrijwel alle bewoners van bovengenoemd deel van de Archipelstraat werd een en ander in eerste instantie getraineed door de gemeente. Na bijna 2 jaar werd in tweede instantie de opvolger van de contactpersoon vanuit de gemeente onvoldoende geïnformeerd; daardoor zou het hele proces opnieuw gestart en doorlopen moeten worden. Na deze gang van zaken is besloten te wachten op vervolg initiatieven.

Bij nieuwe initiatieven is het verstandig een zorgvuldig stappenplan met bewaakt tijdpad te hanteren, door terzake kundigen die over voldoende tijd beschikken.

Het is duidelijk dat veranderingen op de Heijendaalseweg gevolgen hebben voor de belendende straten. In die context is het goed dat die erbij betrokken worden!

Wat betreft suggesties: betaald parkeren invoeren in hele gebied; doorstroming rotonde bevorderen; inhaalverbod op Heijendaalseweg; consequent handhaven bij verkeersovertredingen; eventueel fietsgelegenheid verbreden door versmallen trottoirs."

“Op ons gedeelte van de Heyendaalseweg is een aantal jaren geleden “betaald parkeren” ingevoerd. Sindsdien is er bijna altijd plaats voor de deur van ons huis. Alleen in het spitsuur en tijdens opening en sluiting van de tegenoverliggende school is het soms wat voller. Wel is het af en toe moeilijk om te fileparkeren door de drukte van het verkeer op de Heyendaalseweg zelf en ook het wegrijden vanaf de parkeerplaats de weg op kan dan lastig zijn.

Ik kan nog niet overzien hoe de situatie zal worden als het project Cum Laude klaar is en de bewoners van dat project hun auto’s mogelijk voor een deel op straat zullen parkeren.”

“Het plan van september: zo laten als het is, alleen verbeteren op enkele punten zoals zebra/verkeerslicht, vergroeiing en 1-richting prof. Huijberstraat is de oplossing. Dit plan raakt kant noch wal. De fietsers zijn juist het probleem en dat wordt alleen maar groter als dit wordt doorgevoerd. Onacceptabel”

“Met name op het moment dat de kinderen naar school worden gebracht of worden opgehaald is er enorme parkeerdrukke bij de basisscholen. In de ochtend leidt deze grote parkeerdrukke in combinatie met een massaal aantal fietsers tot onveilige situaties.

Vraag: is er bij parkeeronderzoek rekening gehouden met nieuwbouwproject op de hoek van Groesbeekseweg en de Heyendaalseweg.

Suggesties:

- Verwijderen rotonde Groenewoudseweg
- aanleg 1 breed fietspad dat zowel staduitwaarts als stadinwaarts kan worden gebruikt, separaat van de rijbaan voor auto’s
- Verplaatsen calamiteiten route of verplaatsen brandweerkazerne en ambulance post
- uitbreiden parkeervergunning zone, zodat parkeerbehoefte beter wordt gereguleerd “

“Door de enorme drukte op de weg door auto en fietsers is het voor alle verkeersdeelnemers maar vooral kinderen zeer onoverzichtelijk en onveilig, Dat los je niet op door enkel een fietspad te verbreden. Wij zouden juist meer groen willen zien aan de Heyendaalseweg. Voor behoud van de charme van de Heyendaalseweg maar zeker ook ivm fijnstof.”

“Parkeren aan één zijde van de weg omwille van de fietsers lijkt me zeer vergezocht. Verkeer dat heen gaat moet toch ook terug?”

Slechts aan de even kant van de weg zijn de fietsers dan veilig in de ochtend op de weg naar de campus toe. Piekmoment is daarbij tussen 8.30 en 8.45.

Iedere avond echter is het een gevecht voor diezelfde fietser juist aan de oneven kant om zich veilig langs de file richting kruising Groesbeekseweg te verplaatsen. In geen van beide plannen zie ik hier in iets verbeteren.

Het enige wat bereikt wordt door slechts één kant van de weg als parkeerruimte in te zetten is nóg minder parkeerplaatsen in Nijmegen Oost terwijl het aantal auto’s van de bewoners hierdoor heus niet af zal nemen.

Iedere ochtend loopt het verkeer op de Heyendaalseweg vast door de rotonde op de kruising met de Groenewoudseweg. Door de stroom van fietsers is het als automobilist niet meer mogelijk de rotonde te verlaten of op te rijden.

In de avondspits loopt het verkeer vast omdat het niet door kan stromen naar de Coehoornstraat.

In beide gevallen heeft het niets met de indeling van de Heyendaalseweg zelf te maken. “

“Wij blijven graag geïnformeerd over het verdere verloop. Onze complimenten voor de professionele website en voor de enquête!”

“De bewoners van de Archipelstraat (deel gelegen tussen Groesbeekseweg en Heyendaalseweg) zijn ruim twee jaar in gesprek geweest met de gemeente Nijmegen (heren Van Gelder en Kutschenreuter) om gezien enorme parkeerdruk, betaald parkeren ingevoerd te krijgen.

Ondanks mondelinge toezegging door beide heren tijdens overleg bij een van de bewoners thuis om als eerste stap een informatie-avond te beleggen, is niets meer vernomen.

Bij latere navraag werd glashard de toezegging om als eerste stap een informatieavond te organiseren ontkend.

Waarom verliezen mensen het vertrouwen in de gemeente/ politiek..... !? “

“Dit moeten we niet willen.”

“Het proces van inspraak lijkt geen invloed te hebben op het plan zoals het er nu ligt.”a

“Grootste stap in veiligheid fietsers is te bereiken door verlaging auto-verkeersdruk. Dat komt niet direct tot stand door de herinrichting.”

“Fietsers alleen in de ochtend aanvullende veiligheid (breder fietspad) bieden en niet in de middag komt over als window dressing.”

“HDW is veel drukker geworden. Wij als bewoners zitten daarmee. Tel daarbij op dat de rotonde de toegang tot onze opritten ernstig bemoeilijkt heeft en meer filevorming veroorzaakt tijdens de spits, dan is het duidelijk dat de HDW in leefkwaliteit achteruit gegaan is. Er mag niet afgewenteld worden op anderen, wel op ons.”

“Als bewoner kan ik dus niet meer voor mijn woning parkeren in de toekomst. De waarde van de woning zal dus verminderen.”

“Ik parkeer mijn “kostbare” auto niet graag in een zijstraat zonder dat ik er zicht op heb.”

“De gemeente heeft duidelijk een vooropgezet idee dat ze hebben ‘verkocht’ tijdens de bijeenkomsten. “

“Ik krijg steeds meer de indruk dat inspraak slechts voor de vorm is geweest en niet om inhoudelijk daadwerkelijk de mening van de buurt te laten meewegen in het proces.”

“Ik ervaar de parkeerdruk niet als laag. Hoe de gemeente mij de mogelijkheid tot inspraak geboden heeft weet ik niet, maar het was wat mij betreft onvoldoende.”

“De Heyendaalseweg is nu al te druk. Als ik ’s morgens naar mijn werk fiets is het gevaarlijk rond basisschool Klein Heyendaal en staat er een autofile tot aan de rotonde te stinken in de ochtendspits.”

“Wij ervaren steeds meer parkeerdruk.”

“Ik ben voor een mooie groene fietsstad.”

“Ik denk dat de zorgen die u in de brief uiteenzet reëel zijn. Ik denk dat er flinke parkeerproblemen zullen ontstaan.”

“De drukte op de Heyendaalseweg leent zich er vaak niet voor om even een paar keer de straat over te steken.”

“Natuurlijk is het goed om de straat uit ideologisch oogpunt veiliger te maken voor de fietser. De huidige situatie leidt echter niet tot een verhoogd aantal verkeersongevallen, zover ik het kan inschatten.”

“Goeie genade het wordt er niet beter op, het weghalen van de parkeerplaatsen aan jullie kant [even zijde] lijkt mij onzinnig.”

“Er is helemaal geen sprake van verlaging van verkeersdruk.”

“De Heyendaalseweg is druk en onveilig, maar ook prachtig en belangrijk.”

“Wij zouden graag zien dat fietsers veel veiliger dan nu gebruik kunnen maken van de Heyendaalseweg, maar we begrijpen ook dat auto’s ruimte moeten hebben [om te parkeren], liefst niet ten koste van groen.”

“Door het verbreden van het fietspad wordt de fietser meer ruimte gegeven. Als er niet gehandhaafd wordt (rijden door rood, 3 fietsers naast elkaar, op de stoep rijden en het gebruik van smartphones op de fiets) en de autodruk net zo hoog blijft of zelfs nog groter wordt (+20%), wordt hier geen probleem opgelost. Er worden extra problemen gecreeerd; ’s avonds en vooral in de zomermaanden wordt op de Heyendaalseweg erg hard gereden. Met nog eens 40 cm extra fiets asfalt wordt de racebaan breder gemaakt. Daarnaast krijgen bewoners aan het gedeelte Archipel – Professor Schrijnenstraat een enorm parkeerprobleem omdat achterliggende straten al nagenoeg maximaal gevuld zijn, zeker in de avonduren.”

“Fijn dat Nijmegen een groene stad wil zijn maar dit plan gaat de verkeersproblemen op de Heyendaalseweg niet oplossen. Fietsers hebben voldoende ruimte op 2 uur per dag na.”

“Elke dag parkeren mensen, die in de stad werken hun auto in onze wijk. Omdat onze wijk op de grens van gratis parkeren ligt, nemen deze mensen hun fiets mee en gaan dan zo naar de stad. Ook tijdens evenementen staat de straat vol met auto's.”

“Mijn bezwaar tegen de geplande wijzigingen/verwijdering van parkeervakken heeft betrekking op parkeerdruk in onze straat (Archipelstraat). Onze straat is gelegen op het grensgebied van de betaaldparkeerzone. Hierdoor merken wij dat vaak wordt uitgeweken naar parkeren in onze straat door zowel bewoners van andere gebieden als dagjes mensen (parkeren van lang tot kortdurend). Indien de parkeermogelijkheden op de Hyendaalseweg afnemen, zal de parkeerdruk in onze straat nog verder toenemen.

Een oplossing zou kunnen zijn om de Archipelstraat toe te voegen aan het betaald parkeergebied. Hieromtrent is eerder een verzoek ingediend en zoals ik heb begrepen niet gehonoreerd door de Gemeente.

Hopelijk heb ik hiermee voldoende aangegeven dat sprake is van een gedegen en gegronnd bezwaar.”

Appendix B – Parkeeronderzoek bewoners

Dit betreft alleen het gedeelte Heyendaalseweg tussen Archipelstraat en Professor Schrijnenstraat.

De gemeente heeft een parkeeronderzoek gehouden. De resultaten van dit onderzoek roepen vragen op. Zo blijkt het dat er op de drukste momenten van de dag ('s ochtends om 09.00 uur en 's avonds om 19.00 uur) niet gemeten is. Daarnaast lijkt geen rekening gehouden met auto's die consequent op de stoepen geparkeerd worden. Eigen onderzoek op het gedeelte kruispunt Archipel straat / kruispunt Professor Schrijnenstraat, geeft de volgende resultaten.

In dit gedeelte zijn op dit moment 22 parkeerplaatsen. In hte plan blijven 9 parkeerplaatsen aan de oneven zijde bestaan. Op de stoep voor de school staan op ieder moment van de dag minimaal 2 en maximaal 5 auto's geparkeerd.

Maandag 4/12 – 09.00 uur – 2 plaatsen vrij – 2 op de stoep geparkeerd – 22 auto's – 9 = 13

Maandag 4/12 – 11.00 uur – 5 plaatsen vrij – 3 op de stoep geparkeerd – 20 auto's – 9 = 11

Dinsdag 5/12 – 09.00 uur – 3 plaatsen vrij – 3 op de stoep geparkeerd – 22 auto's – 9 = 13

Woensdag 6/12 – 09.00 uur – 5 plaatsen vrij – 2 op de stoep geparkeerd – 19 auto's – 9 = 10

Donderdag 7/12 – 09.00 uur – 4 plaatsen vrij – 2 op de stoep geparkeerd – 20 auto's – 9 = 11

Donderdag 7/12 – 19.00 uur – 4 plaatsen vrij – 2 op de stoep geparkeerd – 20 auto's – 9 = 11

Vrijdag 8/12 – 09.00 uur – 6 plaatsen vrij – 2 op de stoep geparkeerd – 18 auto's – 9 = 9

Woensdag 13/12 – 09.00 uur – 1 plaats vrij – 2 op de stoep geparkeerd – 23 auto's – 9 = 14

Woensdag 13/12 – 19.00 uur – 5 plaatsen vrij – 2 op de stoep geparkeerd – 19 auto's – 9 = 10

Donderdag 14/12 – 09.00 uur – 7 plaatsen vrij – 1 op de stoep geparkeerd – 16 auto's – 9 = 7

Donderdag 14/12 – 21.00 uur – 2 plaatsen vrij – 5 op de stoep geparkeerd – 25 auto's – 9 = 16

Vrijdag 15/12 – 09.00 uur – 8 plaatsen vrij – 3 op de stoep geparkeerd – 17 auto's – 9 = 8

Vrijdag 15/12 – 12.00 uur – 0 plaatsen vrij – 2 op de stoep geparkeerd – 24 auto's – 9 = 13

Dinsdag 19/12 – 09.00 uur – 5 plaatsen vrij – 2 op de stoep geparkeerd – 19 auto's – 9 = 10

Als de parkeerplaatsen aan de even zijde verdwijnen betekent dit globaal dat er op ieder moment van de dag voor 10 tot 15 auto's elders een parkeerplaats gevonden moet worden.

In de Professor van der Heijden straat, Professor de Langen Wendelstraat en Professor Cornelissenstraat zijn overdag weining plaatsen vrij. In de avonduren zijn in deze staten maximaal slechts 10 plaatsen vrij. Dit betekent dat auto's iedere dag in de wijk op zoek moeten naar een parkeerplaats.

Appendix C – Link

Website en rapport: [Buurtonderzoek-Nijmegen.nl](https://buurtonderzoek-nijmegen.nl)

<https://buurtonderzoek-nijmegen.nl>

Appendix D – Detailoverzicht enquête

	door wie geïnformeerd		inhoudelijk op de hoogte		ervaart u parkeerdruk			
	Ja	Nee	medebe gemeente woners	volledig op de hoogte	gedeeltelijk op de hoogte	altijd parkeerdruk	soms parkeerdruk	nee, kan voor de deur parkeren niet van toepassing
inhoudelijk op de hoogte				17	36			
kent u mijnwijkplan.nl	14	72						
heeft u een auto	82	6				3	1	1
ervaart u parkeerdruk						38	29	10
								4
op de hoogte van herinrichting	64%	36%						
door wie geïnformeerd			17%	62%	6%	9%	7%	
lid focusgroep	18%	82%						
focusbijeenkomsten bezocht	13%	87%						
inhoudelijk op de hoogte				20%	42%			38%
kent u mijnwijkplan.nl	16%	84%						
heeft u een auto	93%	7%						
ervaart u parkeerdruk						47%	36%	12%
								5%