



Suggesties werkbijeenkomst Duurzaam Bereikbaar Heijendaal, 29 september 2021

Tijdens de werkbijeenkomst van 29 september hebben de bewoners van de wijken rondom de campus suggesties gedaan hoe de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid rondom de campus kan worden verbeterd en hoe de parkeeroverlast kan worden tegengegaan. De suggesties die betrekking hebben op de infrastructuur zijn geordend per locatie. Daarnaast zijn suggesties gedaan voor beleidsmaatregelen of per thema.

BEREIKBAARHEID / VERKEERSVEILIGHEID

Kapittelweg/Laan van Scheut/Park Heijendaal

Uit de enquête die we voorafgaand aan de avond hebben gehouden, komt deze plek naar voren als het grootste knelpunt. De suggesties die gedaan zijn om hier de situatie te verbeteren gaan over het op andere locaties of op andere tijden laden en lossen van het expeditie verkeer voor de HAN, het aanleggen van aparte fietsroutes en fietsstraten, het via een andere route ontsluiten van de parkeergarage van de HAN en het verbeteren van de ontsluiting van de woonwijk Park Heijendaal.

- ➔ *De verkeersknelpunten hier zijn bekend en worden ook onderkend. Om de situatie hier structureel te verbeteren moet de verkeerssituatie in het hele gebied in samenhang worden aangepakt. De suggesties en de ideeën die we hiervoor zelf hebben gaan we eerst doorrekenen / onderzoeken. Daarna gaan we in gesprek met de omwonenden.*
- ➔ *De HAN heeft het dagelijkse laden en lossen van goederen op haar eigen terrein gefaciliteerd. De overlast van laden en lossen heeft te maken met het feit dat het gebouw aan de Laan van Scheut 2 gedurende ca. 5 maanden is verbouwd. In die periode waren er regelmatig vrachtwagens met bouwmaterialen die alleen op straat konden lossen. Sinds oktober 2021 zijn de bouwwerkzaamheden afgrond en lossen de dagelijkse leveranciers weer op de opstelstrook aan de westzijde van het gebouw. Het gebouw aan de Laan van Scheut 10 heeft een eigen perron waar vrachtverkeer ook op eigen terrein kan lossen.*

Rotonde Heyendaalseweg-Groenewoudseweg

Op deze rotonde wordt het conflict tussen auto's en fietsers gezien als het belangrijkste probleem. De suggesties die hier gedaan wordt is om de rotonde ongelijkvloers te maken of om fietsers niet op maar tussen de rotondes te laten kruisen met gemotoriseerd verkeer.

Rotonde Heyendaalseweg-Erasmuslaan

Ook voor deze rotonde wordt voorgesteld om hem ongelijkvloers te maken. Andere suggesties zijn het fietsverkeer in één richting in plaats van twee richtingen te laten rijden of om vanaf de noordkant een bypass te maken.

Kruispunt Houtlaan-Heyendaalseweg-Kwekerijweg

Voor deze plek wordt de suggestie gedaan om het kruispunt om te vormen tot rotonde of ovatonde met middeleiland en om het fietspad hier te verbeteren

Heyendaalseweg

Voor de Heyendaalseweg worden allerlei verschillende suggesties gedaan om hier de doorstroming en de veiligheid te verbeteren. Zo wordt voorgesteld om de bus tussen station Heijendaal en Erasmuslaan rechts van de fietsers laten rijden zodat het conflictpunt tussen bus en fiets verdwijnt. Andere suggesties zijn het creëren van een nieuwe fietsroute parallel aan de Heyendaalseweg, of het inrichten van de Heyendaalseweg als 30 km-weg. Tot slot worden er suggesties gedaan om de Heyendaalseweg te verdiepen of om de kruising met de Postweg ongelijkvloers te maken.

- ➔ *De knelpunten op de Heyendaalseweg zelf en op de verschillende kruispunten en rotondes op de Heyendaalseweg, hebben te maken met de inrichting in combinatie met de grote hoeveelheden verkeer op de Heyendaalseweg. Om hier de situatie te verbeteren moeten we de hele verkeerssituatie onder de loep*

nemen. De bovenstaande suggesties nemen we daarbij mee, met uitzondering van de suggesties om ongelijkvloerse rotondes of wegen te maken voor langzaam verkeer. Fysiek ontbreekt hiervoor de ruimte maar belangrijker is nog dat we in woongebieden geen ongelijkvloerse verkeersstructuren willen maken. Het ombouwen van het kruispunt Houtlaan-Heyendaalseweg-Kwekerijweg tot rotonde is een idee waar ook binnen de gemeente al over wordt nagedacht. Voor de Heyendaalseweg en de drie kruispunten en rotondes geldt dat we hier verder naar gaan kijken en daarna in overleg gaan met de omwonenden.

St. Annastraat

Voor de St. Annastraat wordt de suggestie gedaan om het fietspad/weg op volle breedte door te trekken tussen spoor en campus. Verder is er het verzoek om de haakse bocht in het fietspad eruit te halen.

- ➔ *Op het stuk St. Annastraat bij het spoor is volgend jaar asfaltonderhoud gepland. We kijken of we deze werkzaamheden kunnen aangrijpen om hier ook verbeteringen voor de fiets te realiseren.*

Pagodepad

De suggestie is gedaan om de kruising Pagodepad – Groenewoudseweg aan te passen/om het Pagodepad zuidelijker aan te laten sluiten op Verlengde Groenestraat (via parkeerplaats Bisschop Hamerhuis), zodat niet alle stromen op een punt samenkomen. Verder is er de wens voor verbreding van het fietspad over het viaduct op de St. Annastraat te verbreden tbv fietsers van het Pagodepad.

- ➔ *Dit gaan we onderzoeken*

Verlengde Groenestraat (thv station Nijmegen Heyendaal)

Voor het deel van de Verlengde Groenestraat bij station Heyendaal worden suggesties gedaan om de loopstromen tussen station en campus beter te faciliteren. Suggesties die gedaan worden zijn het verbreden van het trottoir of het autovrij maken van de Verlengde Groenestraat, Een ander idee is om het perron te verlengen onder het viaduct op de Heyendaalseweg en een opgang maken de overkant van de weg.

Tot slot is er de suggestie om vanaf de Verlengde Groenestraat een rechtstreekse doorsteek te maken van station Heyendaal naar de HAN en vervolgens over de Kapittelweg naar centrum van Radboudterrein.

- ➔ *Binnenkort wordt gestart met de planuitwerking van station Heyendaal. Net als binnen Duurzaam Bereikbaar Heijendaal is ook hier het verbeteren van looproutes één van de opgaven. De suggesties die genoemd worden zijn ook oplossingen die we zelf als mogelijke oplossing zien en ook al aan het onderzoeken zijn. De uitwerking van de plannen gebeurt samen met de aanwonenden.*

d'Almarasweg

Voor de d'Almarasweg worden verschillende voorstellen gedaan om de verkeersveiligheid te verbeteren: Eenrichtingsverkeer toepassen, de d'Almarasweg sluiten voor autoverkeer, de weg inrichten als fietsstraat, snelheidsremmende maatregelen toepassen, zodat maximumsnelheid wordt nageleefd. Verder wordt voorgesteld om een fietspad te maken door Park Brakkenstein i.p.v. d'Almarasweg of om fiets- en autoverkeer op de d'Almarasweg van elkaar te scheiden. Tot slot wordt aangegeven dat de versmalling bij het spoor moet worden aangepast omdat die onveilig is voor fietsende kinderen.

- ➔ *De d'Almarasweg blijft een lastige weg vanwege de beperkte ruimte, de functie die de weg heeft en het feit dat sportverenigingen veel (jonge) fietsers aantrekken. De haalbaarheid van de verschillende suggesties gaan we verder onderzoeken en vervolgens bespreken met de aanwonenden. We zullen daarbij ook kijken naar ervaringen met verschillende soorten inrichtingen, elders in de stad.*

Houtlaan

Voor de Houtlaan wordt voorgesteld om hier een 30 km/u weg van te maken en om de weg meer laaninrichting geven in te stellen. Verder zou men graag zien dat de oversteekbaarheid wordt verbeterd.

- ➔ *Verkeersmaatregelen op de Houtlaan gaan we verder onderzoeken, in samenhang met verkeersmaatregelen op de omliggende wegen.*

Brakkenstein

Als er gekozen wordt voor een knip op de Heyendaalseweg zou men graag een systeem willen zoals op de Griftdijk-Zuid in Nijmegen Noord waarbij alleen bewoners daar kunnen rijden. Verder wordt voorgesteld om eenrichtingsverkeer in te stellen in Brakkenstein.

- ➔ *Eenrichtingsverkeer in de wijk Brakkenstein draagt niet bij aan een betere bereikbaarheid voor de campus / het terugdringen van het autoverkeer naar de campus. Als die wens echter breed gedragen wordt in de wijk kunnen we daar wel naar kijken.*

- *Als we in het verdere traject samen met de bewoners uiteindelijk tot de conclusie komen dat een knip op de Heyendaalseweg de beste oplossing is om de verkeersdruk op de Heyendaalseweg te verminderen, is een systeem zoals op de Griftdijk iets wat verder onderzocht moet worden op wenselijkheid en haalbaarheid.*

Overige suggesties

Kruispunt Schutterspad - Scheidingsweg veilig maken (fietsers voorrang).

- De Scheidingsweg maakt onderdeel uit van de S100. Deze weg heeft als belangrijkste functie het laten doorstromen van het gemotoriseerde verkeer. Daarom is hier een oversteekmogelijkheid gemaakt zodat de weg in twee keer overgestoken kan worden. Fietsers in de voorrang past niet bij de functie van de weg en zou niet goed zijn voor de verkeersdorstoming.

Het Driehuizerweg-bruggetje in ere herstellen. Fietsers over de Driehuizerweg laten fietsen

- *Gaat dit over de wens om voor fietsers een andere route te creëren dan de Heyendaalseweg? Herstel van het bruggetje tussen de Van Cranenborchstraat en het Toernooiveld/Driehuizerweg zou dan een Bruggetje is dan alleen een interessante fietsroute voor bewoners uit Groenewoud. De fietsroutes gaan we in samenhang bekijken*

Kapittelweg: Fietsinfra op UMCN verbeteren (fiets = koning)

- *De campusinstellingen werken aan een visie voor het hele gebied. We geven deze wens mee.*

HAN verplaatsen naar universiteitsgebouw

- *In de Universiteitsgebouwen is te weinig ruimte om ook de HAN te huisvesten. Bovendien levert dit meer verkeersdruk op aan de zuidkant en dus niet wenselijk.*

Sluiproute Kapittellaan via Kastanjelaan naar Hatertseweg onaantrekkelijk maken

- *De route is een al een 30 km/uur zone. Om sluipverkeer verder te ontmoedigen zou de Kastanjelaan geknipt kunnen worden. Als dit een wens is die breed gedragen wordt, kunnen we daar naar kijken.*

Functie Driehuizerweg vaststellen

- *De Driehuizerweg is een doorgaande route tussen de d'Almarasweg en de Heyendaalseweg/Kapittelweg, waar van het gedeelte Platolaan – Heyendaalseweg 30 km/uur zone is.*

Scheidingsweg-Schutterspad: exclusieve ontsluiting woonwijk Park Heijendaal.

- *Dit is momenteel fietspad. Wordt hier de wens voor een fietsstraat bedoeld? Het verbeteren van de ontsluiting van Park Heijendaal is iets wat we in samenhang moeten bekijken. .*

Fietspad Campus langs Grotius zuidkant aansluiten op snelfietspad Oude Molenweg

- *We gaan in overleg met de campusinstellingen over de mogelijkheden hiervoor.*

Huidige wegen rond Campus zijn niet geschikt als aanvoerwegen, meer verbindingen van meerdere kanten van Nijmegen, zoals rondje Heijendaal

- *Om de campus beter te ontsluiten, kijken we inderdaad naar de hele wegenstructuur rondom de campus*

Algemene suggesties

Tot slot worden ook nog een aantal algemene suggesties op het gebied van verkeer en infrastructuur:

Verbeteren verlichting fietspaden en aan de zijde van de Haterse Hei, Fiets- en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk scheiden en op de hele Campus aparte fietspaden. Vaker eenrichtingsverkeer voor auto (bijvoorbeeld Houtlaan) Overal 30 km/h, behalve Driehuizerweg/Scheidingsweg, meer Park&Ride, minder auto's en fietsen, meer OV en verkeershandhaving.

- Het terugdringen van autoverkeer ten gunste van auto en fiets en het meer scheiden van fiets en gemotoriseerd verkeer is een van de belangrijkste doelstellingen die we hebben. In het grotere verkeersplaatje zullen we de suggesties van 30 km zones en eenrichtingverkeer verder onderzoeken. Verder zeten we in op het gebruik van transferia (zie hieronder). Verkeershandhaving ligt bij politie en OM. Als er vaak overtredingen zijn is het verstandig dat aan te kaarten bij de politie.

Minder autoverkeer

Het veranderen van het reisgedrag van medewerkers en studenten draagt bij aan de doelstelling om minder auto's naar de campus te laten reizen in de spits. Tijdens de bijeenkomst zijn er verschillende suggesties gedaan die hieraan kunnen bijdragen: Geen reiskostenvergoeding voor medewerkers maar een (gratis) OV-kaart of een NS-businesscard, het stimuleren of belonen van carpoolen. Promoten van fietsen (bijvoorbeeld door fietspremies), meer avondcolleges, het stimuleren van thuiswerken, verhuispremies voor mensen die (nu nog) veraf wonen. Alleen elektrische (deel) auto's toelaten, even-/oneven kentekens om de beurt toegang geven. Daarnaast wordt het minder faciliteren van autoverkeer genoemd (lagere maximumsnelheid, smallere wegen, geen voorrang) en wordt de ambitie van -50% autoverkeer genoemd. Geen GGD-nieuwbouw en brandweer weg. Tot slot wordt er gepleit voor meer studententhuisvesting op de Campus, zodat studenten minder hoeven te reizen. Ook wordt voorgesteld om geen nieuwbouw voor de GGD te realiseren en zou de brandweer weg moeten.

- ➔ *Een groot deel van de medewerkers en studenten op de campus komt gelukkig al met de fiets of het OV. Dat willen de instellingen nog verder stimuleren door regelingen en maatregelen die het reizen met de auto minder aantrekkelijk maken en het reizen met fiets of OV juist aantrekkelijker. Hierbij lijkt een doelstelling van -20% haalbaar, -50% achten we op dit moment niet realistisch. Om het autoverkeer in de spits terug te dringen wordt gewerkt aan e-bike en fietsacties, betere fietsvoorzieningen, het aantrekkelijker maken om de hele reis (of alleen het laatste deel) met het OV te doen (en daarbij gebruik te maken van transferia) en het stimuleren van carpoolen. Bij deze maatregelen wordt vooral gekeken naar afstand /reistijd naar het werk. Verder lopen er nu al proeven met een app waarmee medewerkers dienstreizen kunnen maken met (deel)auto's en fietsen of het OV. Daarnaast wordt gewerkt aan beleid om meer thuis te werken, het gedeeltelijk invoeren van digitaal onderwijs, het spreiden van werk- en collegetijden, maar ook aan meer zorg op afstand. De omslag naar meer fiets en OV zal er uiteindelijk ook voor zorgen dat er minder ruimte hoeft te zijn voor de auto en meer voor de voetgangers, fietsers en OV.*
- ➔ *De suggestie om meer studententhuisvesting te realiseren op de campus geven mee aan de campus-instellingen t.b.v. hun gebiedsvisie. De nieuwbouwplannen van de GGD of de locatie van de brandweerkazerne zijn geen zaken waar we vanuit dit project invloed op hebben. We is het zo dat alle ruimtelijke ontwikkelingen verkeerskundig worden beoordeeld.*

Verbeteren OV

Tijdens de bijeenkomst van 29 september zijn ook voorstellen gedaan hoe het OV verbeterd kan worden. Zaken die genoemd werden zijn het aanleggen van een tramlijn van Malden naar Ressen via de Campus, een metro /lightrail naar Kleef/Kranenburg/Groesbeek/Malden/Nijmegen Noord, een snelbusdienst van/naar Kleve (D).een continue busverbinding vanuit Noord en/of Zuid, het frequenter vaker laten rijden van lijn 83, zelfrijdend frequent vervoer vanaf het station op waterstof, de frequentie van de Maaslijn ophogen en de dieseltreinen op korte termijn vervangen.

- ➔ *In het verleden is er gestudeerd op de aanleg van een tramverbinding in Nijmegen. Uiteindelijk is deze niet haalbaar gebleken. Datzelfde geldt voor de aanleg van een spoorlijn tussen Nijmegen en Kleef. Dit is meerdere keren uitgebreid onderzocht maar is niet rendabel. Er zijn onvoldoende gebruikers en het spoor is op grote delen niet meer bruikbaar.*
- ➔ *Op dit moment rijdt er wel een rechtstreekse bus (lijn 58) tussen de campus en Kleef/Emmerich. Dit was een uursdienst, sinds kort rijdt hij in de spits iedere 30 minuten. De ambitie is om dit nog verder op te schalen.*
- ➔ *We bekijken of er mogelijkheden zijn om deze verbinding verder te verbeteren. Verder zijn er plannen om het busvervoer op de lijn Venlo – Nijmegen te verbeteren.*
- ➔ *Ten tijden van de bijeenkomst (eind september) reed lijn 83 nog de vakantiedienstregeling. Sinds 12 december is er een nieuwe dienstregeling en rijdt lijn 83 weer de (vernieuwde) normale dienstregeling en stijgt het aantal ritten vooral in de spits weer fors.*
- ➔ *Volgens planning moet in december 2024 de Maaslijn zijn geëlektrificeerd en station Heyendaal zijn verbouwd. Op dat moment rijden er geen dieseltreinen meer en zijn er wellicht zelfs mogelijkheden om de frequentie tussen Nijmegen en Mook/Molenhoek in de ochtendspits te verhogen. Arriva doet daar op dit moment onderzoek naar.*
- ➔ *Zelfrijdend vervoer op waterstof zou heel mooi zijn, maar deze techniek is nog niet op grote schaal beschikbaar.*

LEEFOMGEVING

De campusinstellingen willen met hun plannen voor minder auto's en meer groen op en rondom de campus ervoor zorgen dat het gebied ook meerwaarde heeft voor de omwonenden.

Groen

Voor het thema groen zijn verschillende suggesties gedaan over het verbeteren of toevoegen van (groene) wandelroutes op en rondom de campus; de zone langs spoor bij FNV vergroenen met tuinen en groene functies en doorgaand park, het wandelgebiedje vergroten (bijv. Hortus), de hekken tussen park Brakkenstein en Campus weghalen (langs 2 zijden) en het creëren van een groene verbinding voor voetgangers en fietsers tussen stad en Campus/Hortus. Verder wordt gevraagd om meer bijzondere groene plekken zoals bij de botanische tuin. Het belang van groen als bijdrage aan de (bewustwording van) biodiversiteit en klimaatdoelstellingen wordt onderschrijven en er wordt voor gepleit om het bestaande groen in de omgeving in stand te houden. Vanuit Brakkenstein is er ook de vraag voor vergroening van de wijk.

- ➔ *De campusinstellingen werken aan een Campusplan 2021-2031 waarbij ook de buurt is betrokken. Een van de doelstellingen vanuit de campusinstellingen is meer groen toevoegen en aantrekkelijke wandel en fietsroutes. De routes en opties die tijdens de werkbijeenkomst zijn genoemd geven we mee aan de campusinstellingen als extra input voor hun plan.*
- ➔ *Voor het vergroenen van de omgeving geldt dat we dat zullen meenemen op het moment dat we ook herinrichtingsplannen maken voor de verschillende locaties.*

Faciliteiten

Op de vraag wat de campus kan bijdragen aan de omwonenden worden ook verschillende suggesties gedaan variërend van het op de campus organiseren van activiteiten voor de wijk/buurt zoals lezingen/optredens/evenementen, bewoners toegang geven tot faciliteiten en gebouwen (horeca of ontmoetingsplek) tot het plaatsen van trimtoestellen of speelgelegenheid.

- ➔ *Het aanleggen van meer (hard)loop routes met oefeningen over de campus is onderdeel van het campusplan 2021-2031. Speelvoorzieningen voor kinderen passen beter in woonwijken. Op dit moment is het al zo dat de horecapunten en terrassen toegankelijk zijn voor publiek en dat de buurt aan kan sluiten op initiatieven op de campus.*

Luchtkwaliteit

Aanpakken luchtverontreiniging (stof, fijnstof, uitstoot ziekenhuis/universiteit) en het structureel monitoren van de luchtkwaliteit

- ➔ *Het verbeteren van de luchtkwaliteit is een van de doelstellingen van Duurzaam Bereikbaar Heijendaal. Daarom willen we de medewerkers en studenten stimuleren om meer met de fiets en het OV te reizen en minder met de auto. Ook werken we aan de invoering van een zero-emissie zone voor expeditie-verkeer. Vrachtwagens en bestelwagens die op de campus moeten zijn (dat is 80% van het expeditie-verkeer is de buurt) mogen straks geen CO2 meer uitstoten.*
- ➔ *De instellingen op de campus investeren steeds meer in energie besparende maatregelen en inzet van duurzame energiebronnen waardoor de uitstoot van CO2 door eigen gasverbranding afneemt.*

Geluid

Omwonenden van de HAN geven aan overlast te ervaren van technische installaties op het dak. Men vraagt zich af of de installaties niet naar de kelder kunnen. Daarnaast is er geluidsoverlast van studenten.

- ➔ *De HAN is in gesprek met de omwonenden over het geluid van de installaties en is op zoek naar een oplossing hiervoor. Voor wat betreft geluidsoverlast van studenten kunnen we niet veel meer doen dan ze aanspreken, maar het is niet helemaal te voorkomen.*

Regelen dat de hulpdiensten op de St. Annastraat en de Erasmuslaan minder of zachtere sirene gebruiken Heli-haven sluiten (of zeer sterk vermindering) door één centraal landelijk trauma-heli-haven in centrum van het land.

- ➔ *De ambulances rijden alleen indien noodzakelijk met sirenes, de ambulance broeders wegen dit af. De trauma heli is gestationeerd op Volk. Dit is gedaan om het aantal vluchten van en naar het Radboudumc te beperken. De trauma heli vliegt daarom alleen met patiënten naar het Radboud. Er is gekozen voor een landelijke spreiding om reistijden zo kort mogelijk te maken.*

PARKEREN

Om de parkeeroverlast in de straten rondom de campus tegen te gaan worden twee soorten suggesties gedaan. Een deel van de omwonenden pleit ervoor om op de campus meer (gratis) parkeerplaatsen/parkeergarages aan te leggen en om ook de mensen die dicht bij de campus wonen een parkeervergunning voor het campusterrein te geven, zodat ze niet meer in de wijk parkeren.

Andere pleiten juist voor betaald parkeren (met goedkope vergunningen voor bewoners en hun bezoek) in de omliggende wijken zodat het parkeren in de omliggende wijken niet meer aantrekkelijk is voor medewerkers en bezoekers van de campus.

Verder worden er suggesties gedaan voor betere parkeerroutes en parkeerverwijssystemen en om de bestaande parkeercapaciteit beter te benutten. Om parkeren in het gebied helemaal tegen te gaan wordt ook voorgesteld om het parkeren te verplaatsen naar transferia buiten de stad waar men met gratis (pendel)bussen of leenfietsen kan doorreizen naar de campus.

- ➔ *Het toevoegen van extra (gratis) parkeerplaatsen zien we niet als een oplossing. Een belangrijke doelstelling van Duurzaam Bereikbaar Heijendaal is om de hoeveelheid autoverkeer van en naar de campus terug te dringen en medewerkers en studenten te stimuleren om met de fiets of het OV te komen of gebruik te maken van transferia. Het is bekend dat beschikbaarheid van parkeerplaatsen en de kosten voor parkeren voor een belangrijk deel meewegen in de beslissing of men wel of niet met de auto gaat. Als we meer (gratis) parkeerplaatsen gaan maken en meer mensen recht krijgen op een parkeerplaats, zal dat er uiteindelijk toe leiden dat er niet minder maar juist meer auto's naar de campus komen. Om te komen tot 20% minder auto's in het gebied willen de campusinstellingen juist strengere voorwaarden gaan stellen wie er met de auto mag komen, bijvoorbeeld op basis van reistijd, afstand of functie. Tegelijkertijd willen ze de bestaande parkeerplaatsen beter benutten (gebruik maken van elkaars parkeerterreinen, inclusief een parkeerverwijssysteem, eenduidige toegang en gelijke tarieven.) Om te voorkomen dat de aangescherpte regels leiden tot meer parkeren in de omliggende wijken zien we de suggestie van parkeerregulering wel als oplossing. Volgens het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid, dat 1 januari 2022 ingaat, kost een bewonersvergunning voor de eerste auto nog maar 1 euro per maand. Betaald parkeren wordt overigens alleen ingevoerd als een buurt daar om vraagt.*