



Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postadres

Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactgegevens

nijmegen.nl/contact

Ons kenmerk

D252562311

Datum 16 december 2025
Onderwerp Stand van zaken parkeren op afstand
(P+R's)

Geachte leden van de raad,

In het coalitieakkoord hebben we opgenomen dat we inzetten op betere transferia (hierna P+R's)¹ aan de stadsranden met een goede overstap op frequent openbaar vervoer. Parkeren op afstand in P+R's is een essentieel onderdeel van de mobiliteitstransitie en op termijn voorwaardelijk voor een goed bereikbare stad. Het realiseren hiervan is een omvangrijke opgave. De afgelopen jaren hebben we de eerste stappen gezet. Er zijn meerdere maatregelen genomen en er zijn processen en projecten in gang gezet. In deze brief willen we u graag informeren over de opgave en de huidige stand van zaken op dit dossier.

1. Leeswijzer

De brief is opgedeeld in meerdere hoofdstukken. Eerst gaan we in op de opgave en de voorwaarden om parkeren op afstand tot een succes te maken (2). Daarna gaan we in op de stand van zaken per (beoogde) locatie (3). Vervolgens gaan we kort in op de rol van regionale P+R's langs het spoor (4) en de werkgeversaanpak (5). Tot slot brengen we de financiële opgave van parkeren op afstand onder de aandacht (6).

2. De opgave

Om de groei van de stad binnen de bestaande grenzen mogelijk te maken, zetten we in op de mobiliteitstransitie, zoals vastgesteld door uw raad op 28 maart 2023 met de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie. We kiezen in de stad voor een verschuiving van automobilititeit naar meer ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit; lopen, fietsen, het openbaar vervoer en deelmobiliteit. Op verschillende plekken in de stad, zoals in de binnenstad, verdwijnen er parkeerplaatsen. Zo ontstaat er ruimte voor andere opgaven die een plek moeten krijgen in de stad, zoals wonen, klimaatadaptatie en de energietransitie. Door parkeren op afstand aan de stadsrand te realiseren, zorgen we dat de stad goed bereikbaar blijft met de auto. We noemen het hier bewust parkeren op afstand omdat de

¹ Er worden landelijk verschillende beleidsmatige termen gebruikt voor de parkeerplaats op afstand: transferium, (stadsrand)hub en P+R. Het begrip P+R is algemeen bekend en is daarmee het meest herkenbaar en begrijpelijk voor reizigers.

opgave meer omvat dan alleen het realiseren van P+R's aan de stadsrand. Het gaat ook om de ketenreis naar de bestemming, het parkeer- en werkgeversbeleid op de bestemming en de communicatie en promotie. Dat betekent dat er aan meerdere sporen gewerkt moet worden om parkeren op afstand tot een succes te maken. Hierbij zijn verschillende beleidsvelden en externe partijen betrokken. Dit maakt het ontwikkelen van een goed aanbod van parkeren op afstand een complexe integrale opgave is die niet in een paar jaar is geregeld; het is een proces van lange adem. Om dit beter te duiden gaan we hieronder nader in op de voorwaarden om parkeren op afstand tot een succes te maken.

Voorwaarden voor succes

Allereerst is er een **P+R** nodig, een geschikte plek waar reizigers hun auto kunnen parkeren en kunnen overstappen op het openbaar vervoer of een deelfiets. Dit kan zowel gaan om parkeren op straat of in een parkeergarage. Een P+R is gelegen langs of nabij een belangrijke invalsweg voor autoverkeer, heeft een bushalte (na)bij de parkeerplaatsen en is goed aangesloten op het stedelijk fietsnetwerk. Deze eisen maken dat het vinden en verwerven van geschikte nieuwe locaties voor P+R's al een hele opgave op zich is. De P+R is verder makkelijk in gebruik. Dat wil zeggen dat het overstappen van auto op bus of deelfiets vanzelfsprekend gaat. De locatie is goed vindbaar, parkeren is gemakkelijk, het is duidelijk waar de bushalte en deelfietsen zijn, betalen kan achteraf en er is actuele reisinformatie beschikbaar. Daarnaast is het ook een prettige plek. Het is er schoon en netjes, er is goede verlichting aanwezig en er is beheer en toezicht, wat bijdraagt aan de sociale veiligheid. Ook zijn er een aantal basisvoorzieningen aanwezig zoals wc's, wachtruimtes bij bushaltes en oplaadmogelijkheden voor elektrische auto's.

Als we willen dat reizigers overstappen op een P+R, is het belangrijk dat de **ketenreis** naar de eindbestemming op orde is. Er stoppen bussen (na)bij de P+R met een directe verbinding naar belangrijke bestemmingen in de stad. De bussen rijden frequent, waardoor reizigers niet lang hoeven te wachten, maximaal 10 tot 15 minuten. Dit is niet vanzelfsprekend, maar vraagt om afspraken met de provincie en het vervoersbedrijf. Minstens zo belangrijk is dat de bus ook snel is. Als de bus er langer over doet dan de auto of als die in dezelfde file aansluit, dan maakt dat een overstap op een P+R onaantrekkelijk. Dit maakt dat het nodig is om als wegbeheerder te (blijven) investeren in de doorstroming van de bus op knelpunten in de stad. De OV-visie, die het college begin december 2025 aan uw raad heeft aangeboden, gaat hier nader op in. Naast de bus is er op een P+R ook voldoende aanbod (elektrische) deelfietsen. Met een deelfiets fiets je gemakkelijk en direct naar je bestemming, ook als deze niet in de buurt van een buslijn en -halte vanaf het P+R ligt.

Zelfs als de P+R's en de ketenreis volledig op orde zijn, maakt dat parkeren op afstand niet automatisch tot een succes. Het **parkeer- en werkgeversbeleid** op de bestemming bepaalt in grote mate hoe aantrekkelijk het is om op afstand te parkeren – de concurrentiepositie. De prijs voor parkeren op een P+R en de ketenreis naar de bestemming is nu al voordelig, maar zolang er voldoende parkeerplaatsen op de bestemming aanwezig zijn en de prijs niet disproportioneel veel hoger is, is het voor reizigers niet aantrekkelijk om via een P+R te reizen. Voor forenzen wegen ook het

mobiliteitsbeleid en de arbeidsvoorwaarden die hun werkgever hanteert mee. Bijvoorbeeld of er verschillende parkeertarieven worden gehanteerd afhankelijk van de reisafstand of dat een reiskostenvergoeding voor een ketenreis (auto + bus) wordt aangeboden. De groei van de stad zorgt voor een toename in mobiliteit en daarmee de vraag naar parkeren, maar de verdichting van de stad maakt ruimte voor mobiliteit en parkeren juist schaarser. Om de stad bereikbaar te houden, zal het parkeer- en werkgeversbeleid hierin moeten meebewegen. Daarbij zoeken we als gemeente de samenwerking met (grote) werkgevers. De verwachting is dat parkeren op afstand door deze ontwikkeling op termijn steeds belangrijker en daarmee ook (relatief) aantrekkelijker wordt.

Tot slot is het nodig om parkeren op afstand blijvend onder de aandacht te brengen met **communicatie en promotie**. Reizigers naar Nijmegen moeten goed op de hoogte zijn van de P+R's, weten waar deze gelegen zijn, wat het aanbod is en hoe een overstap in zijn werk gaat. Verder is het belangrijk om mensen laagdrempelig kennis te laten maken met parkeren op afstand. Dit kan door middel van het regelmatig houden van promoties-acties, bijvoorbeeld tijdens drukke periodes in de binnenstad.

3. Stand van zaken per (beoogde) locatie

Nijmegen-Noord

P+R Nijmegen-Noord is gelegen nabij knooppunt Ressen. De P+R is in de huidige vorm al een prima alternatief voor parkeren in de (binnen)stad. Er zijn 400 parkeerplaatsen beschikbaar, bezoekers betalen een dagprijs (€ 3,50 in 2026) voor parkeren en een busreis naar de stad met maximaal 4 personen. Er is een directe busverbinding naar de stad en campus. Doordeweeks is de frequentie overdag 4 tot 6 keer per uur en op zaterdag zelfs 8 keer per uur. Het gebruik van de P+R is op dit moment nog laag, maar de verwachting is dat de vraag de komende jaren gaat toenemen.

Verbeteringen

De afgelopen jaren is er met oog op de toekomst gewerkt aan een aantal verbeteringen van de P+R. Zo is er bij de provincie en vervoerder gelobbyd voor een verdere verbetering van de busverbindingen, met name doordeweeks. Dit heeft erin geresulteerd dat er vanaf de start van de nieuwe busconcessie, eind juni 2026, doordeweeks een bredere spitsperiode wordt gereden. Daarnaast kan je sinds 2024 met een P+R-ticket naast een gratis busreis ook gratis een elektrische fiets lenen. Daarmee fiets je via de snelfietsroute in 15 minuten naar de binnenstad en in 20-25 minuten naar de campus. We kijken ook naar de mogelijkheden om bakfietsen aan te bieden op de P+R. In najaar 2025 en begin 2026 krijgt de P+R gefaseerd een upgrade met als doel om de overstap aantrekkelijker te maken. Zo komen er toiletten, meer groen, een betere aansluiting op de snelfietsroute, reisinformatie en bewegwijzering. Het informatiepaneel langs de A325 geeft sinds kort aan hoeveel parkeerplaatsen er nog op de P+R beschikbaar zijn. Ook is er aandacht voor het verbeteren van de herkenbaarheid van de P+R als entree van de stad. Tijdens de Winterweken 2025 in de binnenstad is/was de P+R gratis in het kader van een promotieactie.

Uitdagingen

Een grote uitdaging voor P+R Noord is het verbeteren van de concurrentiepositie van de busverbindingen naar de stad. Het is op dit moment niet aantrekkelijk om op de P+R over te stappen omdat de bus in de spits regelmatig moet aansluiten in dezelfde file als de auto. Met name het tracé de singels tussen het Traianusplein en het station is kwetsbaar en onbetrouwbaar. Dit maakt dat de P+R-reis, met name naar de campus, op dit moment nog niet een betrouwbaar en aantrekkelijk alternatief is voor de auto, waardoor het ook lastig is om met werkgevers op de campus afspraken te maken over parkeren op afstand op P+R Noord. Een andere uitdaging is de schaalbaarheid van de P+R. De 400 parkeerplaatsen zijn voor nu ruim voldoende, maar de verwachting is dat de P+R door de groei van de stad en de doortrekking van de A15, op termijn steeds belangrijker wordt om de stad bereikbaar te houden. De P+R ligt echter voor een groot deel op een archeologisch monument, wat beperkingen oplevert voor een toekomstige uitbreiding. Het is daarom nodig om tijdig de mogelijkheden voor een toekomstige uitbreiding te onderzoeken.

Nijmegen-West

P+R Nijmegen-West is nu nog een gratis parkeerterrein met 150 parkeerplaatsen bij de kruising van de Neerbosscheweg en de IJpenbroekweg. Dit is een kansrijke locatie voor parkeren op afstand. De reden hiervoor is de strategische ligging aan de westzijde van de stad. De P+R ligt direct aan het Rijkswegennet bij de A73, A50 en N322 en is hierdoor goed bereikbaar vanuit meerdere richtingen. Ook ligt de locatie dicht tegen de stad aan, waardoor veel bestemmingen in de stad goed bereikbaar zijn met de bus en/of de elektrische fiets. De P+R is in huidige vorm echter nog geen volwaardig alternatief voor parkeren in de stad. Dat heeft vooral te maken met het ontbreken van (goed) openbaar vervoer, P+R fietsen en een voordelige P+R ticket. Hier komt de komende tijd verandering in, zie hieronder.

Beter openbaar vervoer

Net als voor de P+R Nijmegen-Noord, hebben we gelobbyd voor beter openbaar vervoer vanaf P+R Nijmegen-West naar bestemmingen in de stad. Dat is ook hard nodig. Zo is de binnenstad op dit moment alleen bereikbaar met lijn 2 en die doet daar 32 minuten over. In samenspraak met de provincie is daarom een expliciete eis opgenomen voor de nieuwe concessie om de busverbindingen van de P+R naar de stad te verbeteren. Inmiddels is het vervoerplan voor de nieuwe concessie bekend en weten we dat er aanzienlijk meer (directe) bussen gaan rijden naar de stad. Hieronder een overzicht van de routes en frequenties in de nieuwe concessie:

- **Lijn 2:** start straks op Station Dukenburg en rijdt via Lindenholt, P+R West en het nieuwe busplein Goffert naar station en stad. Tot 14 minuten rijtijdwinst naar station en centrum (4x spits, 4x dal).
- **Lijn 11:** blijft gehandhaafd en wordt in de spits uitgebreid naar Bijsterhuizen. (2x spits, 2x dal).
- **Lijn 12:** start vanaf P+R West en rijdt via station Goffert, en het CWZ naar campus Heijendaal (2x spits, 2x dal).
- **Lijn 221:** rijdt vanuit Druten via P+R West naar station Nijmegen en dan via de campusbaan naar de campus (6x spits, 4x dal).

Volwaardige P+R

De verbetering van het openbaar vervoer vanaf P+R Nijmegen-West is een belangrijke voorwaarde voor succes, maar de gratis parkeerplaats moet ook als een P+R gaan functioneren. In 2026 wordt P+R Nijmegen-West daarom opgewaardeerd naar een volwaardig P+R, vergelijkbaar met P+R Nijmegen-Noord. Dat wil zeggen een beheerde locatie met in ieder geval een voordelig P+R-ticket, P+R fietsen en toiletten. De planning is dat deze aanpassingen uiterlijk in september 2026 gereed zijn.

Rijkssubsidie

De huidige capaciteit van 150 parkeerplaatsen op P+R Nijmegen-West is op termijn onvoldoende. Er is ook vrijwel geen ruimte voor uitbreiding op het maaiveld. Om in de toekomst voldoende parkeerplekken te kunnen aanbieden, is een parkeergarage nodig. In augustus 2025 is daarom een propositie ingediend bij het Rijk voor een subsidie voor de realisatie van een stadsrandhub met een parkeergarage, dit in kader van de WoKT-regeling (Woningbouw Korte Termijn). Ter voorbereiding is een eerste korte verkenning gedaan naar de inpassing en mogelijkheden van een parkeergarage op de huidige locatie. Hieruit blijkt dat er ruimte is voor ongeveer 200 parkeerplaatsen per laag. We zijn uitgegaan van een *modulaire* parkeergarage van twee lagen (400 parkeerplaatsen). Door de parkeergarage modulair te bouwen, kan deze later nog worden uitgebreid door extra lagen toe te voegen. Zo kan het parkeeraanbod meegroeien met de stad. De kosten voor de bouw van een nieuwe P+R op deze locatie worden geraamd op bijna € 13 miljoen. In november 2025 is bekend geworden dat het Rijk € 8 miljoen heeft gereserveerd voor een subsidie voor dit project. Er is € 5 miljoen nodig aan (regionale) cofinanciering. We zijn in overleg met de provincie om hierover nadere afspraken te maken. Pas na een subsidieaanvraag in 2026 is zeker of de subsidie daadwerkelijk wordt gegund.

NYMA

In het kader van de gebiedsontwikkeling NYMA is in het bestemmingsplan vastgelegd dat er een parkeergarage wordt gerealiseerd. Onderdeel van deze parkeergarage is een P+R met 200 parkeerplaatsen en een aanbod aan P+R fietsen. De doelgroepen zijn bezoekers en werknemers van de binnenstad en het stationsdistrict. Vanaf NYMA fiets je in 7-8 minuten naar de binnenstad en het stationsdistrict. Ook rijden er meerdere buslijnen naar de binnenstad en het station. De inschatting is dat de bezetting van de parkeergarage in het weekend lager ligt dan doordeweeks, waardoor er in het weekend meer dan 200 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor een overstap naar de stad. Dit draagt bij aan een goede bereikbaarheid van de binnenstad op drukke piekmomenten in het weekend.

Nijmegen-Zuid

Een P+R aan de zuidzijde van Nijmegen wordt vaak genoemd als oplossing voor het autoverkeer dat door Malden heen naar campus Heijendaal rijdt. In regionaal verband is in 2025 onderzoek gedaan naar de potentie van een P+R aan zuidzijde van Malden. Hierbij is ter vergelijking ook een scenario met een P+R in Nijmegen nabij de invalsweg Van Boetbergweg (S104) meegenomen. In de omgevingsvisie is dat gebied namelijk aangemerkt als zoekgebied voor een P+R. Uit het onderzoek blijkt dat er voldoende potentiële vraag is voor twee P+R's in de zuidflank van Nijmegen, maar dat de locatie in Nijmegen meer gebruikerspotentie heeft. Vanaf daar zijn namelijk meer bestemmingen in

Nijmegen goed bereikbaar dan vanaf de zuidkant van Malden. Op dit moment zijn we in een verkennende fase voor een P+R in het betreffende zoekgebied bij de van Boetbergweg.

Nijmegen-Oost

Een P+R aan de oostzijde van Nijmegen langs de N325 vanuit Kleve is op termijn interessant, maar heeft van alle windrichtingen de minste gebruikerspotentie. De doelgroep voor overstap is het autoverkeer richting Nijmegen vanuit de Ooijpolder en Duitsland. Vanuit Duitsland rijdt lijn SB58 naar het centrum, station en de campus en met ingang van de nieuwe concessie wordt ook de busverbinding vanuit de Ooijpolder naar Nijmegen verbeterd. In totaal rijden er straks in de spits 6 bussen per uur direct naar Nijmegen en rijden er nog 2 bussen via Beek naar Nijmegen. Op papier ligt er hiermee een goede basis voor een overstap op een P+R langs de N325, maar in de praktijk is er een groot knelpunt in de doorstroming van de bus richting Nijmegen voor het Traianusplein. Voordat een P+R hier van meerwaarde kan zijn, moet eerst dit knelpunt voor de bus worden opgelost. De provincie start naar verwachting in 2026 een corridorstudie naar de verbetering van de doorfietsroute en de ov-doorstroming op dit traject. In de tussentijd blijven wij in gesprek met de gemeente Berg en Dal en regio over de toekomstige ontwikkeling van een P+R nabij Beek.

4. Regionale P+R's langs het spoor

In de regio zijn er een aantal P+R-voorzieningen langs het spoor die beter benut kunnen worden als overstaplocatie richting Nijmegen. Voorbeelden hiervan zijn P+R's bij stations Elst, Mook-Molenhoek en Cuijk. Iedere extra reiziger die bij een station overstapt van de auto op de trein, hoeft immers niet meer te parkeren in de stad of aan de stadsrand. We zijn en blijven met de regio en de vervoerders (NS en Arriva) in gesprek over het vergroten van het gebruik van regionale P+R's. De aanstaande elektrificatie van de Maaslijn is bijvoorbeeld een mooie kans om de overstap van auto op trein te promoten onder reizigers uit Noord-Limburg. De provincies Gelderland en Limburg kijken samen met de vervoerder Arriva naar mogelijkheden voor een uitbreiding van de spitsbediening tussen stations Mook-Molenhoek, Nijmegen Heyendaal en Nijmegen. Om de overstapmogelijkheden op regionale P+R's beter te benutten, werken we op dit moment al samen met de campus, provincie en vervoerders in de samenwerking Duurzaam Bereikbaar Heijendaal.

5. Werkgeversaanpak

In een stad die drukker wordt, is het een uitdaging om werklocaties goed bereikbaar te houden. Door ruimtelijke ontwikkelingen wordt ruimte schaarser en verdwijnt er ook parkeergelegenheid. Het is straks niet meer vanzelfsprekend dat iedereen met de auto de stad inrijdt en direct bij werk kan parkeren. Sinds corona is thuiswerken genormaliseerd, maar thuiswerken kan niet in elke sector en we komen massaal op dezelfde dagen naar werk (dinsdag en donderdag). We zien nog veel kansen voor een verschuiving van auto naar meer (elektrische) fiets en openbaar vervoer voor woon-werk verkeer. Maar veel mensen blijven om uiteenlopende redenen voor woon-werk verkeer aangewezen op de auto. Parkeren op afstand is voor deze doelgroep een nodige oplossing. In het kader van Duurzaam Bereikbaar Heijendaal en de regionale werkgeversaanpak zijn we al in gesprek met meerdere grote werkgevers over dit onderwerp. De situatie van iedere werkgever is

natuurlijk verschillend en dat zie je terug in hun mobiliteitsbeleid en arbeidsvoorwaarden. De zoektocht is naar een propositie voor parkeren op afstand die aantrekkelijk is voor de meeste werkgevers. In 2026 starten we met een proces met werkgevers, ov-vervoerders, provincie en regio om tot publiek-private afspraken te komen over parkeren op afstand. Een mooi voorbeeld hiervoor is de samenwerking tussen het UMCG (Groningen), OV-bureau Drenthe-Groningen en de gemeente Groningen, waar medewerkers van het UMCG al jaren op afstand aan de stadsrand parkeren. In dit proces hebben we als gemeente overigens een dubbele rol, want we zijn naast overheid ook een grote werkgever in de binnenstad. Vanuit onze rol als werkgever hebben we hierin een voorbeeldfunctie richting andere werkgevers. Afgelopen jaar is het reisgedrag van de medewerkers in beeld gebracht met een enquête en mobiliteitsscan. Uit deze scan blijkt dat er nog veel te winnen is in het gebruik van fiets en OV door werknemers van de gemeente. Er wordt nu gekeken naar mogelijke aanpassingen aan de reiskostenregeling om het gebruik van fiets en OV te stimuleren. Een aanpassing zou ook het gebruik van de P+R's aantrekkelijker kunnen maken voor medewerkers. Over deze aanpassingen zal het college naar verwachting in Q1 2026 besluiten.

6. Financiële opgave

Parkeren op afstand in P+R's is onderdeel van de stedelijke parkeeropgave. Om de groeiende stad in de toekomst bereikbaar te houden, is het nodig om parkeren op afstand uit te breiden. De realisatie van nieuwe P+R's en de uitbreiding van bestaande P+R's vraagt om grote investeringen. De groei van het parkeeraanbod in P+R's zorgt ook voor een toename in de structurele exploitatielast. De opbrengsten van een P+R met een voordelige propositie (parkeren + bus/fiets) zijn namelijk niet kostendekkend. De opgave is om te zorgen voor toekomstbestendige financiering van parkeren op afstand in P+R's. Dit is een vraagstuk dat zorgvuldig moet worden uitgewerkt. Daarbij kijken we ook naar hoe andere steden (met P+R's) dit doen, zoals Den Bosch, Groningen en Maastricht. Vanwege de verwevenheid met het openbaar vervoer, nemen we de financiering van P+R's mee in de uitvoeringsagenda voor de OV-visie. We gaan bekijken hoeveel extra middelen daarvoor nodig zijn. Te zijner tijd zal het college daarvoor met een voorstel aan de raad komen.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester