



Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon 14024
Telefax (024) 323 59 92
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum
10 november 2015

Ons kenmerk
RO10/15.0011376

Contactpersoon
Paul van den Anker

Onderwerp
Stand van zaken verkeersstructuur
Waalsprong

Datum uw brief

Doorkiesnummer
(024) 3299050

Geachte leden van de Raad,

In juni heeft ons college toegezegd uw Raad in september te informeren over de voortgang in de realisatie van de Dorpensingel. De problematiek van de Dorpensingel is nauw verbonden is met de andere verkeerskundige maatregelen die nog getroffen moeten worden en de ruimtelijke ontwikkelingen in de Waalsprong. Daarom beperken wij ons in deze brief niet tot de Dorpensingel alleen, maar komt de voortgang op het totale dossier van de verkeersstructuur Waalsprong aan de orde. Wij hebben daartoe inmiddels nieuwe geactualiseerde berekeningen laten maken van de te verwachten verkeersintensiteiten. Dit heeft er toe geleid dat deze informatiebrief u niet in september maar november bereikt.

De ontwikkelingen

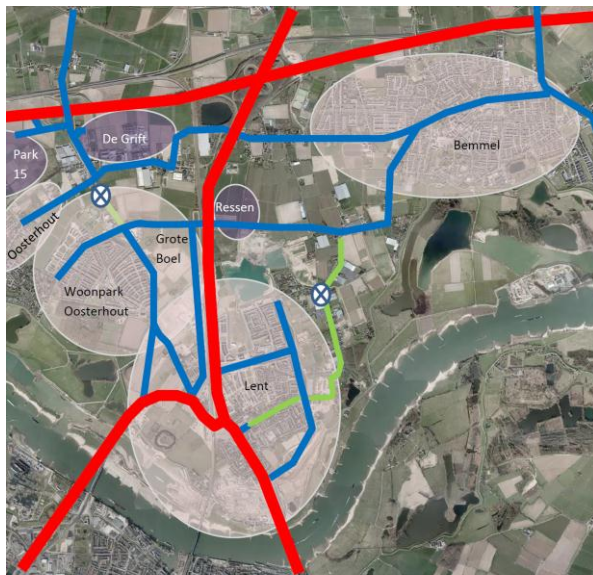
Na een periode van stagnatie in de woningbouw is de laatste tijd weer een herstel te zien in de woningmarkt. Dit heeft ertoe geleid dat de plannen Visveld, Laauwik, Nijland, Vossenpels-Zuid en Lentseveld binnenkort kunnen worden afgerond en dat de ontwikkeling van Hof van Holland-Broodkorf-Woenderskamp en Vossenpels-Noord wordt voorbereid.

Dit alles leidt tot een toename van de verkeersintensiteiten op de wegen in de Waalsprong. Het afronden van de maatregelen voor de vastgestelde verkeersstructuur komt daardoor nadrukkelijk in beeld. Daarnaast is het voor de planontwikkeling in een aantal van de nieuwe woongebieden nodig dat er nu meer duidelijkheid komt over welke verkeersstromen er te verwachten zijn, zodat hiermee met de dimensionering van de wegen en kruispunten rekening kan worden gehouden en dit ook kan worden afgezet tegen het gewenste ruimtelijke beeld in de woongebieden.

In 2007 heeft uw Raad een besluit genomen over de wegenstructuur in de Waalsprong. In 2011 heeft de Raad voor de verkeersstructuur ten oosten van de Prins Mauritssingel een aanvullend besluit genomen. Daarmee is de beoogde verkeersstructuur vastgelegd zoals schematisch weergegeven in onderstaande afbeelding.

Vervolgvel

1



Gewenste verkeersstructuur besluit Raad Nijmegen 2011

-  Doorstroom- en invalswegen
-  Overige gebiedsontsluitingswegen
-  Functiewijziging: 50 → 30km-weg
-  Knip

In de afgelopen jaren is een groot aantal maatregelen -zoals opgenomen in de besluitvorming van de Raad- gerealiseerd. Hiertoe behoren de aanleg van de Graaf Alardsingel naar De Oversteek, de verbreding en ombouw van de Prins Mauritssingel, splitsingspunt Lent, de Margaretha van Mechelenweg en de Vrouwe Udasingel. Ook is in het kader van de activiteiten voor de Nevengueul (tijdelijk) al een verbinding gemaakt van de Turennesingel naar de oprit van de Prins Mauritssingel bij de Verlengde Waalbrug. Voor de ontsluiting van een aantal ontwikkellocaties (zoals De Griff, Groot Oosterhout, De Stelt en Vossenpels Zuid) zijn bestemmingsplannen (en dus de ontsluitingswijze) vastgesteld. Ook op het vlak van het openbaar vervoer en de fiets zijn diverse maatregelen getroffen, zoals de aanleg van het RijnWaalpad en de fietstunnels/viaducten de opening van het definitieve station Lent, de HOV-verbindingen en -voorzieningen en P&R Nijmegen Noord.

We zijn nu in de fase beland van de afronding van de maatregelen voor de verkeersstructuur zoals bijna 10 jaar geleden voorzien. Er zijn hierbij nog drie structurerende maatregelen die fundamenteel van invloed (kunnen) zijn op de mogelijke ontsluiting van de ontwikkellocaties en waarover zekerheid moet worden gekregen voordat de locaties verder uitgewerkt kunnen worden. Het gaat daarbij in de oostflank over de aanleg van de Dorpensingel en de knip in de Vossenpelsseroute. In de westflank gaat het over het effectueren van de minder prominente functie die de Griftdijk heeft in de hoofdwegenstructuur. De Griftdijk heeft in de nieuwe structuur met name een functie als wijkontsluiting, doorgaand verkeer heeft passende alternatieven middels Prins Mauritssingel/A325 en de Margaretha van Mechelenweg. Een knip is een passende maatregel om de verkeersintensiteit op de Griftdijk in de toekomst te kunnen beheersen.

Vervolgvel
2

Oostflank

In uw vergadering van 6 juli 2011 heeft u besloten tot de aansluiting van de Parmasingel/Turennensingel op de Prins Mauritssingel bij de Waalbrug, de aanleg van de Dorpensingel vanaf 2015 en het realiseren van een knip in de Vossenpelssestraat. De Raad heeft toen tevens besloten dat deze drie onderdelen één onlosmakelijk geheel vormen en dat met Lingewaard overleg gevoerd moet worden over de Dorpensingel (die deels op het grondgebied van Lingewaard zal liggen) en de knip. In de Stadsbegroting van Nijmegen is in totaal € 5 mln. opgenomen voor de investeringskosten. Met Lingewaard, de provincie en de stadsregio zou overleg moeten plaatsvinden over (co)financiering van de resterende € 3 mln. Over de drie onderdelen van het raadsbesluit is de stand van zaken als volgt:

1. Aansluiting Parmasingel/Turennensingel bij de Waalbrug
In het kader van de werkzaamheden voor de Nevengeul is (ter vervanging van de opgang van de Bemmelsedijk) al een tijdelijke verbinding vanaf de Turennensingel naar de Waalbrug gemaakt. Ook in het bestemmingsplan De Stelt is een definitief tracé hiervoor opgenomen. Daarmee wordt voorkomen dat verkeer de Laauwikstraat tussen Prins Mauritssingel en Turennensingel te zwaar belast.
2. Dorpensingel
Voor de Dorpensingel hebben wij op 11 november 2013 een bestuursconvenant met de gemeente Lingewaard gesloten om de aanleg van de Dorpensingel uit te werken. De tracéverkenning is afgerond en heeft geleid tot een voorkeurstracé. De investeringskosten hiervan bedragen € 8,8 mln. In deze raming is nog geen rekening gehouden met een eventuele ongelijkvloerse kruising met het RijnWaalpad en met de kosten van inrichtingsmaatregelen van de bestaande route (Vossenpelssestraat – Laauwikstraat-Oost) en mogelijke risico's. Op de Stadsbegroting van Nijmegen is in totaal € 5mln. opgenomen. Voorts is er door de stadsregio een kleine bijdrage toegezegd voor de aanleg van een fietspad langs de Dorpensingel. De gemeente Lingewaard heeft inmiddels besloten maximaal € 1,5 mln. bij te dragen aan de investeringskosten. Resterend voor de Dorpensingel nog een bedrag van ruim € 2 mln. waarvoor nog geen dekking is gevonden. We hebben regelmatig ambtelijk en bestuurlijk met de provincie overleg gevoerd over een mogelijke bijdrage aan de kosten van dit intergemeentelijke project. Dit heeft er toe geleid dat het project is opgenomen in het projectenoverzicht van de provincie (Meerjaren Investeringsagenda Mobiliteit oftewel MIAM). Het college van Gedeputeerde Staten ziet echter in deze bestuursperiode geen ruimte om de komende jaren geld vrij te maken voor de Dorpensingel. Dit leidt ons tot de conclusie dat de financiering van de Dorpensingel nog niet rond is.
3. Knip Vossenpelssestraat
Voor de knip in de Vossenpelssestraat is met de gemeente Lingewaard overleg gevoerd over de mogelijke locatie en vorm van de knip. De gemeente Lingewaard stelt zich op het standpunt dat de weg altijd toegankelijk moet zijn voor verkeer van/naar Bommel; in de visie van Lingewaard kan (als de Dorpensingel wordt aangelegd) de verkeersfunctie van de straat wel gewijzigd worden in een 30km-weg.
Voor de omwonenden hebben wij samen met Lingewaard een informatieavond georganiseerd over de Dorpensingel en de knip, waarbij diverse opties voor de knip zijn gepresenteerd. Deze opties betreffen de technische mogelijkheden en de vraag, wie op welke momenten de knip mag passeren (in bijlage 1 is een verkenning opgenomen van

mogelijke uitvoeringsvormen van een knip en de aandachtspunten). De avond vond in Bommel plaats; waarschijnlijk mede hierdoor was een groot deel van de aanwezigen inwoner van Lingewaard. De meningen op de avond waren verdeeld; veel van de aanwezigen pleitten voor het openhouden van de verbinding voor met name het bestemmingsverkeer. Omdat de gemeente Lingewaard tegen een knip is, zal de medewerking van Lingewaard aan de Dorpensingel vervallen als er een knip komt. Voorts beperkt deze opstelling ook de locatiemogelijkheden van de knip, omdat een groot deel van de Vossenpelssestraat tevens op het grondgebied van Lingewaard ligt. De locatie van de knip die was opgenomen in het Raadsbesluit (nabij Pelseland) is om deze reden niet haalbaar.

Indien we geen maatregelen treffen blijft het bestaande doorgaand verkeer van Bommel naar Nijmegen en Lent v.v. over de route via de Vossenpels rijden. Vooral op het oostelijke deel van de Laauwikstraat (bij Plantjevlag) blijft de verkeersintensiteit dan relatief hoog (ca. 9.000 mvt/etmaal). Bij intensiteiten boven de 5.000mvt/etmaal is het lastig om de weg als 30km-weg in te richten, omdat fietsers en auto's op 30km-wegen in principe van dezelfde ruimte gebruik maken.

Daarnaast starten wij momenteel met de visieontwikkeling voor de Vossenpels-Noord, waarbij zekerheid vereist is over de ontsluitingswijze en de verkeersintensiteiten rond het woongebied.

Omdat de woningbouw van de Waalsprong gestaag doorgaat noopt dit ons tot de vraag of er alternatieven voor de korte en lange termijn mogelijk zijn. Wij hebben hierover ook met de gemeente Lingewaard overlegd. Op basis hiervan zien wij voor de oostflank de volgende opties:

1. Vasthouden aan het besluit de Dorpensingel aan te leggen. Dit impliceert dat een oplossing moet worden gevonden voor de nog niet gedekte € 2 mln.; daarnaast is gelet op de opstelling van Lingewaard een knip dan onhaalbaar en zal de route via de Vossenpels (tussen Turennesingel en Zandsestraat) als 30km-verbinding worden ingericht; deze kosten zijn nog niet gedekt.
2. Een verbinding via de Ressenestraat. De gemeente Lingewaard heeft voorgesteld in plaats van de Dorpensingel de bestaande busaansluitingen van de Ressenestraat op de Prins Mauritssingel (v.v.) in te zetten voor het autoverkeer. Een dergelijke variant vergt nadere uitwerking en overleg; zo zal met de wegbeheerders Rijkswaterstaat en de provincie moeten worden gesproken over een veilige oplossing bij de aansluiting op de Prins Mauritssingel – A325. Ook de inpassing van deze route langs Ressen en de kruising met het RijnWaalpad vergt veel aandacht. Een eerste verkenning geeft aan bij dat deze variant de verkeersafname op de Vossenpelsroute nagenoeg vergelijkbaar is met de hierboven beschreven variant 1.
3. Het doortrekken van de Vrouwe Udasingel naar de Vossenpelssestraat als alternatieve verbinding voor de Dorpensingel. Een dergelijke maatregel is verkeerskundig weliswaar logisch, maar past niet in de structuur zoals tot nu in de Raad is vastgesteld. Daarnaast beperkt het de ruimtelijke en exploitatiemogelijkheden van het plangebied Vossenpels-Noord aanzienlijk.
4. Het knippen van de Vossenpelsseroute op Nijmeegs grondgebied. Het huidige verkeer op de Vossenpelsseroute wordt dan gedwongen via de A15 – Prins Mauritssingel te rijden of via de Ressenestraat naar de Griftdijk (deze optie vervalt als er ook een knip bij de Stationsstraat komt). Omdat een deel van de Vossenpelssestraat “achter” de knip zal komen te liggen, zullen deze bewoners en bedrijven dus via Bommel moeten omrijden om in Nijmegen te komen, tenzij er een ontheffingsregeling komt.

Formeel kan Nijmegen als wegbeheerder besluiten een weg af te sluiten voor het autoverkeer. Lingewaard heeft zich al tegen een dergelijke maatregel uitgesproken in het plaatje waarin er een Dorpensingel wordt aangelegd. Als er geen Dorpensingel komt of vervangende verbinding ligt het voor de hand dat Lingewaard een dergelijk besluit zal trachten te voorkomen.

Het mag duidelijk zijn dat aan alle varianten nadelen zijn verbonden. Wij willen de aanleg van de Dorpensingel op langere termijn niet onmogelijk maken, maar vinden het onverantwoord daar op te wachten. Wij willen daarom vooral onze inzet richten op een variant via de Ressensestraat, mede omdat hierbij voornamelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur. Wij willen de twee andere opties overigens nog niet afschrijven. Wij zullen de varianten het komende half jaar verder uitwerken. Wij willen uiteindelijk een gedragen besluit en zullen uw Raad en de belanghebbenden intensief in het vervolgproces betrekken.

In de tussentijd handhaven wij de verbinding van de Turennesingel met de Prins Mauritssingel (één van de drie onderdelen van het Raadsbesluit van 2011). Het afsluiten van deze weg zou ertoe leiden dat al het verkeer vanaf de Turennesingel via de Laauwikstraat gaat rijden. Dit is ongewenst, omdat de Laauwikstraat te smal is voor dergelijke intensiteiten. Het zou ook in de afwikkeling van het verkeer bij de aansluiting op de Prins Mauritssingel tot problemen leiden.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van het huidige wegennet, het in de raadsbesluiten vastgestelde structuur en mogelijke varianten, voor de oost en de westflank.

Westflank

Voor de westflank resteert vanuit de besluitvorming van de Raad als voornaamste verkeerskundige ingreep het knippen van de Griftdijk. Daarnaast spelen nog inrichtings- en ontwerpopgaven rond de aansluitingen van Hof van Holland en de Grote Boel en de dimensionering van de Italiëstraat. De wijze van uitvoering van een knip is hierbij een belangrijke factor.

Uw Raad heeft in 2007 besloten dat ten zuiden van de rotonde Stationsstraat een "bewonersvriendelijke" knip moet komen. Bewoners van Woonpark Oosterhout, Groot Oosterhout en het dorp Oosterhout zouden 24 uur per dag langs de knip moeten kunnen rijden. De knip zou pas gerealiseerd worden als het leefklimaat van de aanwonenden rond de Griftdijk te zwaar wordt aangetast of milieunormen worden overschreden.

De wijze van uitvoering van de knip, de ontheffingscriteria, de exacte locatie en inrichting van de weg rond de knip zouden later uitgewerkt moeten worden. Verondersteld werd dat de technische mogelijkheden zich zodanig zouden ontwikkelen dat zich steeds meer klantvriendelijker oplossingen zouden aandienen. Voorts is nooit exact vastgesteld wanneer sprake is van het overschrijden van milieunormen of van een onaanvaardbare aantasting van de leefbaarheid.

In de tussentijd is bij de inrichting van de woongebieden en de vaststelling van de bestemmingsplannen al wel uitgegaan van verkeersreducerende maatregelen op de Griftdijk. Gelet op de recente en de te verwachten ontwikkelingen in de woningbouw in de Waalsprong en op de mobiliteitstoename (landelijk en ook in deze regio) is het nodig dat daadwerkelijk maatregelen worden getroffen die de verkeersomvang op de Griftdijk beperken. Als wij géén maatregel treffen zal de intensiteit van het autoverkeer op de Griftdijk ter hoogte van het Woonpark Oosterhout meer dan verdubbelen ten opzichte van de huidige situatie. Waar het nu al

lastig is om in de spits vanuit de toeleidende straten de Griftdijk op te rijden zou dat in de toekomst haast onmogelijk worden. De leefbaarheid rond de Griftdijk komt daarbij in het gedrang.

Daarom gaan wij de komende maanden de opties voor de knip uitwerken. Daarbij willen wij de bewoners en uw Raad intensief betrekken. Voor ons staat hierbij voorop dat maatregelen op de Griftdijk nodig zijn; de exacte locatie van de knip, de bewonersvriendelijkheid, de ontheffingscriteria, de wijze van uitvoering en de mogelijke specifieke tijdvakken van openstelling/sluiting zijn wat ons betreft bespreekbaar en zullen op hun gevolgen moeten worden beoordeeld. Daarnaast brengen wij de juridische aspecten en de financiële gevolgen van de maatregelen in beeld, voor zowel de investering als de exploitatie.

Planning planvorming nieuwe ontwikkelgebieden

In de zomer is het tussendocument Hof van Holland e.o. besproken in de Raadscie GREC. Waalsprong Hierin is aangegeven dat fase 3, waar de essentiële uitgangspunten en de uitwerking van de deelvlekken en ontwikkelstrategie Hof van Holland centraal staan, in oktober wordt opgeleverd.

Het hiervoor geschetste vervolgtraject om te komen tot een keuze voor de invulling van de verkeersstructuur Waalsprong heeft gevolgen voor de voorbereiding van Hof van Holland-Broodkorf-Woenderskamp. Ook is extra afstemming noodzakelijk gebleken met het waterschap over de eisen ten aanzien van de waterkering (dijk) en de watersingel. Deze onderwerpen zijn dermate belangrijk voor de hoofdstructuur van het plangebied dat duidelijkheid hierover nodig is voordat fase 3 kan worden afgerond.

De verwachting is dat ten aanzien van de waterkering en watersingel er voor het eind van het jaar duidelijkheid ontstaat. Als uitgangspunt voor de planvorming is, om de voortgang van de planvorming niet verder te vertragen, ten aanzien van de verkeersstructuur is gekozen voor het uitgangspunt dat de uiteindelijke intensiteiten op de Griftdijk passen bij de huidige inrichting van de Griftdijk en een vergelijkbaar profiel van de Italiëstraat. Mocht uiteindelijk blijken dat de intensiteiten hier ver van afwijken zal dit mogelijk leiden tot aanpassingen in de plannen voor Hof van Holland. Gezien het voornoemde kunnen wij u het fase 3 document Hof van Holland naar verwachting in februari 2016 aanbieden.

Voor de oostflank wordt een aantal opties verkend die rechtstreeks van invloed zijn op de ontwikkeling van de Vossenpels-Noord. De definitieve afronding van de verkenning Vossenpels-Noord kan dan plaatsvinden nadat er keuzes gemaakt zijn ten aanzien van de verkeersstructuur en verkeersfuncties.

Vervolgvel
6

Ten slotte

Wij willen voor beide flanken via een integrale aanpak komen tot besluitvorming, dit houdt in het betrekken van alle relevante aspecten en betrokkenen. Ter voorbereiding hierop hebben wij inmiddels een aantal mogelijke varianten verkeerskundig laten doorrekenen en globaal verkend op de effecten. In het vervolgtraject willen wij met de belanghebbenden deze en mogelijk andere opties bespreken die passen binnen beleidskaders voor de Waalsprong en de mogelijkheden van de gemeente.

Vóór mei 2016 willen wij u op basis hiervan een voorstel doen toekomen waarin het een en ander is uitgewerkt.

Hoogachtend,
college van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

drs. B. van der Ploeg

Aantal Bijlagen: 1. Verkenning knippen
2. Huidige wegennet en varianten

Bijlage 1

Verkenning knippen

Bijlage bij brief aan Raad over verkeersstructuur Waalsprong

Knippen: Te beantwoorden vragen

- Welke primaire doelgroep(en) hebben recht op ontheffing
Bewoners, werknemers, bevoorradingsverkeer, openbaar vervoer, hulpdiensten, landbouwverkeer,
- Welke uitzonderingen
Taxi, regiotaxi, aannemers, verhuizers, thuiszorg, huisartsen, bezorgdiensten, vuilophaaldiensten,
- Welk tijdsinterval
hele dag, iedere werkdag, spits
- Welke techniek
Bord (en camera (en fysiek))
- Welke realisatie kosten
- Welke beheerskosten

Bewonersvriendelijk?

- **Definitie bewonersvriendelijk knip:**
 - *bestuurders van motorvoertuigen hebben geen doorgang*
 - *(Brom)Fietzers hebben doorgang,*
 - *Lijndiensten hebben doorgang*
 - *Landbouwverkeer heeft doorgang?*
 - *Hulpdiensten hebben doorgang*
- *Ontheffingen zijn mogelijk voor:*
 - *bewoners van de gebieden rondom de knip*
 - *Werknemers van bedrijfsterreinen rondom de knip?*
 - *Bedrijfsvoertuigen van bedrijfsterreinen rondom de knip?*
 - *Service verkeer (huisartsen, thuiszorg, enz. regiotaxi)*

Bebording

1. Alleen borden



2. Tevens camera's



Starre afsluiting

1. Hek/paaltjes



2. Bussluis



Elektronische afsluiting

1. Alleen met transponder



2. Uitgebreide communicatie



In plaats van knip: Verkeersluw maken

30km-zone

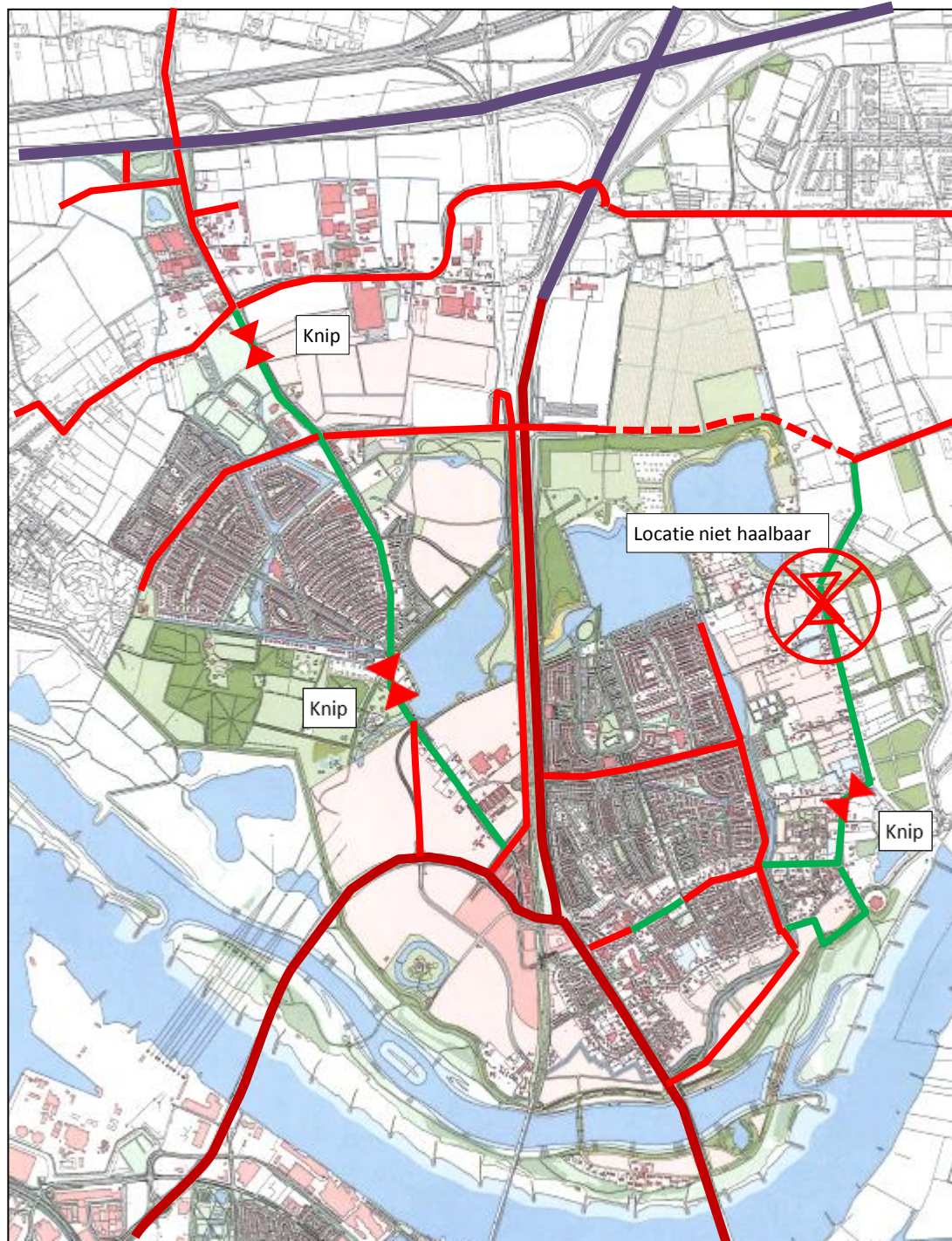


Zo niet!
(weginrichting is niet aangepast)



Zo eventueel wel

Mogelijke locaties knippen





Bijkomende taken bebording

Gemeente

- Verordening selectieve toegang
- Registratie ontheffinghouders op persoon of kenteken
- Uitgifte papieren ontheffingen
- Monitoren gebruik (past het binnen milieu afspraken)

Politie en OM

- Handhaving via staande houding
- Sanctioneren overtreding



Bijkomende taken camera's

Gemeente

- Verordening selectieve toegang
- Registratie ontheffinghouders op kenteken
- Controle en selectie overtreders
- Aanschrijven overtreders
- Monitoren gebruik (past het binnen milieu afspraken)

Politie en OM

- Handhaving via CJIB



Bijkomende taken 3 fysiek

Gemeente

- Verordening selectieve toegang
- Registratie ontheffinghouders op persoon of kenteken
- Communicatie met verkeerscentrale bij weigering doorgang
- Herstellen schade
- Monitoren gebruik (past het binnen milieu afspraken)

Opties knip in overzicht

Vorm	1. Bebording	1a. Bebording met camera's	2. Fysiek Hek (met fietssluis)	2a. Fysiek Bussluis	3. Elektronisch + fysiek: Poller en transponder	3a. Elektronisch uitgebreid: met communicatie	Geen knip maar weg verkeersluw maken
Voorbeeld							
Passeerbaar door:							
Fiets	Te regelen door bord	Te regelen door bord	Wel	Wel	Wel	Wel	Wel
Bromfiets	Te regelen door bord	Te regelen door bord	Wel	Wel	Wel	Wel	Wel
Motor	Te regelen door bord	Te regelen door bord		Te regelen door bord	Te regelen door bord	Te regelen door bord	Wel
OV	Te regelen door bord	Te regelen door bord		Wel	Wel	Wel	Wel
Politie/ziekenauto	Te regelen door bord	Te regelen door bord	Sleutel	Niet	Wel	Wel	Wel
Brandweer	Te regelen door bord	Te regelen door bord	Sleutel	Wel	Wel	Wel	Wel
Bewoners e.d. (onthefing)	Te regelen door bord	Te regelen door bord	Niet/nauwelijks	Niet	Ontheffing + transponder	Ontheffing + transponder	Wel
Taxi's	Te regelen door bord	Te regelen door bord	Niet	Niet	Ontheffing + transponder	Ontheffing + transponder	Wel
Touringcars	Te regelen door bord	Te regelen door bord	Niet	Wel	Ontheffing + transponder	Ontheffing + transponder	Wel
Handhaafbaarheid	Matig/slecht	Redelijk	Goed	Goed	Goed	Goed	Hangt af van welke maatregelen getroffen worden
Overtreders	Waarschijnlijk veel	Vooraf onbekenden	Geen	Beperkt	Geen	Geen	N.v.t. Wel blijft er doorgaand verkeer mogelijk
Expl. kosten	Laag	Systeem + evt. administratie	Laag	Door schades	Schades + systeem + administratie	Schades + systeem + bemensing + administratie	Flinke investeringskosten (afhankelijk van mate van aanpassen wegprofiel); daarnaast toename exploitatiekosten voor het openbaar vervoer door lagere snelheid.
Schadekans infra	Laag	Laag (vandalisme camera's)	Beperkt	Groot	Afhankelijk van locatie groot	Verhaalbaar	Beperkt
Storingskans	Niet	Mogelijk	Niet	Niet	Mogelijk	Mogelijk	Niet
Verstoring visueel beeld	Zeet beperkt (borden)	Beperkt (borden, camera)	Beperkt (hek/borden)	Bussluis + (veel) borden (+ evt. keerlus)	Bussluis + borden (+ evt. keerlus)	Uitgebreide bussluis + borden (+ evt. keerlus)	Kan variëren

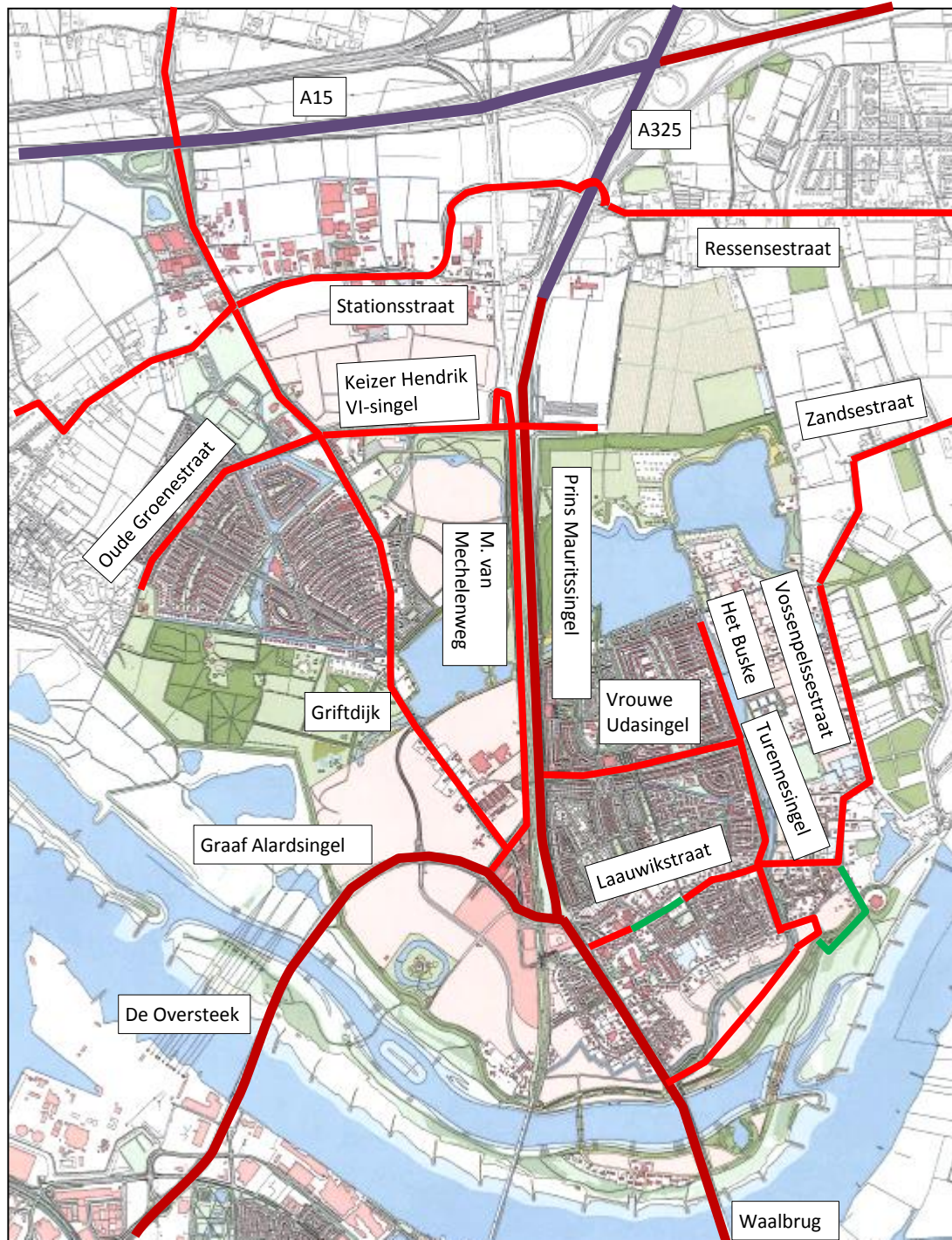
Bijlage 2

Huidige wegennet en varianten

Bijlage bij brief aan Raad over verkeersstructuur Waalsprong

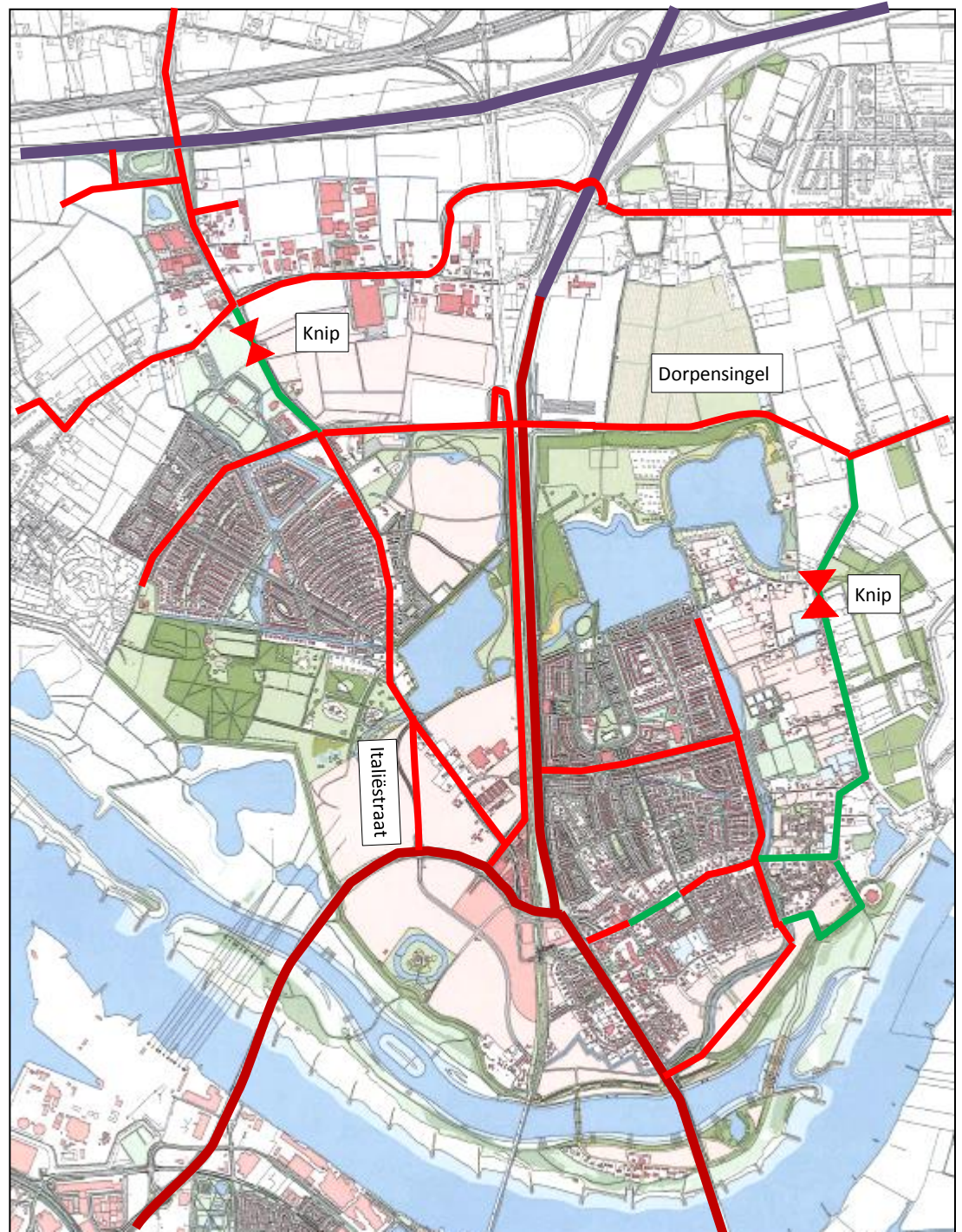
Huidige wegennet

- Doorstroomroutes regio
- Doorstroomroutes stad
- Overige 50/80km-wegen
- 30/60km-weg



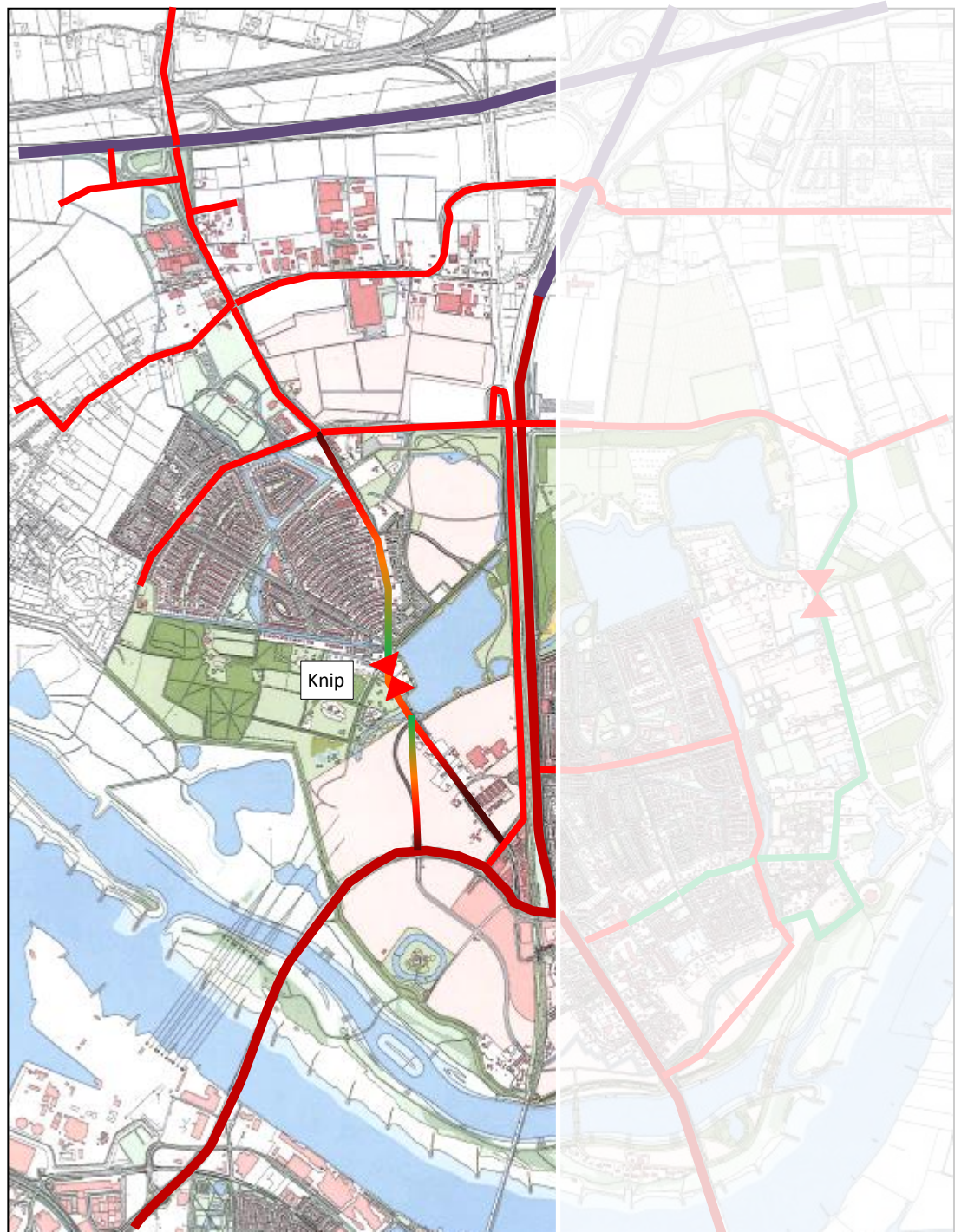
Toekomstig wegennet raadsbesluiten Nijmegen

- Doorstroomroutes regio
- Doorstroomroutes stad
- Overige 50/80km-wegen
- 30/60km-weg



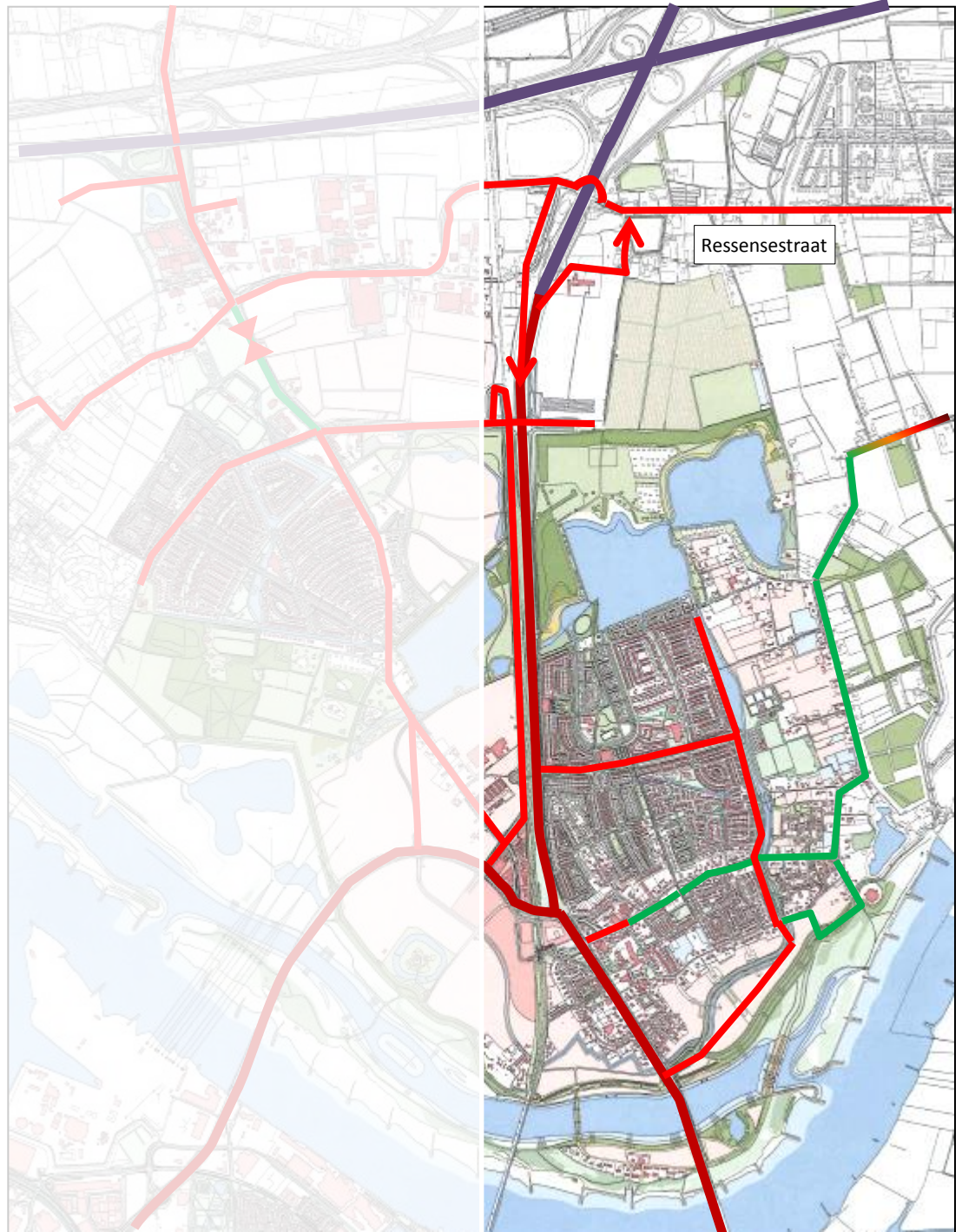
Toekomstig wegennet westflank: alternatief kniplocatie

- Doorstroomroutes regio
- Doorstroomroutes stad
- Overige 50/80km-wegen
- 30/60km-weg



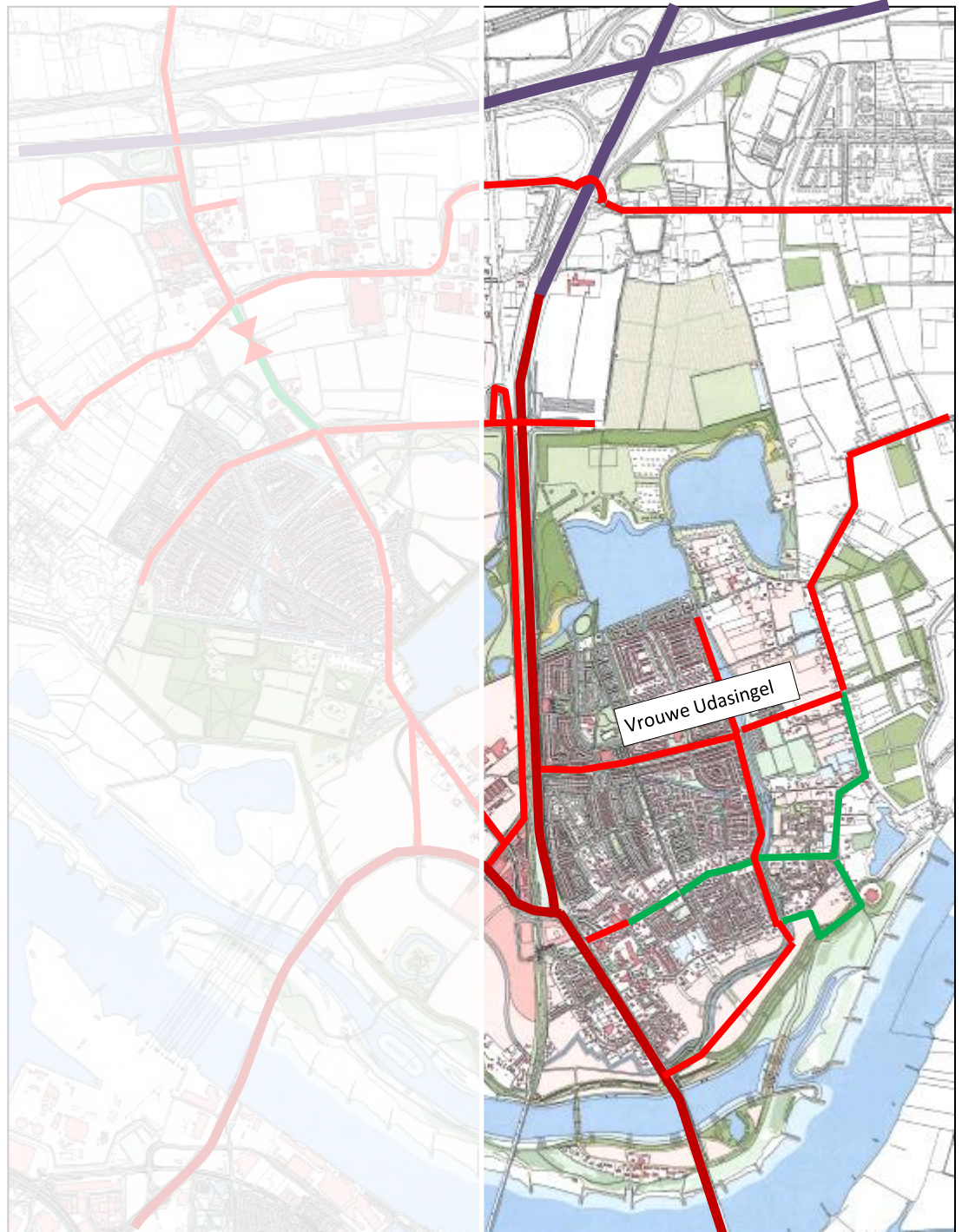
Toekomstig wegennet oostflank: alternatief Ressensestraat

- Doorstroomroutes regio
- Doorstroomroutes stad
- Overige 50/80km-wegen
- 30/60km-weg



Toekomstig wegennet oostflank: alternatief Vrouwe Udasingel

- Doorstroomroutes regio
- Doorstroomroutes stad
- Overige 50/80km-wegen
- 30/60km-weg



Toekomstig wegennet oostflank: alternatief knip

- Doorstroomroutes regio
- Doorstroomroutes stad
- Overige 50/80km-wegen
- 30/60km-weg

