

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 151
6500 AD Nijmegen
Netherlands

+31 88 348 70 00 **T**
+31 24 323 93 46 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Datum:	30 november 2021	Contact:	Leon Leferink
Uw kenmerk:		Telefoon:	+31 88 348 66 55
Ons kenmerk:	BI3418-RHD-ZZ-XX-CO-Z-0002	E-mail:	Leon.Leferink@rhdhv.com
Classificatie:	Projectgerelateerd		

Extra verkeer programma Hoge Bongerd Stadseiland

Geachte heer van der Hagen,

In bijlage treft u de resultaten van ons onderzoek naar het extra verkeer ten gevolge van bouwopgave Hoge Bongerd en Veur Lent. De studie geeft antwoord op de hieronder door u gestelde vragen:

- De verwachte verkeersgeneratie in het maximale scenario
- De verwachte verdeling van deze verkeersgeneratie over de wegenstructuur en de toetsing aan de geldende normen
- Een kwalitatieve inschatting van de gevolgen van de verkeersgeneratie op doorstroming en verkeersveiligheid
- Globale voorstellen voor mogelijke maatregelen om de gevolgen te beperken

Het eerste concept van deze rapportage is gedeeld en besproken met bewoners en vertegenwoordigers uit het gebied. Zij hebben inmiddels ook schriftelijk gereageerd op die rapportage. Wij zouden deze zo nodig verwerken in de definitieve rapportage.

Na het lezen van de reactie op ons conceptrapport concluderen wij dat de meeste zorgen niet gaan over het toe te voegen programma. Wel gaan ze over onderdelen die buiten de scope van ons onderzoek vallen, met name gericht op het toekomstig gebruik van de openbare ruimte gegeven de problemen en irritaties die men nu al ervaart. In dit stadium waar feitelijk niet meer informatie beschikbaar is dan de omvang van het programma kan wel inzicht gegeven worden in de te verwachten verkeerstromen ten gevolge van dit programma en de afwikkeling daarvan, maar niet of de toekomstige inrichting van de openbare ruimte niet zal leiden tot problemen. We hebben deze vragen dan ook niet opgenomen in onze rapportage.

Dit neemt niet weg dat we die zorgen snappen en ook vinden dat daar bij de nadere uitwerking van het gebied aandacht en zorg voor moet zijn. Dat hebben we ook aangegeven in de mondelinge toelichting op ons rapport. Onze ervaring is overigens dat dat ook gebeurt.

De omgeving van de Spiegelwaal zal vooral een plek zijn voor voetgangers en fietsers uit de omgeving en daarbuiten. De autobereikbaarheid zal vooral gerelateerd moeten zijn aan de bewoners en ondernemers in het gebied zelf. In de tellingen zien we dat in de huidige situatie sprake is van niet noodzakelijke en of ongewenste verkeersstromen. Zo gaat er verkeer over de Griftdijk Zuid dat feitelijk gebruik zou moeten maken van de Mauritssingel. Ook op de Lentloper rijdt meer verkeer dan op grond van het aantal aanwezige woningen en bedrijven verwacht mag worden. De geplande invoering van parkeerregulering zal dat mogelijk al verbeteren.

In de volgende fase van planontwikkeling, als meer zicht ontstaat op de inrichting en de bijhorende beheersmaatregelen, kan getoetst worden of bovenstaande doelstelling op gemiddelde dagen, mooie zomerdagen en bij evenementen gehaald kan worden, mede aan de hand van de opmerkingen die nu zijn gemaakt. Wij beschouwen de reactie dan ook vooral als een leidraad/checklist voor de volgende planfase

Leon Leferink

Senior Consultant
Mobility & Infrastructure

Concept Notitie

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Gemeente Nijmegen
Van: Jasper Homrighausen
Datum: 30 november 2021
Kopie:
Ons kenmerk: BI3418-RHD-02
Classificatie: Open
Goedgekeurd door: Leon Leferink

Onderwerp: Verkeersanalyse Stadseiland – Definitief

1 Aanleiding en vraag

Als onderdeel van de ontwikkeling Waalsprong is de gemeente Nijmegen van plan woningen te realiseren op de Hoge Bongerd en Veur Lent (samen Stadseiland). Er zijn verschillende scenario's en in het maximale scenario komen ongeveer 240 woningen in Lent (Hoge Bongerd, waarvan 22 ontsloten via de Parallelweg) en ongeveer 250 woningen op het eiland (Veur Lent). De ontwikkeling heeft veel losgemaakt. Daarom heeft de gemeenteraad besloten de ontwikkelingsrichting in een peiling voor te leggen aan bewoners. Eén van de belangrijkste zorgen van de omwonenden gaat over de verkeersgeneratie.

De gemeente Nijmegen heeft Royal HaskoningDHV gevraagd onderzoek te doen naar:

- De verwachte verkeersgeneratie in het maximale scenario
- De verwachte verdeling van deze verkeersgeneratie over de wegenstructuur en de toetsing aan de geldende normen
- Een kwalitatieve inschatting van de gevolgen van de verkeersgeneratie op doorstroming en verkeersveiligheid
- Globale voorstellen voor mogelijke maatregelen om de gevolgen te beperken

Scope, aanpak en verantwoording

De gemeente Nijmegen heeft ons in dit vroege stadium van planvorming gevraagd onderzoek te doen naar de verkeersgeneratie van het nieuwe programma op Veur Lent en Hoge Bongerd. Hiervoor hebben we gebruik gemaakt van het programma, het verkeersmodel en verkeerstellingen (bij ons aangeleverd door de gemeente Nijmegen). Daarnaast hebben we het plangebied bezocht samen met dhr. Verstappen van GeWaLent. In deze fase is alleen het programma bekend en hebben we het verkeersmodel en de verkeerstellingen van de gemeente als middelen tot onze beschikking. De specifieke invulling van het gebied en de openbare ruimte is nog niet bekend en kan/is daarom niet meegenomen (worden) in het onderzoek.

Niet gevraagd is een analyse te maken van de bereikbaarheid bij evenementen of drukke (zomerse) dagen. Ook is niet gevraagd een oplossing te geven voor aanwezige verkeersproblemen die niet samenhangen met het hierboven beschreven programma.

2 Aanpak

Voor deze studie is gebruikgemaakt van de volgende bronnen:

- 1 Het stedenbouwkundig programma en de ontsluiting
- 2 Kaartbeelden van de mogelijke invulling
- 3 Verkeerstellingen van sep. 2021 op de Griftdijk Zuid, Parmasingel en Lentloper, aangeleverd door de gemeente Nijmegen
- 4 Een bezoek aan het plangebied en gesprek met dhr. Verstappen van GeWaLent
- 5 Het regionaal verkeersmodel

Op basis van deze bronnen hebben we het probleem geanalyseerd. Vervolgens hebben we de resultaten verwoord in een conclusie. Tot slot zijn aanbevelingen opgesomd in de vorm van mogelijke maatregelen.

3 Analyse

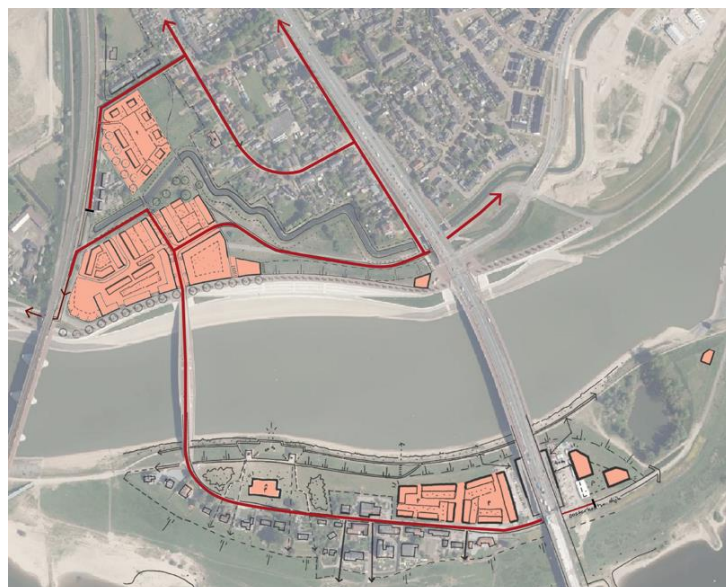
3.1 Stedenbouwkundig programma en ontsluiting

In figuur 1 staat een overzicht van het maximale programma. Het gaat om 240 woningen in Hoge Bongerd waarvan 22 ontsloten via de Parallelweg en 250 woningen op het eiland Veur Lent. De hoofdontsluiting van de woningen (met uitzondering van de 22) loopt via de Turennesingel naar de aansluiting met de Mauritssingel. Vanaf daar kan verkeer in noordelijke en zuidelijke richting verder. Om toegang te krijgen tot het gebied moet verkeer komend vanuit de noordelijke richting, inclusief de Graaf Allardsingel, gebruik maken van de aansluiting Laauwikstraat en de Griftdijk Zuid. Hier valt de ontsluiting samen met de fietsstraat/snelfietsroute.

De 22 woningen kunnen via de bestaande woonstraten van Lent ontsluiten via Laauwikstraat of Turennesingel.

	Hoge Bongerd	Veur Lent
Type	Aantal	Aantal
Sociale huur	16	9
Rijwoning algemeen	47	
Stadswoning	32	12
Twee-onder-één-kap	12	
Appartementen algemeen	139	229
Totaal	246	250
Ander programma (incl. horeca)	300 m ²	2300m ²

Tabel 1 – Maximaal programma Hoge Bongerd en Veur Lent op 15 november. Bron: gemeente Nijmegen



Figuur 1 – Mogelijke ontsluitingsstructuur Hoge Bongerd en Veur Lent. Bron: gemeente Nijmegen



Figuur 2 – Snelfietsroutes rond de Griftdijk Zuid. Bron: provincie Gelderland

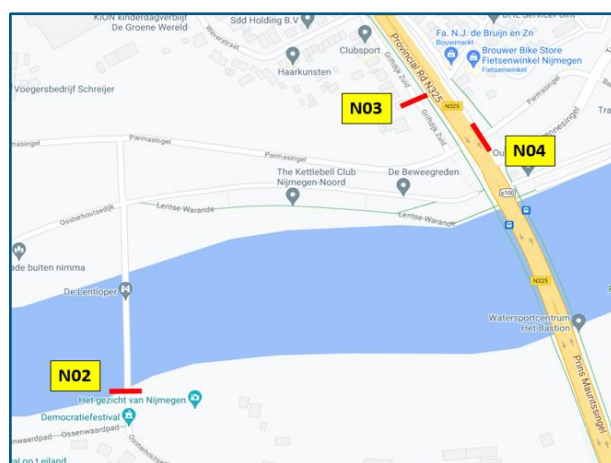
3.2 Verkeerstellingen

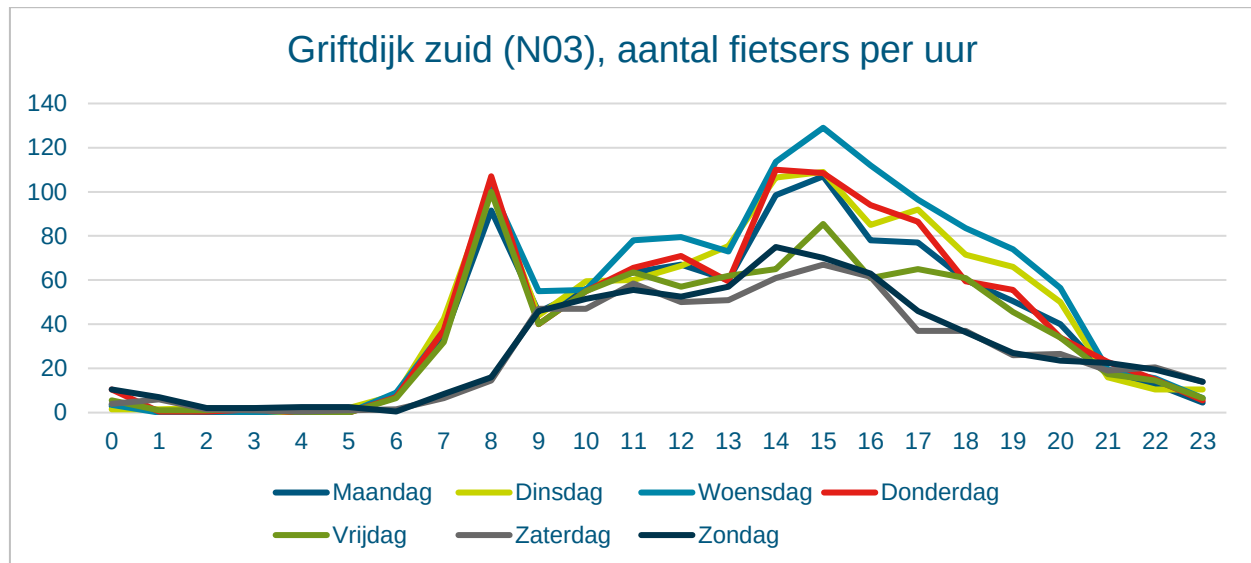
In september zijn tellingen uitgevoerd op de Parmasingel, Griftdijk Zuid en de Lentloper. Hierbij zijn zowel de aantallen auto's als fietsers per richting per uur geteld. In de tellingen valt met name de drukke woensdag 8 september op. Het was die dag mooi weer, wat zich vertaalt in een duidelijk hogere intensiteit, waarschijnlijk door bezoekers aan het gebied. Op grond van de verdeling over de dag vertaalt zich dat met name in meer fietsers in de middag. De ochtendspits is op alle doordeweeks dagen nagenoeg gelijk. De geconstateerde intensiteiten zijn passend voor erftoegangswegen.

De tellingen zijn uitgevoerd voor de verzwaring van de coronamaatregelen op 25 september. Tijdens het uitvoeren van de tellingen was sprake van geringe beperkende maatregelen ten aanzien van Corona. Verder was de Oosterhoutse Dijk afgesloten vanwege de dijkverzwaring (dit zal het komend anderhalf jaar zo zijn, daarna is deze weer alleen op weekenddagen in de zomermaanden gesloten). Dit kan een licht vertekend beeld geven op de Parmasingel met een lagere intensiteit in de telling dan bij een opengestelde Oosterhoutsedijk te verwachten is. Op de tellingen op de Lentloper en Griftdijk Zuid zal dit naar verwachting weinig effect hebben.

Intensiteiten etmaal	N02		N03		N04	
	MVT	Fiets	MVT	Fiets	MVT	Fiets
Gemiddelde werkdag	484	207	721	1040	952	773
Gemiddelde weekdag	464	209	698	937	929	719
Dinsdag 7 september 2021	431	294	685	1235	994	883
Woensdag 8 september 2021	804	644	1026	1476	1558	1104
Donderdag 9 september 2021	569	249	750	1158	990	835
Vrijdag 10 september 2021	421	95	757	808	877	577
Zaterdag 11 september 2021	371	119	576	521	766	441
Zondag 12 september 2021	487	228	581	651	889	557
Maandag 13 september 2021	389	119	635	990	834	735
Dinsdag 14 september 2021	399	143	637	929	815	729
Woensdag 15 september 2021	502	90	723	925	894	523
Donderdag 16 september 2021	447	146	655	936	784	789
Vrijdag 17 september 2021	510	147	684	954	918	867
Zaterdag 18 september 2021	417	240	799	798	977	665
Zondag 19 september 2021	383	302	613	771	848	654
Maandag 20 september 2021	363	120	654	965	855	697

Tabel 2 – Resultaten verkeerstellingen incl. locatie. Bron: gemeente Nijmegen





Figuur 3 – Aantal getelde fietsers per uur. Bron: gemeente Nijmegen

3.3 Bezoek plangebied

Op woensdag 27 oktober hebben we het plangebied bezocht samen met een vertegenwoordiger van de klankbordgroep. Het bezoek was bedoeld om meer inzicht te verkrijgen in de plaatselijke situatie en de verwachte knelpunten in de ontsluiting van het plangebied.

Kruising Griftdijk Zuid Weverstraat

De plek waar men zich het meest zorgen over maakt doet zich voor op de Griftdijk, in het bijzonder de kruising van de Griftdijk Zuid met de Weverstraat. Op dit punt komen verschillende verkeersstromen samen:



Figuur 4 – Kruisende verkeersstromen Griftdijk Zuid (bewegingen vanuit Weverstraat niet opgenomen in figuur)

- Fietsers op de snelle fietsroute vanuit Lent Zuid (en eventueel verder) die een bocht van 180 graden maken om de Waalbrug op te draaien (donkerblauwe pijl) en terug (paarse pijl).
- Fietsers op de fietsstraat richting de Waalbrug (licht blauwe pijl) en terug (witte pijl)

- Fietzers en auto's op de fietsstraat richting de Parmasingel (gele pijl) en terug (rode pijl)
- Vooral fietsers vanaf de Waalbrug conflicteren met auto's op de Griftdijk Zuid die naar het noorden rijden, omdat ze met hogere snelheid vanuit de dode hoek in de voorrang voorlangs kruisen (rode en witte pijl).

Op een klein oppervlak bevinden zich hier veel conflictpunten. De geldende maximumsnelheid is laag (30 km) zodat er tijd is om op een eventueel conflict te reageren en de gevolgen van een mogelijk conflict zullen daarmee veelal gering zijn. Hoe meer stromen uit bovenstaande figuur gelijktijdig moeten worden uitgevoerd, hoe groter het risico op ongevallen. Vanuit de verkeersveiligheid is het daarom wenselijk het aantal voertuigen (met name auto's) dat hier passeert zo gering mogelijk te laten zijn.

Overige aandachtspunten

Behalve de bovengenoemde kruising, kwam een aantal andere aandachtspunten naar voren tijdens het bezoek aan het plangebied:

- De angst voor drukte door extra autoverkeer tijdens evenementen rond de Lentse Warande en het eiland.
- Het is niet mogelijk om komende vanuit noordelijke richting op de Prins Mauritssingel linksaf te slaan richting de Turennesingel. Verkeer uit bijvoorbeeld de richting Arnhem of Nijmegen-West moet hierdoor richting Hoge Bongerd en Veur Lent de Griftdijk Zuid nemen vanaf het Hertog Eduardplein.
- De angst dat ook bouwverkeer tijdens de bouw van beide ontwikkelingsgebieden van de Griftdijk Zuid gebruik zal maken.

3.4 Verkeersmodel

Om een inschatting te kunnen maken van de toekomstige intensiteiten en de verdeling van verkeer vanuit Hoge Bongerd en Stadseiland over de richtingen Griftdijk Zuid en Parmasingel, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel. De te verwachten hoeveelheid verkeer vanuit de nieuwbouw is bepaald aan de hand van kencijfers uit CROW 381 op de wijze zoals voorgeschreven in de beleidsregel parkeren van de gemeente Nijmegen.

De 496 woningen en het horecaprogramma genereren 2271 verkeersbewegingen per weekdag. Per werkdag is de het aantal bewegingen 2604. Deze productie is verdeeld naar rato van een selected-link uit het verkeersmodel van het gecombineerde programma Hoge Bongerd Stadseiland over Griftdijk en Parmasingel.

Op grond van een selected-link uit het verkeersmodel is vastgesteld dat van dit verkeer naar verwachting 44% gebruik maakt van de Griftdijk Zuid (45% in noordelijke richting, 55% in zuidelijke).

Opgeteld bij de intensiteiten in de huidige situatie levert dat op de Griftdijk Zuid onderstaande intensiteiten op in ochtend, avond en etmaal. Ter referentie hebben we de resultaten van het verkeersmodel vergeleken met de verkeerstellingen in september 2021. Wat opvalt is de afwijking tussen model en telling in het etmaal waarbij met name de dominante richting van zuid naar noord opvalt. Een deel van dit verkeer had ook gebruik kunnen maken van de Prins Mauritssingel.

Aantal MVT	MVT Ochtendspits				MVT Avondspits				MVT Etmaal			
	Telling 2021	Model 2020	Pro-gramma	Model+ Pro-gramma	Telling 2021	Model 2020	Pro-gramma	Model+ Pro-gramma	Telling 2021	Model 2020	Pro-gramma	Model+ Pro-gramma
Griftdijk Zuid van Weverstraat naar Parmasingel	20	34	12	46	33	55	50	105	227	290	622	912
Griftdijk Zuid van Parmasingel naar Weverstraat	45	31	32	63	75	36	22	58	493	249	525	774
Griftdijk Zuid totaal	65	65	44	109	108	91	73	164	720	539	1147	1686

Tabel 3 – Vergelijking van het aantal motorvoertuigen (MVT) in ochtendspits, avondspits en per etmaal. Vergeleken zijn het model in 2020, de tellingen in 2021 en het model inclusief het nieuwe programma.

4 Resultaten

Met het verkeersmodel en door het toevoegen van het maximale nieuwe programma is de verwachte verkeerintensiteit in het maximale scenario berekend. Dit leidt tot de volgende resultaten:

- De verkeersintensiteit op de Griftdijk Zuid t.h.v. de Parmasingel groeit inclusief het nieuwe programma tot maximaal 1700 voertuigen per etmaal (1900 wanneer de tellingen als basis worden genomen).
- Omdat autoverkeer op de Griftdijk Zuid van zuid naar noord het grootste verkeersveiligheidsrisico kent en het voor de bereikbaarheid niet noodzakelijk is, dit verkeer kan immers via de Mauritssingel, is ook uitgerekend wat de belasting zou zijn bij instellen éénrichtingverkeer op het bruggetje aan het einde van de Griftdijk Zuid. Indien daar alleen verkeer van noord naar zuid mag, neemt de intensiteit af van 1700 naar 900 (850 als de tellingen als basis wordt genomen).
- Bij instellen éénrichting is de meest risicovolle richting afwezig op kruising Weverstraat en de totale hoeveelheid verkeer na realisatie maar beperkt hoger dan de gemiddelde huidige situatie en lager dan we nu op drukke dagen tellen.
- De verkeersintensiteit op de Lentloper groeit inclusief het nieuwe programma tot maximaal 1700 voertuigen per etmaal (uitgaande van de tellingen 2000).
- De verkeersintensiteit op de Parmasingel groeit inclusief het nieuwe programma tot maximaal 2000 voertuigen per etmaal (uitgaande van de tellingen 2400).

5 Conclusie

Op basis van de bureaustudie, een bezoek aan het plangebied en de modelberekeningen hebben we conclusies getrokken.

Griftdijk Zuid

- De ontwerprichtlijn snelfietsroutes van de gemeente Nijmegen geeft voor een fietsstraat met het profiel van de Griftdijk Zuid (met verhoogde rijbaanscheiding) een maximale intensiteit van 5000 mvt/etmaal. Deze intensiteit wordt niet overschreden en het is niet te verwachten dat de bestaande infrastructuur het verkeer van en naar de ontwikkelingsgebieden niet kan verwerken.
- Voor het zuidelijk deel van de Griftdijk Zuid hebben we de CROW-normen als toetsingskader gebruikt. Het CROW schrijft in de ASVV 2021 14.2.3 dat op een fietsstraat met gemengd profiel:
 - Het aantal fietsers hoger moet zijn dan het aantal auto's of
 - Het aantal fietsers meer dan 1.000 moet zijn en/of het aantal auto's minder dan 2.500 per etmaal moet zijn.

Indien er twee keer meer fietsers dan auto's rijden, dient het aantal auto's minder dan 2.500 per etmaal te zijn. De verkeersintensiteit op het zuidelijk deel van de Griftdijk Zuid blijft onder de 2000 (op basis van de huidige intensiteiten plus de extra intensiteit vanuit het programma) en het aantal fietsers is hoger dan het aantal MVT.

- Er is op beide delen van de Griftdijk Zuid dus geen sprake van overschrijding van de richtlijnen en het is niet te verwachten dat de bestaande infrastructuur het verkeer van en naar de ontwikkelingsgebieden niet kan verwerken. Toch identificeren we een aantal verbeterpunten:
 - Zowel in de telling als in het model zien we onnodig veel verkeersbewegingen op de Griftdijk Zuid van zuid naar noord.

We hebben in het verkeersmodel een selected-link gemaakt van Stadseiland Hoge Bongerd. Deze laat zien dat van de 1577 voertuigen, 638 linksaf de Griftdijk Zuid opdraaien om pas bij het Witte Huis de Prins Mauritssingel op te rijden terwijl slechts 135 gaan via de Turennesingel naar de kruising Prins Mauritssingel rijden

Dit verkeer zou via de aansluiting Turennesingel via de Prins Mauritssingel afgewikkeld moeten worden. Mogelijk is het voor verkeer vanuit de Stelt aantrekkelijker via de Griftdijk Zuid te rijden dan via de Turennesingel of Mauritssingel.

- De aansluiting Griftdijk Zuid-Weverstraat opgang Waalbrug is onoverzichtelijk en is door de vele conflictbewegingen minder veilig dan gewenst. Dit geldt met name voor auto's op de Griftdijk Zuid in noordelijke richting omdat fietsers met hoge snelheid in hun dode hoek van de Waalbrug af komen. Een toename van het autoverkeer vooral in noordelijke richting op de Griftdijk Zuid kan de situatie onveilig maken. We adviseren maatregelen om onnodig verkeer van zuid naar noord op de Griftdijk te weren en verkeerskundige maatregelen om het de veiligheid te verbeteren.

Lentloper

- De berekende intensiteit van 2000 voertuigen is passend bij het profiel en de snelheid. Op grond van de sterke wisselingen in de tellingen vermoeden we dat sprake is van onnodig (zoek)verkeer. De invoering van parkeerregulering zal bijdragen aan het weren van verkeer dat daar geen bestemming heeft. Bij de uiteindelijke planuitwerking moet steeds getoetst worden of de inrichting in voldoende mate duidelijk maakt dat het eiland alleen bedoeld is voor bestemmingsverkeer. Met name de invulling van het geplande (horeca)programma zal daarbij een aandachtspunt zijn.

Parmasingel

- De intensiteit van de Parmasingel is met 2400 passend voor het profiel. Wel zouden we adviseren de 30-zone in te laten gaan vanaf het kruisingsvlak met de Turennesingel zodat geen doorgaande route meer wordt gesuggereerd. Op deze zelfde locatie kan een bord 'start betaald parkeren' worden geplaatst.

Linksaf Mauritssingel

- Een linksaf strook komende vanuit noordelijke richting is fysiek realiseerbaar. Echter, op basis van de beschikbare data verwachten we dat het kruispunt in die situatie een slechte afwikkeling zal kennen en daarmee sluipverkeer op de Parmasingel zal veroorzaken. De oplossing lijkt daarmee erger dan de kwaal. Een doorrekening van de situatie met linksaf met cocon volgt nog. Op basis daarvan kan vastgesteld worden of de situatie geregeld kan worden binnen een acceptabele cyclustijd
- De analyse van deze kruising tijdens de bouwphase (2019) wees uit dat een 'linksaf' wel maakbaar is maar leidt tot grote hoeveelheden verkeer die niet te verwerken is (overflow). Dit zorgde met toen gemeten intensiteiten dat de cyclustijd wachtrijen en reistijden oplopen. In de toekomstige situatie zou een dergelijke oplossing tot tweemaal zo veel verkeer moeten verwerken. De afwikkeling op de Prins Mauritssingel verslechtert dan zodanig dat grote kans bestaat op sluipverkeer op de Griftdijk. Wij kunnen ons voorstellen dat in die afweging niet gekozen is voor realisatie van een in theorie weinig gebruikte linksaf strook.

Samenvatting conclusie

- Hoewel de verkeersintensiteiten met het programma toenemen, zijn de intensiteiten in de dagdagelijkse situatie passend bij het profiel van de Griftdijk Zuid, Lentloper en Parmasingel.
- De gesuggereerde oplossing (een linksaf op de Prins Mauritssingel) lijkt erger dan de kwaal omdat dit tot veel sluipverkeer op de Griftdijk Zuid kan leiden. De cocon-berekening waaruit dit blijkt zal op hun verzoek met de klankbordgroep worden gedeeld.
- We adviseren verkeerskundige maatregelen op de kruising Griftdijk Zuid met Weverstraat om de veiligheid te vergroten. Daarnaast adviseren we maatregelen om onnodig verkeer op de Griftdijk te weren. Zie hiervoor hoofdstuk 6 Aanbevelingen.
- We adviseren het verblijfsklimaat op de Lentloper en het eiland te monitoren. Indien dit onder druk komt te staan door ongewenst (zoek)verkeer kunnen aanvullende maatregelen nodig zijn. Kwaliteit voor voetganger en fietser moet hier voorop staan.

6 Aanbevelingen

- Verkeerskundige maatregelen
 - Studeren op een beter verkeerskundig ontwerp voor de kruising Griftdijk Zuid met Weverstraat (paarse vierkant)
- Weren van onnodig verkeer op de Griftdijk Zuid:
 - **Auto:** Voor verkeer op de Parmasingel van west naar oost (blauwe pijl) een verplichte rechtdoor instellen (in plaats van de Griftdijk Zuid in). Hierdoor wordt sluipverkeer tegengegaan. Ook kan overwogen worden de Griftdijk Zuid vanaf de Parmasingel (soms) helemaal af te sluiten en ook bewoners via het Hertog Eduardplein te laten rijden.
 - **Fiets:** Een onderzoek starten naar een directe fietsverbinding tussen de tunnel Lentse Tuinstraat-Parmasingel en de Waalbrug (groene lijnen) in plaats van de huidige route (rode lijnen). Dit scheelt kerend fietsverkeer op de kruising Griftdijk Zuid met de Weverstraat.
 - **Auto:** Parkeerregulering invoeren in het gebied (gepland voor januari 2022) en dit bij de toegangswegen van het gebied (Hertog Eduardplein, afslag Turennesingel) duidelijk communiceren.
 - **Auto:** Bij evenementen op en rond het eiland de Griftdijk Zuid afsluiten voor niet-bewoners.
 - **Auto:** Bouwverkeer richting het eiland en afkomstig vanuit noordelijk richting verplichten door te rijden tot het Trajanusplein, te keren en na de Waalbrug rechtsaf te laten slaan bij de Turennesingel, in plaats van de Griftdijk Zuid te nemen.
 - **Fiets:** Onderzoeken of de routing van de snelfietsroutes aangepast kan worden zodat fietsers vanuit Lent naar Nijmegen een alternatief krijgen voor de tunnel Lentse Tuinstraat-Parmasingel om vervolgens 180 graden te draaien bij de Weverstraat.
 - **Fiets:** Een directe fietsverbinding vanaf de Lentse Warande naar de Snelbinder aanleggen.
- Monitoren omgeving Spiegelwaal
 - De infrastructuur rond de Spiegelwaal is geschikt voor de bestaande en nieuwe bebouwing. Verkeer dat geen herkomst of bestemming in het gebied heeft zou zoveel als mogelijk geweerd moeten worden. Dat gebeurt onder andere door de geplande invoering van de parkeerregulering. Met name het eiland is met zijn doodlopende structuur kwetsbaar als veel auto's zonder daadwerkelijke bestemming het eiland op- en weer afrijden. Om die reden adviseren we de situatie te monitoren om tijdig maatregelen te kunnen treffen.

Het is belangrijk om rekening te houden met die kwetsbaarheid bij de verdere uitwerking van het plan. Dat geldt bijvoorbeeld bij de invulling van het geplande (horeca)programma.

