

**Onderwerp**

Fietsnetwerk Waalsprong: inzet voor goede fietsverbindingen

**Programma / Programmanummer**  
Mobiliteit / 9710

**BW-nummer**  
n.v.t.

**Portefeuillehouder**  
J. van der Meer

**Samenvatting**

De Waalsprong is volop in ontwikkeling. Bereikbaarheid van dit stadsdeel is een belangrijk aandachtspunt. De fiets kan daarin een belangrijke rol spelen. In een goed functionerend verkeerssysteem kan een hoog fietsgebruik ruimte scheppen voor de afwikkeling van autoverkeer. Voorwaarde is een compleet en samenhangend fietsnetwerk met prettige, veilige en snelle fietsroutes. Een hoog fietsgebruik draagt ook bij aan permanente positieve effecten op leefbaarheid, sociale samenhang, milieu en gezondheid. Uit onderzoek blijkt dat een eigenstandig en hoogwaardig fietsnetwerk met 2 tot 3 nieuwe oost-west verbindingen het gewenste hoge fietsgebruik binnen bereik brengt.

Directie/afdeling, ambtenaar, telefoonnr.  
G520, Martijn te Lintelo, 2588

Datum ambtelijk voorstel  
9 oktober 2007

Registratienummer  
07.0022958

**Ter besluitvorming door het college**

1. bijgaande beleidsnotitie "De Doorsteek, gewenst fietsnetwerk in de Waalsprong", vast te stellen als uitgangspunt van beleid
2. te kiezen voor de filosofie van eigenstandige autoluwe hoofdroutes door de wijk met een regionale betekenis en een hoge uitvoeringskwaliteit;
3. in te zetten op 3 nieuwe oost-west verbindingen voor langzaam verkeer over het spoor en de Prins Mauritsingel:
  - 3a. een ongelijkvloerse kruising te realiseren ter hoogte van de Groot Brittaniëstraat
  - 3b. de verbinding ter hoogte van de Vrouwe Udasingel te onderzoeken en de uitvoeringsvorm nader te bepalen
  - 3c. een verbinding ten noorden van de Landschapszone ruimtelijk mogelijk te maken
4. de aanleg van belangrijke fietsroutes zodanig te faseren dat nieuwe bewoners direct kennis maken met de fiets als alternatief voor de auto;

Paraaf Datum  
akkoord

Concernstaf B & V

Leidinggevende  
J. Nieuwkoop, G520

Programmamanager  
J. Nieuwkoop

Programmadirecteur  
B. Drummen

Zie vervolgbld

- Alleen ter besluitvorming door het College  
 Actief informeren van de Raad (uiterlijk xx)

**Besluit B&W d.d. 16 oktober 2007 nummer: 2.3**

- X Conform advies  
 Aanhouden  
 Anders, nl.

Paraaf Datum  
akkoord

Bestuursagenda

Gemeentesecretaris

Portefeuillehouder

## Collegevoorstel

### Vervolg beslispunten

5. de aanleg van het fietsnetwerk waar mogelijk en i.s.m. GEM Waalsprong Beheer onderdeel te maken van lopende planexploitaties in het gebied;
6. de kosten van de nieuwe verbinding t.h.v. de Groot Brittaniëstraat te dekken uit de € 800.000,- die zijn opgenomen in de programmering van het raadsvoorstel 11-puntenplan, onder voorbehoud van goedkeuring door de gemeenteraad;
7. de overige bekostiging van de verbindingen te betrekken in de integrale afweging over de besteding van beschikbare middelen voor verkeersinfrastructuur in de Waalsprong.

## 1 Probleemstelling

De Waalsprong is volop in ontwikkeling. *Bereikbaarheid* is een belangrijk item voor de Waalsprong. De afwikkeling van verkeer in de Waalsprong in het noordelijke stadsdeel is van grote invloed op Nijmegen ten zuiden van de Waal. Gezien het nog steeds groeiende verkeersaanbod en de beperkte wegcapaciteit is het verstandig goed na te denken hoe om te gaan met mobiliteit in de Waalsprong. De fiets kan daar een belangrijke rol bij spelen.

De vraagstelling is hoe een hoog fietsgebruik in de Waalsprong bewaarheid kan worden.

Bij de besluitvorming over het ruimtelijk beeld voor Nijmegen Noord (ofwel het 'ontwikkelingsbeeld') heeft ons college opdracht gegeven voor de uitwerking van het fietsnetwerk op basis van de uitgangspunten uit het Voorkeursmodel Waalsprong 2003. De uitwerking moet tevens antwoord geven op de raadsnotie 'Stimuleer het gebruik van de fiets met goede ontsluiting' uit februari 2006 en de raadsnotie 'Inzet voor goede fietsverbindingen' die onderdeel was van de raadsbesluiten over de verkeersstructuur in de Waalsprong uit mei 2007 (zie bijlage).

Voor een hoog fietsgebruik is de vorm en kwaliteit van het fietsnetwerk leidend. Om de opbouw van het fietsnetwerk te bepalen is de verplaatsingswens van bewoners als uitgangspunt genomen. Vervolgens is op pragmatische wijze bepaald hoe het fietsgebruik van bewoners naar bestemmingen geoptimaliseerd kan worden. Daarbij gelden uitgangspunten zoals het streven naar korte, prettige fietsroutes met een maaswijdte van 400 tot 600 meter. Vernieuwend is de keuze voor een eigenstandig netwerk met veel autoluwe routes. Bij het intekenen van het fietsnetwerk is de ruimtelijke structuur van de Waalsprong als praktisch uitgangspunt gekozen en speelt haalbaarheid een belangrijke rol. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in '*De Doorsteek, onderzoek naar het gewenst fietsnetwerk Waalsprong*'. De fietsnetwerkkarta uit 'De Doorsteek' is de actualisatie van de kaart 'langzaam verkeer' uit het ontwikkelingsbeeld Waalsprong.

Het gewenst fietsnetwerk is ook te beschouwen als *langzaam verkeersnetwerk*.

## 2 Juridische aspecten

Beleidsnotitie 'De Doorsteek' is een uitwerking van het gemeentelijk fietsbeleid voor de Waalsprong. De beleidsuitgangspunten uit de notitie zijn gebaseerd op beleid uit de nota Mobiliteit in Balans, het Voorkeursmodel Waalsprong en het gemeentelijk milieubeleid en passen eveneens uitstekend binnen de regionale (Stadsregio) en provinciale beleidskaders.

## 3 Doelstelling

Het Voorkeursmodel Waalsprong (2003) onderschrijft het belang van een hoogwaardig fietsnetwerk. Volgens dit ruimtelijk kader moet het fietsgebruik bevorderd worden door "*een netwerk van korte, veilige en aangename routes die woongebieden verbinden met voorzieningen en werkgebieden en de bestaande stad*".

Doelstelling is de Waalsprong en daarmee de bestaande stad bereikbaar te houden. De inzet is zoveel mogelijk mensen de fiets te laten kiezen door goede fietsvoorzieningen aan te bieden. Uiteindelijk moet tenminste de helft van alle korte ritten tot 7,5 km per fiets worden afgelegd. Daarvoor is het nodig de fiets als vervoermiddel te bevoordelen zodat mensen de auto laten staan. Een hoog intern fietsgebruik in de Waalsprong vlakkt het interne autogebruik in de wijk af en geeft daarmee ruimte aan noodzakelijk autoverkeer.

Het moment dat nieuwe bewoners hun nieuwe huis betrekken is het moment om de keuze voor de vervoerswijze te beïnvloeden. 10.000 mensen wonen al in Nijmegen noord, maar in de komende jaren verwachten we nog 20.000 nieuwe bewoners.

Naast een positief effect op bereikbaarheid levert een hoog fietsgebruik permanente voordelen op voor de leefbaarheid, sociale samenhang en gezondheid in de wijk en voor allerlei duurzaamheidsaspecten zoals luchtkwaliteit en klimaatdoelstellingen. Doelstellingen zijn ondermeer verwoord in de nota Mobiliteit in Balans, de nota Luchtkwaliteit en zullen onderdeel zijn van de zgn. Sociale kaart van Nijmegen Noord.

#### 4 Argumenten

De uitgangspositie van de Waalsprong voor de fiets is gunstig. De wijk ligt op een ideale fietsafstand van de bestaande stad en binnen 5 kilometer zijn alle bestemmingen in de wijk bereikbaar. Dat geldt ook voor veel belangrijke bestemmingen in de stad via de Waalbrug en de hoogwaardige fietsverbinding 'de Snelbinder'. De stedelijke snelfietsroute Waalsprong-Heyendaal is een doorlopende autovrije route van bijna 6 kilometer lengte. Uiteindelijk krijgt de wijk zo'n 30.000 inwoners die zich naar school, werk, winkels, sport of sociaal recreatief willen verplaatsen. De combinatie van deze factoren maakt een hoog fietsgebruik kansrijk.

In de wijk is een *samenhangend en compleet* fietsnetwerk een eerste vereiste om bewoners op de fiets te krijgen. Dat netwerk bestaat uit een ruggegraat van hoofdroutes aangevuld met wijkroutes en verbindingen op buurtniveau. Fijnmazigheid is een belangrijk kenmerk: als beleidsuitgangspunt geldt dat hoofdroutes om de 500 meter een verbinding hebben.

Het fietsnetwerk in de Waalsprong moet een *eigenstandig* netwerk worden. Dat is een netwerk dat op zichzelf staat en niet persé samenvalt met hoofdroutes voor autoverkeer. Dat heeft grote voordelen voor fietsers: hoofdroutes uit het netwerk worden waar mogelijk autoluw of zelfs autovrij. Dit heeft een positieve uitwerking op verkeersveiligheid, reïssnelheid, aantrekkelijkheid en het vermijden van hinder door lawaai en uitlaatgassen. Anderzijds is ook autoverkeer gebaat bij eigen fietsroutes. Het 'afbuigen' van fietsstromen vergroot de afwikkelingscapaciteit voor autoverkeer op kruispunten: er komt simpelweg meer groentijd beschikbaar voor autoverkeer.

Een belangrijk gegeven voor een dergelijk fietsnetwerk is *haalbaarheid*. Een eigenstandig netwerk is haalbaar door routes uit het fietsnetwerk te baseren op de bestaande of geplande ruimtelijke structuur van de wijk en niet te kiezen voor een nieuwe ruimtelijke structuur. Dat kan door delen weginfrastructuur op *inrichtingsniveau* met elkaar te verbinden zodat herkenbare en doorlopende routes ontstaan. Niet alle fietsroutes hoeven fietspaden van dezelfde maat en vorm te zijn. De verschijningsvorm kan variëren. Een fietsroute is bijvoorbeeld prima te combineren met een woonstraat. Een belangrijk bijeffect is dat dit per saldo geen extra ruimtegebruik kost.

Bij de daadwerkelijke keuze om de fiets te pakken speelt *beleving* een belangrijke rol: het gevoel over snelle en prettige fietsroutes te mogen rijden. Daarvoor is de *uitvoeringskwaliteit* een belangrijk aandachtspunt. Naast comfort en aantrekkelijkheid worden doorlopende routes herkenbaar en *self-explaining*. Hoofdroutes moeten daarvoor qua dimensionering en verharding gelijkvorming worden uitgevoerd. *Eenheid in uitvoering* is het credo met standaard op hoofdroutes een vlakke asfaltverharding. Ikoon van hoogwaardigheid is

fietsbrug de Snelbinder. Oponthoud in de wijk kan worden beperkt door fietsers *voorrang* te geven op wegen van lagere orde. Voor het kruisen van drukke autowegen zijn ongelijkvloerse oplossingen gewenst om de doorstroming en veiligheid van fietsverkeer te waarborgen.

Het autobezit in de Waalsprong is op dit moment 50% hoger dan in de rest van Nijmegen. Vergeleken met de bestaande stad (0,8) heeft de Waalsprong per huishouden 1,2 auto's beschikbaar. Een hoog autobezit heeft hoe dan ook gevolgen voor het aantal autoritten. Vooral op de korte afstand moet de fiets een beter alternatief worden. Dat zijn veel ritten, 70% van de verplaatsingen is korter dan 7,5 km. Aan de beginvoorwaarde hiervoor is voldaan: alle bestemmingen in de wijk en veel bestemmingen in de stad zijn bereikbaar binnen 5 km. Vanuit de Elten ligt Heyendaal op 6 km, een prima fietsafstand. Omgekeerd betekent dit ook dat bestemmingen in de Waalsprong vanuit grote delen van de stad op fietsafstand komen te liggen. De stad Groningen bewijst dat door een consistent en goed fietsbeleid veel korte autoritten zijn te vervangen: het fietsgebruik in deze stad groeit jaarlijks met 10%.

Een belangrijk onderdeel uit het fietsnetwerk zijn nieuwe oost-west verbindingen. In ruimtelijke zin zorgen twee belangrijke infrastructurele elementen voor een sterke fysieke scheiding van de oostelijke en westelijke helft van het stadsdeel. Het betreft de spoorlijn Arnhem - Nijmegen en de Prins Mauritssingel, de voormalige A325. Ten noorden van de aansluiting met de Graaf Allardsingel, het zgn. splitsingspunt, is op dit moment niet voorzien in verbindingen tussen beide wijkhelften anders dan bij de Ovatonde. Over een afstand van 2,5 kilometer is het niet mogelijk het andere wijkgedeelte te bereiken. In de praktijk betekent dit dat verplaatsingen simpelweg niet gemaakt worden of dat deze per auto worden afgelegd. Voor fietsers is een dergelijke omrijbeweging geen optie.

Het toevoegen van 3 nieuwe oost-west verbindingen voor langzaam verkeer heeft daarom een groot effect op de bereikbaarheid van de wijk. Het bepaalt ook in belangrijke mate de samenhang van het fietsnetwerk. Feitelijk wordt de fiets op voorsprong gezet, aangezien de auto moet blijven omrijden. Nieuwe verbindingen zorgen daarmee ook voor het versterken van de eenheid van de wijk. Binnen een menselijke maat kunnen wijkbewoners met elkaar in contact komen en gebruik maken van voorzieningen aan beide zijden van de verkeersas. De essentie van fijnmazigheid van het fietsnetwerk komt terug in het *Sociaal Ontwikkelingsbeeld* voor de Waalsprong. Daarbij is bereikbaarheid en veiligheid voor lokaal en regionaal fietsverkeer (zoals groepen scholieren) een belangrijk aandachtspunt.

De meeste prioriteit hebben nieuwe oost-west verbindingen ter hoogte van de Vrouwe Udasingel en ten zuiden van de Landschapszone (Groot Brittaniëstraat). Maar ook een derde verbinding ten noorden van de Landschapszone is gewenst vanuit de samenhang en fijnmazigheid van het netwerk. Belangrijk is de aanleg ruimtelijk mogelijk te maken, de feitelijke aanleg is in de tijd te faseren.

De vorm van kruisingen over het spoor is bij voorkeur in alle gevallen *ongelijkvloers*, met een tunnel als meest waarschijnlijke optie. Ook voor het kruisen van de Prins Mauritssingel heeft een ongelijkvloerse oplossing de voorkeur. Het primaire argument hiervoor is verkeersveiligheid, maar ook vanuit doorstroming en comfort heeft een tunnel grote voordelen voor de fietsers. Bij het kruisen van een hoofdweg als de Mauritssingel moet Duurzaam Veilig voorop staan, alleen al voor alle scholieren die er straks gebruik van zullen maken, ook in de regionale context. Het creëren van *gelijkvloerse* oversteken voor fietsers en

voetgangers over een weg met 6 tot 8 rijstroken en een verkeersintensiteit van 80.000 motorvoertuigen per etmaal komt in de praktijk niet of nauwelijks voor.

Samenvattend is het uitgangspunt dat de noordelijke verbinding ruimtelijk mogelijk wordt gemaakt (noordzijde Landschapszone), rekening houdend met het ruimtebeslag van een dergelijke voorziening. De middelste verbinding zal ongelijkvloers worden uitgevoerd (Groot Britanniëstraat) en de keuze voor een gelijkvloerse of ongelijkvloerse overgang over de Prins Mauritssingel en spoor ter hoogte van de Vrouwe Udasingel is onderwerp van studie.

De overweging van een fietstunnel bij de Vrouwe Udasingel heeft ook te maken met een veilige fietsoversteek voor scholieren. *Veilige schoolroutes* zijn een belangrijk speerpunt van beleid. De oost-westverbindingen hebben een speciale betekenis voor de veilige ontsluiting van het voortgezet onderwijs in de Citadel. Veel leerlingen van deze school (1200 leerlingen, 12 tot 18 jaar) zullen de Prins Mauritssingel moeten kruisen. Voor deze groep fietsers heeft een ongelijkvloerse kruising een speciale meerwaarde. De derde onderdoorgang boven de Landschapszone is van belang voor de nieuwe grootschalige scholen voor basis- en speciaal onderwijs (> 250 leerlingen) in Groot Oosterhout.

Bestaande verbindingen over de Prins Mauritssingel en spoor waar de fiets en de auto beide gebruik van maken zijn de brug bij Ressen (Bemmel- dorp Oosterhout), de Ovatonde (Oosterhout Waalsprong-knoop Ressen), de spooronderdoorgang Griftdijk en het viadukt de Lentse Lus bij Lent, dat mogelijk komt te vervallen. De Oosterhoutse- en Bemmelse dijk kruisen ongelijkvloers met de Waalbrug en het spoor/de Snelbinder.

*Sociale veiligheid* is een belangrijk thema bij het maken van fietstunnels en vrijliggende fietsroutes. Onveiligheid is goed oplosbaar door vormtechnische oplossingen zoals doorzicht en daglichttoetreding in tunnels. Een belangrijk mechanisme in de filosofie van het fietsnetwerk is dat de bundeling van fietsstromen zijn eigen sociale veiligheid creëert. De aanwezigheid van veel fietsers betekent dat mensen zich automatisch op hun gemak voelen. Het combineren van fietsroutes met woonstraten heeft de voorkeur door de aanwezigheid van bebouwing. Voor nachtperiodes worden speciale eisen gesteld aan het verlichtingsniveau, maar fietsers kunnen natuurlijk ook gebruikmaken van de terugvaloptie: wegen met autoverkeer. Langs hoofdwegen zijn vrijliggende fietsvoorzieningen een vast uitgangspunt op basis van de verkeersintensiteit.

Het Ontwikkelingsbeeld Waalsprong (2007) geeft een eerste aanzet voor het fietsnetwerk en stelt dat nieuwe oost-west verbindingen voor langzaam verkeer onderzocht zullen worden op haalbaarheid. De netwerkkaart uit *De Doorsteek* geldt als actualisatie van het kaartje 'langzaam verkeer' uit het Ontwikkelingsbeeld.

In de *ketenmobiliteit* speelt de fiets een belangrijke rol als voorttransportmiddel naar knooppunten van openbaar vervoer. Fiets en trein vormen een krachtige combinatie: 38% van de treinreizigers komt per fiets. Ook het gebruik van de fiets in combinatie met de auto is in opkomst. Het beleidsuitgangspunt is de fietsbereikbaarheid van OV-haltes te optimaliseren door goede routes en veilige fietsparkeervoorzieningen, ook een belangrijk thema voor de Stadsregio. In de Waalsprong geldt dit voor nieuwe treinstations, HOV haltes en transferia die de overstap van auto naar fiets interessant maken (Park & Bike).

In de regionale *Netwerkanalyse* (Stadsregio Arnhem-Nijmegen, provincie Gelderland) wordt de fiets in Nijmegen genoemd als serieus alternatief voor de auto. Gesteld wordt dat de fiets

een positief effect heeft op de bereikbaarheid van economische kerngebieden en een iets groter effect op de ontplooiingsmogelijkheden van inwoners. Meer fietsgebruik is kansrijk in de stedelijke omgeving waar de auto veel vertraging oploopt.

De hoofdroutes uit het fietsnetwerk hebben een *regionale betekenis*. Hoofdroutes in de Waalsprong zullen deel gaan uitmaken van het regionale fietsnetwerk waarover scholieren, maar ook forensen uit omliggende plaatsen naar Nijmegen komen. Omgekeerd worden bestemmingen als Elst en Arnhem goed bereikbaar voor fietsende bewoners uit de Waalsprong mits het systeem van hoogwaardige vrije routes ook in noordelijke richting wordt uitgebreid. Het fietsnetwerk krijgt een speciale betekenis voor de recreatieve regionale voorzieningen: de aanleg van het fietsnetwerk maakt het attractief om per fiets naar park Lingezen te gaan. Het vervoersaandeel van de fiets op dit soort ritten is niet onaanzienlijk: voor verplaatsingen tussen de 7,5 en 15 kilometer wordt in 16% de fiets gebruikt.

Naast bereikbaarheid is duurzaamheid een belangrijk beleidsthema. Fietsen is een *duurzame vervoerswijze* die kan bijdragen aan het halen van de klimaatdoelstellingen en verbetering van de luchtkwaliteit. De fiets blijkt een grotere bijdrage aan het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen te leveren dan tot nu toe gedacht. Korte autoritten (tot 7,5 km) zijn goed voor 6% van de jaarlijkse CO<sub>2</sub> uitstoot terwijl de CO<sub>2</sub> uitstoot per gereden autokilometer 252 gram is. Korte autoritten zijn uitstekend vervangbaar door de fiets, waarmee een structurele CO<sub>2</sub> reductie mogelijk wordt. Fietsbeleid kan daarmee ook ingezet worden om de normen te halen die zijn afgesproken in het Kyoto verdrag.

De rol van de fiets op gebied van *gezondheid* wordt vaak onderschat. Mensen die op hun fiets naar het werk gaan halen vaak moeiteloos de norm voor gezond bewegen. Tweederde van de bevolking pakt de fiets voor *recreatie*. Fietsen verkleint de kans op hart en vaatziekten en verbetert de fysieke conditie. Onderzoek geeft aan dat mensen zich fitter en mentaal sterker voelen door te fietsen. Ook de mentale gezondheid is gebaat bij dagelijkse beweging. Algemeen bekend zijn de positieve effecten zoals antistress en het gevoel van onthaasting. Gezondheid is voor fietsers vaak geen doel op zich: een stimulans als comfortabele fietspaden en snelle verbindingen zet aan tot fietsen.

In de Waalsprong is er veel aandacht voor *ontspanning* in het groen op fietsafstand van de woning. De Landschapszone ligt centraal in de wijk en zal een grote aantrekking hebben op wijkbewoners. Ook voor een 'rondje fietsen' is het gebied zeer geschikt. Ten noorden van de wijk komt het regionale park Lingezen op fietsafstand van de Waalsprong. Uiteindelijk moet de snelfietsroute naar de Lingezen verlengd worden in noordelijke richting naar Huissen en Arnhem. Voor het bereiken van beide parken en het recreëren zelf spelen de oost-westverbindingen aan de noord- en zuidkant van de Landschapszone een belangrijke rol. Zonder deze voorzieningen is een bezoek per fiets aan de Landschapszone of Lingezen aanmerkelijk minder aantrekkelijk door de grote omrijafstanden en zal men afzien van de verplaatsing of de auto gebruiken. Het spreekt voor zich dat het fietsnetwerk ook uitermate geschikt is als toeristisch recreatief netwerk.

## 5 Financiën

De aanleg van fietsinfrastructuur is over het algemeen relatief goedkoop vergeleken met wegen voor autoverkeer of hoogwaardig openbaar vervoer. Uitzondering daarop zijn gebouwde voorzieningen zoals fietstunnels. Fietsvoorzieningen in de wijk kunnen op een hoog maatschappelijk draagvlak rekenen.

Een belangrijk startpunt voor het gewenst fietsnetwerk is primair uit te gaan van het gebruik van bestaande of geplande weginfrastructuur in de wijk die toch al nodig was voor de verkeersafwikkeling. Dit uitgangspunt is essentieel als het gaat om financiën om het netwerk gerealiseerd te krijgen. Door het fietsnetwerk op inrichtingsniveau mee te laten lopen in de grondexploitaties van deelgebieden vereenvoudigt de realisatie. Slechts in een aantal gevallen moeten ontbrekende schakels (fietspaden) aangelegd worden. Voorwaarde voor deze aanpak is een duurzame samenwerking met GEM Waalsprong Beheer.

Voor nieuwe oost-west verbindingen zijn investeringen tot op heden niet voorzien. Binnen de kostenpost voor verkeersstructuur in de Waalsprong zijn geen ongelijkvloerse voorzieningen voor fietsverkeer opgenomen.

De inschatting is dat met de aanleg van 2 ongelijkvloerse verbindingen (fietstunnels of bruggen) een investering van 5 tot 6 miljoen euro gemoeid is. Voor een 3<sup>e</sup> verbinding is een aanvullend budget van ca. 3 miljoen euro nodig. Niet genoemd zijn dan nog de middelen die nodig zijn voor de afronding van de Snelbinder in Lent, eventuele fietsverbindingen onder de Dorpensingel en Ovatonde en een betere aansluiting van de Snelbinder bij de Oosterhoutsedijk/ De Schans. Het preciese bedrag van deze investeringen is in onderzoek.

In de laatste versie van de Perspectiefnota zijn wel middelen gereserveerd voor fietsmaatregelen in de Waalsprong. In de Perspectiefnota is 3 miljoen euro vrijgemaakt voor het zgn. 11-puntenplan fiets waarvan 0,8 miljoen voor de Waalsprong. Het genoemde bedrag wordt aangewend ter financiering van de ongelijkvloerse verbinding ter hoogte van de Groot Brittaniëstraat. E.e.a. is onder voorbehoud van goedkeuring door de gemeenteraad.

De overige kosten voor de verbinding Groot Brittaniëstraat en de kosten van een eventueel ongelijkvloerse oversteekvoorziening bij de Vrouwe Udasingel moeten betrokken worden in de integrale afweging over de besteding van beschikbare middelen voor verkeersinfrastructuur in de Waalsprong. Financieringsmogelijkheden voor de noordelijke langzaam verkeersverbinding moeten in een later stadium worden gezocht.

Voor de bekostiging van de grote investeringen in het fietsnetwerk zullen alle mogelijkheden voor cofinanciering onderzocht worden in externe programma's op rijks-, provinciaal en regionaal niveau. Daarbij gaat het om programma's om de barrièrevorming van spoorlijnen te verminderen, ketenmobiliteit te bevorderen, het stimuleren van duurzame vervoerswijzen en voor het completeren van het regionale fietsnetwerk. Beleidsdoelstellingen hierover staan vermeld in het Regionaal Plan, de Regionale Nota Mobiliteit en de Netwerkanalyse Arnhem-Nijmegen. Het beleid van de provincie Gelderland richt zich ondermeer op het versterken van duurzame vervoerswijzen, het tegengaan van barrièrewerking en veilige schoolroutes (Provinciaal Verkeers- en Vervoers Plan 2).

## **6 Communicatie**

Voorafgaand aan dit collegevoorstel is zowel het Platform Waalsprong als de GEM Waalsprong Beheer geïnformeerd en geraadpleegd over het plan. Voor het Platform Waalsprong is het voorstel voor het fietsnetwerk gekoppeld aan de besluitvorming over de verkeersstructuur, waarin altijd verzocht is om een goed fietsplan voor Nijmegen Noord. GEM Waalsprong is een belangrijke partner voor de gemeente als ontwikkelaar van de planvorming in de Waalsprong. Het fietsnetwerk moet integraal worden opgenomen in de lopende planvorming en in de uitvoering de komende jaren. Zowel het Platform als GEM Waalsprong hebben een reactie op het plan gegeven (zie bijlage). Belangrijk is dat beide partijen steun

Vervolgvel

8

uitspreken voor het plan en de principes die eraan ten grondslag liggen. Andere belangrijke belanghebbenden -zoals scholen- kunnen hun reactie geven naar aanleiding van de besluitvorming over voorliggend voorstel.

#### **7 Uitvoering en evaluatie**

De uitvoering van het plan "De Doorsteek" is al gestart met de aanleg van allerlei fietsvoorzieningen in de wijk. Op dit moment is het belangrijk de structuur van het fietsnetwerk verder in stedenbouwkundige plannen te verwerken. In nieuw te maken stedenbouwkundige plannen dienen de tracé's van hoofdroutes als randvoorwaarde te gelden. Het routenetwerk kan na vaststelling ook integraal worden verwerkt in de Richtlijnen en Aanbevelingen voor de verschillende deelgebieden.

Voor de infrastructurele uitvoering is het uitgangspunt het eerder genoemde *eenheid in uitvoering*. Afstemming hierover met de ontwikkelaars van de wijk is van het hoogste belang. De uitvoeringskwaliteit en dimensionering van een fietsroute moet naadloos aansluiten op de volgende deelgebieden waardoor de route loopt. Dit is een elementaire voorwaarde voor herkenbaarheid en beleving van de gebruiker. GEM Waalsprong heeft uitgesproken dit principe te willen hanteren en een doorlopende en eenvormige kwaliteit bij de aanleg van de openbare ruimte in bouwplannen als uitgangspunt te nemen.

Ook aktueel zijn bestemmingsplannen voor de Waalsprong die binnenkort in procedure gaan. Daarin moet de hoofdroutes en filosofie van het fietsnetwerk integraal onderdeel van uitmaken van toelichting en plankaarten.

#### **8 Risico's**

Er zijn geen risico's te benoemen die gepaard gaan met realisatie van het fietsnetwerk.

- Bijlage(n):
1. 'De Doorsteek, onderzoek naar gewenst fietsnetwerk Waalsprong'
  2. brief aan de Raad
  3. raadsmoties 'Stimuleer het gebruik van de fiets met goede ontsluiting' (februari 2006) en 'Inzet voor goede fietsverbindingen' (mei 2007)
  4. brieven Gem Waalsprong en Platvorm Waalsprong