



# Snelfietsroute Nijmegen-Wijchen

## De rode loper bewaarheid

**Planboek  
November 2002**





## Inhoud

1. Opdracht en doel
2. Mobiliteitsbeleid
3. Stedelijke structuur
4. De fietsroute
5. Gebruikers
6. Kenmerken huidige situatie
7. Maatregelen
8. Kosten en fasering
9. Colofon



Nijmegen zet in op een vernieuwend Fietsbeleid. Dat betekent investeren in snelle aaneengesloten fietsroutes door de stad met een hoge kwaliteit. De Snelfietsroute Nijmegen – Wijchen is de eerste route die we gaan aanpakken, een zware en belangrijke verbinding voor fietsers. Maar ook één met veel autoverkeer: daarvan willen we een deel verlokken tot gebruik van de fiets. En dat gaat lukken.

Wel is een flinke inspanning nodig. Dat betekent onder meer het opwaarderen van de huidige verbinding in termen van doorstroming, comfort en sociale veiligheid. De overheid heeft als taak de fietser hierin te faciliteren en daarmee merkbaar te bevoordelen op andere vervoerswijzen. De route moet bekend komen te staan als veilige schoolroute; 'hoge kwaliteit' is daarbij geen overbodige luxe, maar een duurzame standaardkwaliteit.

Fietsen is gezondheid, milieu maar ook imago: de Snelfietsroute leidt tot verbetering van het imago. Mensen zullen dit vernieuwende concept ontdekken, waarderen, gebruiken en hun ervaringen overbrengen op anderen. Dat is belangrijk, daarmee beklijft de route.

Tot slot: bijzonder aan dit voorbeeldproject is daadkracht. Geen nieuwe verhalen maar *waarmaken*: in 2003 gaat de schop de grond in. Daarmee kan iedereen snel kennis maken met- en profiteren van goed fietsbeleid.

Veel fietskilometers toegewenst,

wethouder Hirdes  
verkeer, milieu en cultuur



## 1. Opdracht en doel

In het KAN-gebied kan de fiets een belangrijke bijdrage leveren aan het oplossen van de mobiliteitsproblematiek. Deze problematiek speelt nadrukkelijk tussen Nijmegen en Wijchen. Doel van de Snelfietsroute is het fietsgebruik tussen Wijchen en Nijmegen naar een hoger plan te tillen. Maar ook het fietsgebruik op gerelateerde verplaatsingen een beter alternatief te laten zijn, zoals tussen Lindenholt en Nijmegen centrum.

Verhogen van dagelijks fietsgebruik kan niet zonder maatregelen die dat fietsgebruik uitlokken. De huidige kwaliteit is onvoldoende om mensen aan te zetten de fiets te (blijven) kiezen. Juist hier is winst te boeken: door een hoogwaardige, doorgaande fietsroute kan de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto (of bus) aanmerkelijk verbeterd worden.

De eerste voorzet voor een *Non-stop fietsroute* tussen Nijmegen en Wijchen is in 2001 gepresenteerd door de Fietsersbond en de Gelderse Milieufederatie. In onderliggend Planboek is deze voorzet nader beschouwd en zijn alle relevante beleidsaspecten opnieuw in kaart gebracht. Daarmee zijn juiste en gedegen afwegingen en keuzes te maken.

Het Planboek beschouwt de situatie in Nijmegen. Voor het Wijchense deel is nog geen planboek beschikbaar. Het ontbreken daarvan is niet van invloed op het gekozen tracé of op andere planonderdelen.

Het Planboek is basis voor verdere uitwerking in een ontwerp. Beide onderdelen zullen uitgebreid worden toegelicht en voorgelegd aan belanghebbenden. Voor een breed draagvlak is daarnaast overleg gaande met de gemeente Wijchen, het KAN en de Provincie Gelderland. Belangrijke gebruikers zoals Philips Semiconductors en grote scholengemeenschappen dragen het plan een warm hart toe (zie bijlage). Na definitieve besluitvorming kan medio 2003 de uitvoering op straat starten.

Tot slot: evaluatie is belangrijk voor het plan. Dat geldt voor de onderbouwing van algemeen fietsbeleid in de toekomst maar ook om een bredere toepassing van de ontwerpprincipes -in Nijmegen- te rechtvaardigen. De effecten van de route op het fietsgebruik zullen daarom worden gemonitord.

**Doel:** snelle fietsroute, 15% extra fietsgebruik in 2007 per etmaal, een herkenbare directe route, comfortabel, aantrekkelijk en veilig. Uitgangspunt voor de gemeente is een route voor dagelijks gebruik: woon-werkverkeer, scholieren. Daarnaast ook aantrekkelijk voor (sociaal-) recreatief gebruik.

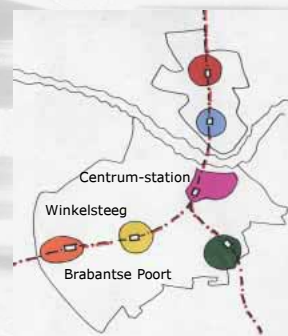


## 2. Stedelijke structuur

### Stedelijke Knopen

De Nijmeegse nota Stadsvisie en Kansen voor Keizerstad bundelt dynamische activiteiten op vijf plaatsen in de stad, de zgn. knooppunten. De bestaande kwaliteit van woon-, verblijfs- en groengebieden kan daarmee worden ontzien. E.e.a. is overeenkomstig met het Structuurplan KAN.

Knooppunten komen langs vervoersassen. De Snelfietsroute valt samen met belangrijke vervoersas naar Wijchen over spoor en voor autoverkeer. Knooppunten langs de route zijn Brabantse Poort, Winkelsteeg (technologiepark), en de omgeving centraal station en de binnenstad.



Knooppunten Nijmegen





Fietsnetwerk Nijmegen

### 3. Mobiliteitsbeleid

Het fietsbeleid van de gemeente Nijmegen staat in de nota 'Mobiliteit in Balans' uit 2001. Het plan voor de Snelfietsroute sluit vloeiend aan op de beleidsuitgangspunten over fietsen. De fiets verwerft een betere uitgangspostie door het completeren van het netwerk (Graafseweg), het verhogen van de kwaliteit van bestaande verbindingen en een betere bereikbaarheid van het openbaar vervoer (op de fiets naar station CS of Dukenburg). Daarmee is een gecombineerde fiets-OV reis een beter alternatief voor de auto.

Ook het KAN en de provincie Gelderland hebben de relatie Nijmegen-Wijchen aangeduid als belangrijke utilitaire verbinding (zoz). Nijmegen is een regionale centrumstad en de dagelijkse verkeersstroom tussen beide plaatsen is intensief en omvangrijk. Mobiliteitsbeïnvloeding door het bieden van fietskwaliteit –het verlokken van auto naar fiets- is daardoor kansrijk. De route is een bijzondere kans om gemeentelijk (Nijmegen én Wijchen), regionaal en provinciaal verkeersbeleid te integreren.

#### **Nota Mobiliteit:**

- versterken duurzame vervoerswijzen
- aanbieden specifieke infrastructuur
- aanbieden goede kwaliteit

Mobiliteitsbeleid

Knooppunt Arnhem-Nijmegen



provincie Gelderland





#### 4. De Fietsroute

##### Definitie Snelfietsroute

De Snelfietsroute gaat uit van één hoogwaardige hoofdverbinding tussen Nijmegen en Wijchen om het gros van de fietsers te bedienen. Parallelroutes blijven natuurlijk beschikbaar, maar de snelfietsroute biedt de snelste route wat betreft reistijd en comfort.

In de dagelijkse praktijk zullen weinig fietsers de volledige route van begin tot einde gebruiken. De waarde van de route is daarbij vooral gelegen in de betekenis van de Snelfietsroute in de keten van herkomst tot bestemming van individuele fietsers.

Kernbegrippen zijn:

**Autonoom.** Het totale traject – zo'n 10 km tussen station Wijchen en Keizer Karelplein - is autonoom van karakter: alleen daar waar dat gunstig uitpakt valt de route samen met hoofdwegen voor autoverkeer. Fietsers kunnen de route in 2 richtingen berijden.

**Hoogwaardigheid** staat voor een hoge kwaliteit in de vorm van directheid, een vlakke asfaltverharding, autoluwheid, sociale veiligheid en voorrang op wijkwegen en bij verkeersregelingen.

**Herkenbaarheid en continuïteit** zijn elementair voor de Snelfietsroute. De route moet 'self-explaining' zijn, de fietser moet als vanzelf naar de eindbestemming worden geleid. Dit principe levert een pure vorm van gebruiksgemak en reistijdwinst op. Vanwege de vele wisselende factoren onderweg (omgeving, vormgeving) is er daarom één bindend element nodig: de doorlopende rode asfaltloper.

De belangrijkste redenen om te kiezen voor het uitwerken van de fietsroute naar Wijchen zijn:

- Nijmegen-Wijchen is een belangrijke verbinding; veel dagelijks gebruik, veel forenzen, scholieren etc, belangrijke aanliggende bestemmingen. Bevorderen fietsgebruik kansrijk ook binnen Nijmegen.
- belangrijke dragende as in fietsroutenetwerk
- huidige route is incompleet, fietskwaliteit is laag en gefragmenteerd; (huidige) route lokt geen nieuw gebruik uit.
- goede, reële en snelle realisatie is haalbaar; start in 2003.
- geeft goede indruk hoe fietsroutes zijn te upgraden en welke prijs-kwaliteit daarbij hoort (voorbeeldproject)
- voorbeeldproject in regionaal perspectief; samenwerking in mobiliteitsbeïnvloeding (aftoppen autogebruik, honingmaatregel).

##### Tracé

De keuze voor het tracé is te kenschetsen als pragmatisch: het tracé kenmerkt zich door gestrektheid, hergebruik van bestaande infrastructuur en het wisselende omgeving (veel 'decorwisselingen'). Het gekozen tracé voldoet het beste aan de voorwaarden van directheid en snelle realisatie binnen de gestelde kwaliteitseisen. Varianten zijn afgefallen door fysiek ruimtegebrek (Graafseweg), door het niet in eigendom hebben van 'sleutel'gronden of door andere substantiële nadelen.



#### Ruimtelijk

De fietsroute vormt door zijn herkenbare vorm een samenhangende structuurlijn in een landschap dat gekenmerkt wordt door veel verschillende opeenvolgende functionele gebieden. De structuurlijn doorsnijdt opeenvolgende verschillende landschapstypen en stedelijke ontwikkelingen die voor een aantrekkelijke afwisseling zorgen. Al deze gebieden behouden hun eigen identiteit, de fietsroute verdraagt dat. Sprekend is de passende rol voor de hoofdroute in de eerder genoemde knooppuntensite.

#### Tracévoorstel

Het tracévoorstel in Nijmegen is als volgt:

1. Graafseweg (Keizer Karelplein – Hatertseveldweg)
2. Hatertseveldweg (Graafseweg – Groenestraat)
3. Hatertseveldweg (vanaf Groenestraat) – Fleminghstraat – Muntmeesterlaan
4. Mulderspad – Wijchenseweg (tot Viaductweg)
5. Parallelweg Wijchenseweg (Viaductweg tot Streekpad)
6. Streekpad
7. Parallelweg Van Rosenburgweg
8. *Groene variant: vanaf Streekpad langs spoor/Rws terrein*

#### Tweerichtingen fietspad

De route is bestemd voor tweerichtingen fietsverkeer. Op grote delen van de route is de vormgeving al zodanig of is dit logisch en ruimtelijk goed inpasbaar. Uitzondering is de Graafseweg waar de huidige vrijliggende fietspaden worden gebruikt. Een langgerekt tweerichtingenpad heeft meerdere voordelen zoals herkenbaarheid en kwaliteit (beperken aantal oversteken) maar bijvoorbeeld ook sociale controle door bundeling van fietsstromen.

#### Reistijd - directheid

Hemelsbreed ligt het centrum van Wijchen (station) 10,2 km van het stadshart van Nijmegen (Keizer Karelplein). Voor veel fietsers is dit een flinke afstand: een rit per fiets duurt nu zo'n 41 minuten bij een gemiddelde snelheid van 15 km/u. De reistijd kan verkort worden door een route te selecteren die de hemelsbrede afstand dicht nadert. Een vlak wegdek verlaagt de rolweerstand zodat met dezelfde inspanning een reistijd van gemiddeld 34 minuten mogelijk moet zijn.



## 5. Gebruikers

De Snelfietsroute kent uiteenlopende gebruikers. De route heeft grote betekenis voor de woon-werkverkeer, scholieren en verkeer met bestemming 'voorzieningen' zoals winkelen, sport etc. Het gaat om verkeer binnen Nijmegen en op de regionale verkeersrelatie naar Wijchen. Het streven is erop gericht op het aantrekken van nieuwe gebruikers die daarvoor de auto laten staan.

Doelgroepen zijn:

- werknemers** van bedrijven langs de route zoals Philips Winkelsteeg, werknemers van de binnenstad, Brabantse Poort maar ook bijvoorbeeld het Canisius Ziekenhuis of winkelcentrum Dukenburg.
- fietsforenzen en scholieren**: de snelle doorgaande route is ook bedoeld voor fietsers met andere bestemmingen in Wijchen en Nijmegen zoals Bijsterhuizen, het Centraal station of het Stedelijk Gymnasium.
- bezoekers** aan winkel- of *leisure* bestemmingen (binnenstad, meubelboulevard, Triavium, etc.).
- Tenslotte is de route **recreatief** aantrekkelijk: als toevouerroute naar het buitengebied maar ook als skeelerroute. Mogelijk is de route zelfs aan te wijzen als Landelijke fietsroute (LF-route).



#### **Huidig gebruik**

In de huidige situatie is geen sprake van een eenduidige route. Vooral op de Graafseweg is bij de kruising Groenestraat-Wolfkuilseweg staduitwaarts sprake van een diffuus beeld. Door de fysieke onmogelijkheid langs de Graafseweg te fietsen wijken fietsers uit naar parallelle woonstraten. Vervolgens rijden veel fietsers verderop tegen de richting in om omrijden en een dubbele oversteek te vermijden. Grote barrières zoals het Maas-Waal kanaal zorgen op andere plekken juist voor bundeling van fietsstromen.

#### **Op de fiets winkelen, sport ed. (groeiervwachting)**

Veel verplaatsingen hebben te maken met winkelen en sociaal recreatief verkeer. 60%(!) van de verplaatsingen heeft niets te maken heeft met werken of naar school gaan. Winkelen, boodschappen doen en sport, horecabezoek zijn goed voor respectievelijk 25% en 33% van de ritten. Daarvan is weer 85% resp. 66% korter dan 7,5 km. In Nijmegen komt 20% van de bezoekers aan de binnenstad op de fiets. Groei van het fietsgebruik is zeker mogelijk gezien de hoeveelheid verplaatsingen en onder de juiste (weers)omstandigheden. Een prettige fietsroute is daarbij essentieel. Bestemmingen zijn naast de binnenstad (winkelen, horeca), winkelcentrum Dukenburg of de meubelboulevard ook sportparken of het Goffert.



**Op de fiets naar het werk (groeiervwachting)**

In Nijmegen gaat 51% van de mensen met de fiets naar het werk. Vanuit de regio is dat lager: vanuit Heumen (Malden) komt 31% en vanuit Beuningen 22%. Het fietsgebruik vanuit Wijchen is opvallend laag: 19%. Hier is dus zeker groei mogelijk gezien de grote werkgebieden langs de route. Vier van de vijftien grootste werkgevers in Nijmegen liggen aan de route te weten Philips Semiconductors, CWZ, WNO en Smit Transformatoren.

**Op de fiets naar school/opleiding**

77% van de Nijmeegse scholieren en studenten komt per fiets naar een dagopleiding in Nijmegen. Vanuit de regio is dat 51%. Het ligt voor de hand dat de Snelfietsroute een groot deel van deze fietsers bedient. Aan de route liggen diverse grote scholenlocaties, waaronder het ROC, het Canisius College, het Maaswaal College met locaties in Wijchen (Veenseweg) en Nijmegen (Streekweg), het Stedelijk Gymnasium Nijmegen, het Lindenholt College en SSgN.



## 6. Kenmerken huidige situatie

- Geen eenduidige route
- Ontbrekende schakel Graafseweg
- Fietspaden en straten met wisselende fietskwaliteit
- 70% elementverharding (5500m) en 30% asfalt van matige kwaliteit (2400m)
- ongemak en ongewenst gedrag door gescheiden rijrichtingen Wijchenseweg
- weinig kruisende aansluitingen door barrièrewerking spoor, kanaal en grote invalswegen
- maaswijdte 200 tot 500 m.

De trajectdelen nu:

1. Graafseweg (Keizer Karelplein – Hatertseveldweg). Drukke stedelijke invalsweg (2x2). Vrijliggende fietspaden afgewisseld met delen parallelweg. Fietspad ontbreekt na 400 m. vanaf Keizer Karelplein. Brug over spoor met gemengd fiets-voet verkeer. Kruising zijwegen geregeld met verkeerslichten. Tegels/klinkers.
2. Hatertseveldweg (Graafseweg – Groenestraat). Woonstraat met krap profiel en beperkte ontsluitingsfunctie. Langsparkeren, klinkers, onderhoudsstaat. Kruising Groenestraat geen verkeerslichten.
3. Hatertseveldweg (vanaf Groenestraat) – Fleminghstraat – Muntmeesterlaan. Woonstraten, Hatertseveldweg 1 richtingsverkeer voor auto. Alleen bestemmingsverkeer. Hatertseveldweg recentelijk heringericht als 30 km-zone. Klinkers, langsparkeren, deels in vakken.
4. Mulderspad – Wijchenseweg (tot Viaductweg). Fietspad langs spoor. Asfalt (matig) en 1 ri fietsverkeer tot Maas-Waalkanaal. Sociale veiligheid. Rest tweerichtingen fietspad in tegels. Bruggen over Neerbosscweg (3,10m) en Maas-Waal kanaal. Wijchenseweg zware stedelijke invalsweg (2x2). Geen kruisingen/autoverkeer gedurende 1,5 km, daarna 2x ivm parkeren meubelboulevard (verkeerslichten).
5. Parallelweg Wijchenseweg (Viaductweg tot Streekpad). Bereikbaarheid aanliggende kantoren en p-voorzieningen. Langsparkeren, parkeerverkeer in spitsen.
6. Takenhofplein: deels 2-ri fietsverkeer, rest 1 richting fietspad. Zware kruising autoverkeer (verkeerslichten).
7. Streekpad. Fietspad met fietstunnel onder spoor. Geen aanliggende bebouwing. Tegels, 2 richtingen fietsverkeer.
8. Parallelweg Van Rosenbergweg. Fietspad langs terrein bouwmarkt, 2 richtingen fietsverkeer, tegels. Ontsluiting parkeerterrein. Vanaf kruising parallelweg.









## 7. Maatregelen

Fietsers hebben behoefte aan no-nonsense maatregelen met een duurzame en functionele standaardkwaliteit. De Snelfietsroute gaat hiervan uit, niets meer en niets minder.

**Verkeersveiligheid** vertaalt zich vooral in het ontbreken van conflicten met autoverkeer. De route is in grotendeels *autoluw* door vrijliggende fietspaden en de keuze voor woonstraten. Toepassing van het 'fietsstraat' principe is mogelijk. De fietser komt *weinig kruisend verkeer* tegen door ongelijkvloerse kruisingen met de Neerbosscheweg en het spoor. Het aantal andere grote kruispunten is beperkt en worden met verkeerslichten beveiligd (Graafseweg-Hatersveldweg, Takenhofplein). Bij het kruispunt Groenestraat-Hatersveldweg is een plateau voorzien.

De Snelfietsroute is duurzaam veilig. *Bromfietzers* gebruiken in beginsel de rijbaan. Gebruik door bromfietzers zal nauwlettend in het oog worden gehouden.

**Comfort-hoogteopbouw.** Een belangrijk voordeel van het gekozen tracé is de hoogte-opbouw. Terhoogte van de Neerbosscheweg blijft de fietser op het niveau van het spoortalud en wordt dalen en stijgen voorkomen.

**Comfort-breedte.** De standaardbreedte voor fietsverkeer in twee richtingen is 4 m. De bruggen over de Neerbosscheweg worden hiervoor verbreed.

**Comfort-verharding.** Elementair voor de route is een *rode doorlopende asfaltloper* waarover de fietser relatief snel voortgaat. Door vlak asfalt zonder overgangen is de rolweerstand relatief laag.

**Sociale veiligheid.** Het *fietsgebruik* zelf is overdag een belangrijk middel om sociale controle te creëren. Ook *bebouwing* langs de route (3 km) is een effectief middel. De *verlichting* wordt aangepast aan de eisen. Daarnaast is het streven dat elk routedeel een alternatieve nachtroute heeft, aansluitend aan een autoroute. Groen langs de route wordt aangepast aan de eisen.

**Doorstroming.** Uitgangspunt is een *minimaal aantal oversteken* voor fietsers. Dat is veilig en bevordert de doorstroming. De fiets krijgt maximaal *voorrang*. Op stedelijke hoofdwegen blijft de bestaande voorangsregeling van kracht. Een scherpere afstelling van *verkeerslichten* is bevorderlijk voor de doorstroming van fietsers.

**Groen.** Handhaven van de bestaande groenelementen langs de route is uitgangspunt. Naast het nodige snoeiwerk is alleen langs het Mulderspad voorzien in het verwijderen van enkele bomen.

**Bewegwijzering.** In principe leidt de route zichzelf. Aanvullend zal waar nodig verwezen worden naar het eindpunt met afstand of bijvoorbeeld ritduur. Bewegwijzering naar aanliggende bestemmingen wordt aangepast. Verwijzing naar service of rustpunten behoort mogelijk tot de opties.

**Extra's.** Het plan voorziet in principe niet in extra's in de vorm van rustpunten, fietservice, uitzichtplekken of windschermen ed. Op zich rechtvaardigt het verwachte fietsgebruik verbijzonderingen langs route. Deze kunnen aanvullend ontwikkeld worden.

### Fietskwaliteit

Voor belangrijke fietsroutes gelden 5 kwaliteitseisen:

Samenhang:	fietsers kunnen logisch en eenvoudig hun bestemming bereiken via een samenhangend netwerk van fietsverbindingen.
Directheid:	een zo direct mogelijke route tussen herkomst en bestemming waarbij omrijden tot een minimum beperkt blijft.
Veiligheid:	maximale verkeersveiligheid voor de fietser in termen van kans op letsel en ontmoetingen met autoverkeer
Comfort:	vlotte en comfortabele doorstroming: vlakheid en lage rolweerstand, hoge doorrijks bij VRI's, voorrang op wijkniveau
Aantrekkelijkheid:	vormgeving en inpassing van fietsroutes in de omgeving is aantrekkelijk en afwisselend (aantal 'decorwisselingen') etc.

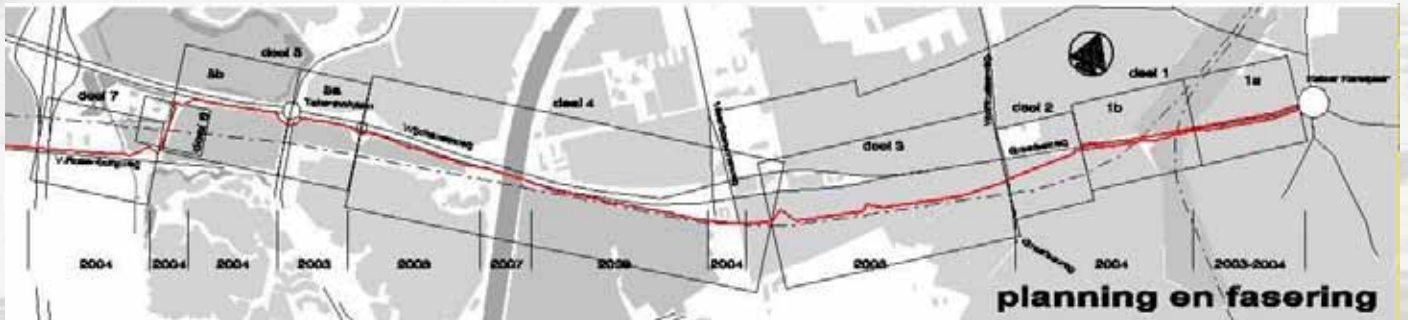
## 8. Kosten en fasering

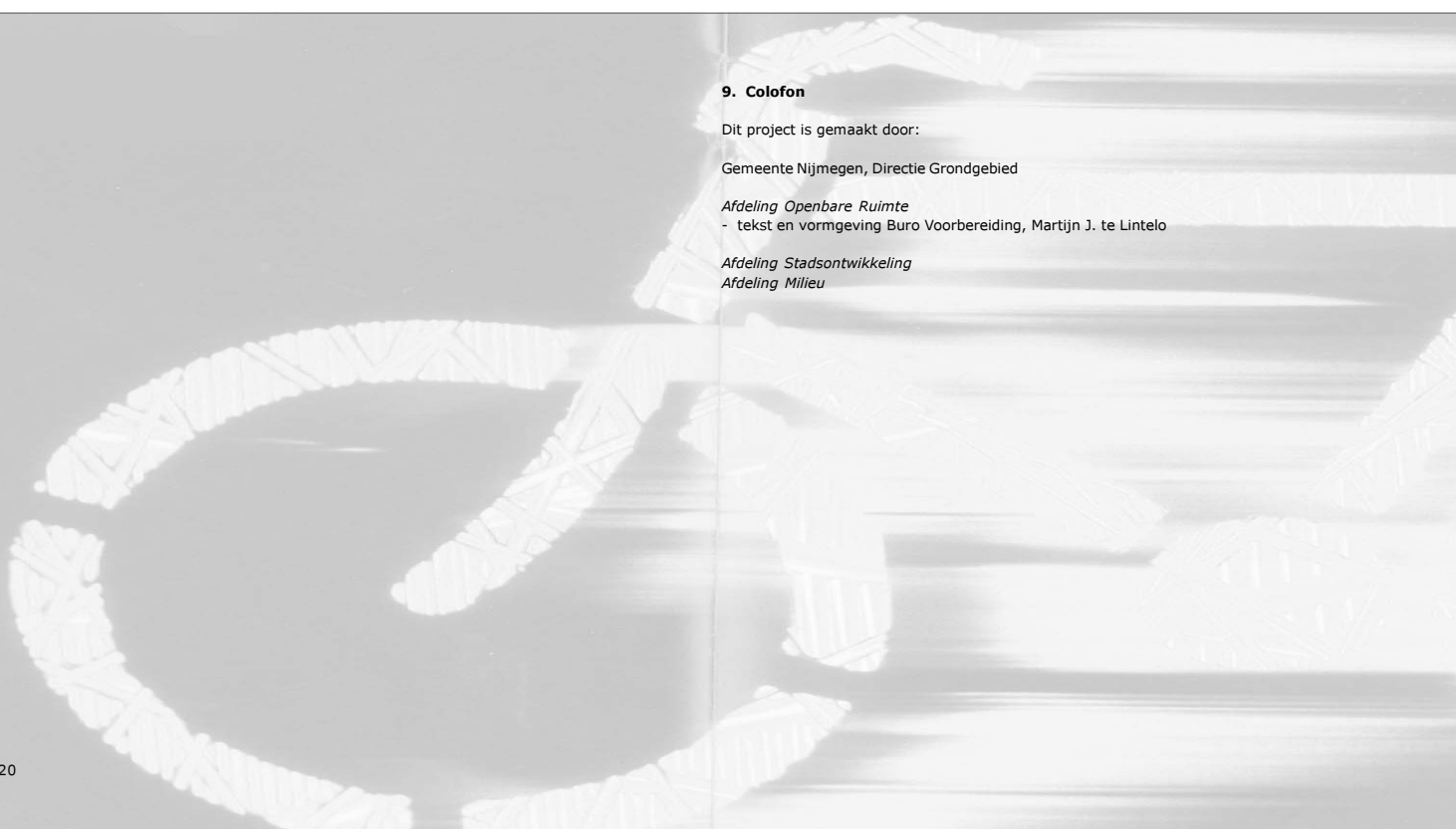
Voorzien is een inzet van maatregelen die doeltreffend, efficiënt en zonder overdrijving is. De totale kosten van het project zijn geraamd op • 4,3 mln. De fietsbrug over de Neerbosscheweg wordt daarbij verbreed.

<i>Kosten</i>		
Trajectdeel 1*	• 720.000,-	* werk met werk maken Black Spots
Trajectdeel 2	• 430.000,-	
Trajectdeel 3	• 940.000,-	
Trajectdeel 4**	• 1.5 miljoen	** excl. taluds Maas-Waal kanaal
Trajectdeel 5	• 570.000,-	
Trajectdeel 6	• 70.000,-	
Trajectdeel 7	• 75.000,-	
<b>Totaal</b>	<b>• 4,3 miljoen</b>	

### *Maatregelen*

- Graafseweg** (Keizer Karelplein – Hatertseveldweg)  
1050 m. Asfalteren fietspaden en delen parallelweg, ophalen parkeerstroken/ trottoirs. Nieuwe verkeerslichten-automaat thv Rozenstraat.
- Hatertseveldweg** (Graafseweg – Groenestraat)  
440 m. Asfalteren rijbaan, herprofilering, 30 km-zone. Parkeerpleintje voor 9 auto's. Evt. parkeermaatregel voorzijde woningen. Plateau in Groenestraat.
- Hatertseveldweg** (vanaf Groenestraat), **Fleminghstraat** en **Muntmeesterlaan**  
1365 m. Hatertseveldweg: asfalteren rijbaan, ophalen parkeerstroken e.d. (geen herprofilering). Fleminghstraat en Muntmeesterlaan: asfalteren rijbaan, herprofilieren (bomen, parkeren). Alle wegen 30 km-zone.
- Mulderspad – Wijchenseweg** (tot Viaductweg)  
2140 m. Mulderspad verbreden en herasfalteren. Fietsbrug Neerbosscheweg verbreden. Vernieuwen verlichting. Wijchenseweg: asfalteren en ophalen rest verharding, aanpassen verkeerslichten.
- Parallelweg Wijchenseweg** (Viaductweg tot Streekpad)  
925 m. Asfalteren, parallelwegen geschikt maken voor 2 richtingen fietsverkeer, fietspad verbreden. Verlichting, beperken parkeeroverlast.
- Streekpad**  
350 m. Asfalteren en ophalen rest verharding. Verlichting fietstunnel.
- Parallelweg Van Rosenburgwegweg**  
500 m. Asfalteren, overlagen, aanpassen inrit bouwmarkt.





## 9. Colofon

Dit project is gemaakt door:

Gemeente Nijmegen, Directie Grondgebied

*Afdeling Openbare Ruimte*  
- tekst en vormgeving Buro Voorbereiding, Martijn J. te Lintelo

*Afdeling Stadsontwikkeling*  
*Afdeling Milieu*





