

Bewonersbijeenkomst 27 oktober 2025

Auteur	Manja Buijen	Versie	V001 - 2 februari 2026
Projectleider	Redmar van Steen	Status	Concept
Toetser		Opdrachtgever	Sjoukje Biesta
Stuknummer			

1. Inleiding

De gemeente Nijmegen gaat de Griftdijk herinrichten. Tussen de Margaretha van Mechelenweg en de rotonde Italiëstraat komt een fietsstraat. Het deel tussen de rotonde Italiëstraat en de Keizer Hendrik VI-singel blijft een gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een snelheidsregime van 30 km/u.

Deze reactienota geeft inzicht in de inbreng die is opgehaald tijdens en na de bewonersbijeenkomst van 27 oktober 2025 over de herinrichting van de Griftdijk. In deze notitie is vastgelegd welke vragen, opmerkingen en suggesties vanuit de omgeving zijn gedeeld en hoe de gemeente Nijmegen hier in deze fase van het project inhoudelijk op reageert.

De reactienota vormt daarmee een weergave van de opgehaalde reacties en een eerste terugkoppeling vanuit de gemeente. Waar mogelijk wordt aangegeven hoe reacties worden meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp. In sommige gevallen kan nog geen definitief antwoord worden gegeven, omdat keuzes pas in een volgende ontwerpfase worden gemaakt.

In dit eerste hoofdstuk wordt eerst de context van het project geschetst. Daarbij lichten we toe op welk traject de herinrichting van de Griftdijk betrekking heeft en welke andere projecten in de omgeving samenhangen met dit project. Vervolgens beschrijven we het proces tot nu toe, het verdere verloop van het project en de manier waarop participatie en communicatie zijn ingericht. Tot slot wordt toegelicht hoe deze reactienota is opgebouwd en hoe de verschillende reacties uit de omgeving in de volgende hoofdstukken zijn geordend.

1.1 Om welk traject gaat het?

Het project richt zich op het traject van de Griftdijk tussen de rotonde bij de Keizer Hendrik VI-singel en de Oude Groenestraat in het noorden en de Margaretha van Mechelenweg in het zuiden. Het gedeelte tussen de A15 en de rotonde bij de Keizer Hendrik VI-singel en de Oude Groenestraat wordt in een ander project (het aanpassen van de af-/oprit van de Griftdijk op de A15/Afslag 38) meegenomen. Dat geldt ook voor het aanpassen van de Volsellastraat zelf en het Veluwe Waalpad (westelijke snelfietsroute). Ook de ontwikkelingen van de Spoorstraat worden vanuit een ander project aangestuurd. Uiteraard worden al deze projecten door de verschillende projectteams zorgvuldig met elkaar afgestemd. De aansluitingen van de zijwegen op de Griftdijk nemen we wel mee in dit project, waaronder de aansluiting van de Volsellastraat (uitgangspunt vormt het afgestemde ontwerp met de omgeving) en de nieuwe aansluiting van Koudenhoek Noord. Wilt u meer informatie over een van deze projecten dan kunt u via onderstaande gegevens in contact komen/op de hoogte blijven:

- Afslag 38: nijmegen.mijnwijkplan.nl [zoekterm Afslag 38]

- Veiligere Volsellastraat: nijmegen.mijnwijkplan.nl [zoekterm Veiligere Volsellastraat]
- Veluwe Waalpad: mobiliteit@nijmegen.nl
- Spoorstraat: [omgevingsmanager \[bart.van.der.ven@nijmegen.nl\]](mailto:omgevingsmanager@bart.van.der.ven@nijmegen.nl)
- Koudenhoek Noord: [omgevingsmanager \[m.buijen@nijmegen.nl\]](mailto:omgevingsmanager@m.buijen@nijmegen.nl)

1.2 Proces tot nu toe

Het college van burgemeester en wethouders heeft begin 2024 ingestemd met het voorstel voor de herinrichting van de Griftdijk. Daarmee is de verkennende fase – na een intensief participatieproces – afgerond en start de voorbereiding op de uitvoering.

In oktober 2024 nam de gemeenteraad een motie aan over het beschikbare budget. Het College reageerde hierop met een raadsbrief (januari 2025), waarin is aangegeven dat alleen strikt noodzakelijke maatregelen worden uitgevoerd binnen het vastgestelde budget. De gemeenteraad heeft inmiddels de investeringen uit de Stadsbegroting – waaronder dit project – besproken. Eind mei gaf de gemeente groen licht om te starten met de aanbesteding. In de tussentijd is ook besloten (middels een amendement op de Netwerkvisie mobiliteit 30 als norm) dat het noordelijk deel van de Griftdijk (boven de Italiëstraat) wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 30 km/u. Hoewel een gebiedsontsluitingsweg doorgaans een hoger snelheidsregime kent, is hier bewust gekozen voor een snelheidsregime van 30 km/u. Dit besluit volgt uit het amendement op de Netwerkvisie mobiliteit '30 km/u als norm'.

Op 27 oktober 2025 heeft er een eerste inloopavond over de herinrichting van de Griftdijk plaatsgevonden in Voorzieningshart De Klif. Tijdens deze inloopavond heeft de gemeente Nijmegen de omgeving bijgepraat over het proces sinds de laatste bijeenkomst op 4 juli 2023 en is uitgebreid ingegaan op het gedigitaliseerde schetsontwerp. Bezoekers hebben daarnaast de mogelijkheid gekregen om te reageren, vragen te stellen en reacties met de gemeente te delen. De inbreng die tijdens en na deze avond zijn opgehaald via digitale reactieformulieren is verwerkt in deze reactienota.

1.3 Vervolg proces

We geven u graag de mogelijkheid om eventuele vragen en opmerkingen over deze reactienotitie met ons te delen. Dat kan door te mailen naar griftdijk@nijmegen.nl.

Ontwerp

Het schetsontwerp wordt in samenwerking met de firma Dusseldorp ISM B.V. uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp (VO). In deze fase worden keuzes gemaakt over onder andere:

- Bushaltes, oversteken, drempels en materialen;
- Verlichting en vergroening;
- Verleggen van kabels en leidingen;
- Klimaatadaptieve maatregelen.

Daarnaast volgen nog enkele noodzakelijke onderzoeken. Daarna wordt het VO uitgewerkt naar een definitief ontwerp (DO) en uiteindelijk een uitvoeringsontwerp (UO) en gaan we bij positief doorlopen van de benoemde stappen over tot realisatie.

Participatie

Tijdens het participatieproces voor de herinrichting van de Griftdijk zijn verschillende belanghebbenden in beeld gebracht. We gaan nu verder met het uitwerken van het schetsontwerp naar het voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en uitvoeringsontwerp. De mogelijkheden voor participatie in deze fases zijn beperkt, maar we zorgen er uiteraard voor dat de omgeving goed wordt geïnformeerd over het proces en de inhoud. Hiervoor gebruiken we diverse communicatiemiddelen, waaronder een klankbordgroep en brede bijeenkomsten.

Daarnaast raadplegen we de omgeving over een aantal specifieke onderwerpen. De gemeente doet hiervoor een aantal voorstellen, waarover belanghebbenden hun voorkeur kunnen uitspreken, waaronder:

- De soort planten en soort bomen;
- De vormgeving van de middengeleiders;
- Het meubilair en zitvoorzieningen.

De gemeente beoordeelt daarbij altijd of het gekozen plan maakbaar, betaalbaar en beheersbaar is en voldoende breed wordt gedragen door andere belanghebbenden indien van toepassing.

Op een aantal onderdelen is geen inspraak mogelijk, omdat hierover al bestuurlijke of organisatorische keuzes zijn gemaakt::

- De uitvoering van het project; het project dient uitgevoerd te worden met oog op de kwaliteit van de openbare ruimte. Dat het uitgevoerd wordt staat vast.
- Planning en fasering van de uitvoering; de gemeente maakt besluiten over de planning en fasering van de werkzaamheden. Inspraak is hierbij niet mogelijk omdat er veel afhankelijkheden zijn waar de gemeente zorg voor moet dragen.
- Financiële kader; het financiële kader is/wordt vastgesteld door politieke besluitvorming.
- Waar wel en waar geen onderhoudsbehoefte is; de gemeentelijke beheerafdeling bepaalt de beheerbehoefte op basis van de eigen systemen, onderzoeken en inspecties.
- De mate waarin circulair wordt gehandeld; de projectorganisatie zal inzetten om circulair in te kopen, te ontwerpen en verantwoord om te gaan met grondstromen. Het is dan ook niet meer vanzelfsprekend dat er alleen nieuwe materialen worden toegepast.

Een nadere toelichting op de participatieniveaus is te vinden in de bijlage.

Communicatiekanalen

Op MijnWijkplan (Inrichting Griftdijk (Noord) - MijnWijkplan) wordt de actuele status van het project weergegeven. Een uitnodiging voor een nieuwe bijeenkomst ontvangen betrokkenen per e-mail of per brief. De uitnodiging wordt ook op MijnWijkplan gepubliceerd.

1.4 Leeswijzer reactienotitie

In de reactienotitie die nu voor u ligt, vindt u een eerste inhoudelijke reactie van de gemeente Nijmegen op de inbreng die uit de omgeving is opgehaald.

De notitie is opgebouwd op basis van de vragen die gesteld zijn tijdens de bewonersbijeenkomst op 27 oktober 2025 en de reactieformulieren. Hoofdstuk 2 begint met wat u goed vond. Daarna volgt een overzicht van

opmerkingen wat er beter kan. Deze verbeter suggesties zijn geclusterd per onderwerp en voorzien van een eerste inhoudelijke reactie vanuit de gemeente Nijmegen.

2. Inhoudelijke reactie gemeente Nijmegen

2.1 Wat vindt u goed aan het ontwerp

Veel deelnemers zijn positief over het ontwerp en waarderen vooral dat fietsen en wandelen een duidelijkere en veiligere plek krijgen. De komst van (doorlopende) voetpaden langs de Griftdijk en Griftdijk Noord wordt vaak genoemd als een grote verbetering. Ook de keuze voor een fietsstraat, meer ruimte voor de fiets en een maximumsnelheid van 30 km/uur wordt breed gesteund en gezien als een belangrijke stap om het autoverkeer te verminderen en de verkeersveiligheid te vergroten.

Daarnaast wordt het ontwerp als samenhangend en herkenbaar ervaren, met goede verbindingen tussen wijk en dijk. De aandacht voor groen – met name meer bomen en een groene inrichting – wordt als zeer positief benoemd, waarbij meerdere reacties hopen dat deze ambities ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. Al met al vinden bewoners het, gezien de beperkte ruimte, een geslaagd en veelbelovend ontwerp dat laat zien dat de plannen voor fietsers en wandelaars steeds concreter worden.

2.2 Waar ziet u verbeterpunten voor het ontwerp

Tijdens en na de bijeenkomst op 27 oktober 2025 hebben bewoners en andere belanghebbenden diverse aandachtspunten en verbeter suggesties meegegeven voor het ontwerp van de Griftdijk en Griftdijk Noord. Deze reacties laten zien dat er grote betrokkenheid is bij het project en dat men actief meedenkt over verkeersveiligheid, leefbaarheid en de praktische uitwerking van het ontwerp. De opmerkingen richten zich zowel op specifieke locaties als op meer algemene keuzes in het ontwerp en de uitvoering. Hieronder zijn de reacties thematisch geordend om inzichtelijk te maken op welke onderdelen verbeteringen of nadere uitwerking worden gewenst. Per thema is ook een inhoudelijke reactie vanuit de gemeente Nijmegen toegevoegd (vetgedrukt).

1. Verkeersveiligheid en overzichtelijkheid

Veel reacties gaan over de veiligheid en overzichtelijkheid van kruisingen, oversteken en aansluitingen. Met name drukke punten zoals de Dijkstraat, de Terracottastraat, de aansluiting bij de kinderopvang en bushalte, het kruispunt bij de Kinop en de Margaretha van Mechelenweg worden genoemd. Bewoners vragen aandacht voor betere zichtlijnen, veiligere oversteken, logische looproutes en het voorkomen van conflicten tussen auto's, fietsers, voetgangers en bussen.

Verkeersveiligheid is een kernuitgangspunt van het ontwerp. In de verdere uitwerking worden kruisingen en oversteken in een hoger detailniveau ontworpen. Daarbij kijken we naar zichtlijnen, conflictpunten en de logica van loop- en fietsroutes.

De kruisingen met de Dijkstraat en de Giorgio Vasaristraat maken onderdeel uit van een belangrijke schoolroute richting het Citadel College. De verkeerslichten zijn hier bewust aangelegd om scholieren veilig te laten oversteken. Met de uitwerking van het ontwerp onderzoeken we het gebruik en de functionaliteit van de verkeerslichten op dit kruispunt. We nemen verbeteringen aan voetpaden en looproutes op deze locaties mee in het verdere ontwerpproces.

Ook andere kruisingen en aansluitingen, zoals bij de Terracottastraat, de Kinop en de Margaretha van Mechelenweg, worden nader uitgewerkt. De maatvoering van middengeleiders, bochten en zicht op onder andere de rotonde wordt in volgende ontwerpfasen onderzocht en waar mogelijk geoptimaliseerd.

2. Fietsstraat, snelheidsregime en busverkeer

Hoewel de fietsstraat en 30 km/uur-zone breed worden gesteund, zijn er ook aandachtspunten. Zo wordt voorgesteld om het fietsstraatprincipe uit te breiden naar het tracé tussen de Italiëstraat en de rotonde van De Grote Boel, of juist om het 30 km/uur-regime pas daar te laten ingaan. Daarnaast leven vragen over de combinatie van fietsstraat en busverkeer, met name ten aanzien van veiligheid en de dienstregeling.

De Griftdijk en Griftdijk Noord worden ingericht als 30 km/uur-wegen. Dit volgt uit vastgesteld gemeentelijk beleid, waaronder de netwerkvisie en het uitvoeringsplan 30 km/uur. Naar aanleiding van de motie en signalen uit de omgeving heeft de gemeenteraad expliciet besloten om het deel van de Griftdijk ten noorden van de Italiëstraat onder dit snelheidsregime te laten vallen.

Binnen de richtlijnen voor een fietsstraat is het gebruikelijk dat fietsers op de rijbaan fietsen en geen apart fietspad hebben. Op een 30 km/uur-weg kunnen fietsers en gemotoriseerd verkeer veilig naast elkaar gebruikmaken van de rijbaan. De gemeente heeft hier goede ervaringen mee. Ook is de uitvoerder van het openbaar vervoer betrokken en op de hoogte van het voornemen om de Griftdijk (Noord) als fietsstraat in te richten.

In een 30 km/uur-gebied halteert de bus op de rijbaan en niet in een aparte bushaven. Dit is een bewuste keuze die past bij het verkeersregime. In de verdere uitwerking wordt bekeken hoe bushaltes, fietsparkeren bij haltes en eventuele snelheidsremmende maatregelen het beste kunnen worden vormgegeven, onder andere in overleg met de uitvoerder van het openbaar vervoer.

3. Voetpaden en looproutes

Er zijn uiteenlopende reacties op de voetpaden. Enerzijds wordt gevraagd om extra loopmogelijkheden, zoals een doorgaand voetpad of rondje om de Oosterhoutse Plas. Anderzijds wordt ook de vraag gesteld of een aaneengesloten voetpad langs de hele Griftdijk noodzakelijk is, gezien de beperkte ruimte en de aanwezigheid van voetpaden in de omliggende straten. Ook de logica en continuïteit van bestaande en nieuwe voetpaden worden genoemd, mede door zijwegen waardoor onnodig vaak overgestoken moet worden.

Het ontbreken van een doorgaand voetpad langs delen van de Griftdijk leidt nu regelmatig tot voetgangers op fietspaden, wat kan zorgen voor onveilige situaties en bijna-aanrijdingen. Vanuit de omgeving is daarom een duidelijke behoefte geuit aan voetpaden langs de gehele lengte van de Griftdijk, onder andere voor de bereikbaarheid van bestemmingen zoals kinderdagverblijven en het ziekenhuis.

Door een doorgaand voetpad te realiseren kunnen deze knelpunten worden opgelost. Tegelijk blijven we oog houden voor de beperkte ruimte. De ambitie is om de Griftdijk zo groen mogelijk in te richten, maar wel daar waar mogelijk met aan weerszijden een voetgangersverbinding.

Het verzoek om een rondje om de Oosterhoutse Plas te kunnen lopen, brengen wij onder de aandacht bij onze collega's van Stadsbeheer. Vanuit het project Griftdijk verkennen wij of aan de oostzijde van de weg mogelijkheden zijn voor voetpaden.

Het toepassen van zebrapaden wordt per locatie beoordeeld. Dit hangt onder andere samen met het aantal oversteken dat daadwerkelijk plaatsvindt. We nemen suggesties mee, maar zijn op dit moment terughoudend zolang hier onvoldoende gegevens over beschikbaar zijn.

4. Aansluitingen, inritten en bereikbaarheid woningen

Meerdere reacties gaan over de bereikbaarheid van woningen, met name aan de Griftdijk Noord. Bewoners benoemen aandachtspunten rondom inritten, uitrijden op de fietsstraat, breedte en ligging van inritten en de mogelijkheid om veilig te manoeuvreren. Ook wordt aandacht gevraagd voor de ontsluiting van buurten en zijstraten.

De bereikbaarheid van woningen blijft een belangrijk aandachtspunt. In de aankomende ontwerpfase onderzoeken wij of en met welke maatregelen situaties verbeterd kunnen worden.

Inritten worden per situatie bekeken. Waar mogelijk wordt gekeken of inritten logischer kunnen worden gepositioneerd. De standaardbreedte van een enkele inrit is 3 meter. Het faciliteren van fietsen op trottoirs willen wij niet stimuleren.

Bij de aansluitingen vanaf zijstraten wordt in het ontwerp aandacht besteed aan zichtlijnen, overzicht en de vormgeving van hellingsbanen. Het hoogteverschil tussen de 'Griftdijk' en omliggend landschap is een feit en is daarin ook maatgevend voor hetgeen ontworpen kan worden. Parallel hieraan wordt het project voor het VeluweWaalpad voorbereid. Dit vormt een belangrijke fietsverbinding langs de Margaretha van Mechelenweg.

5. Hellingen, bochten en toegankelijkheid

De vormgeving van de dijk en de hellingen roept vragen op over comfort en toegankelijkheid, vooral voor fietsers en kinderen. Steile hellingen, smalle doorsteken en mogelijke opstoppen worden genoemd als punten die het gebruiksgemak en de veiligheid kunnen beïnvloeden.

Wij zijn bekend met de zorgen over de steilheid van hellingen en de beperkte ruimte bij oversteken. In het ontwerp houden wij hier zo goed mogelijk rekening mee, maar door bestaande erfgronden en het hoogteverschil in het landschap zijn de mogelijkheden echter beperkt.

De voetpaden bij oversteken worden ontworpen, zodat fietsers veilig kunnen afstappen en oversteken. In de verdere uitwerking onderzoeken wij of bochten soepeler kunnen worden vormgegeven voor fietsers.

Toegankelijkheid wordt integraal meegenomen. De uitwerking wordt getoetst op beheerbaarheid en toegankelijkheid, volgens de geldende gemeentelijke standaarden.

6. Waterafvoer en technische uitwerking

Op specifieke locaties wordt aandacht gevraagd voor waterafvoer, met name waar afstromend water richting tuinen loopt. Bewoners geven aan dat dit aspect nog onvoldoende is meegenomen in het ontwerp en vragen om een zorgvuldige technische uitwerking.

Waterafvoer maakt onderdeel uit van de technische uitwerking. Specifieke signalen over wateroverlast en hinder worden meegenomen bij het uitwerken van afwatering.

7. Groen, onderhoud en historie

Hoewel het toevoegen van groen positief wordt gewaardeerd, zijn er zorgen over onderhoud, de overgang tussen openbaar groen en privépercelen en het risico dat er later wordt bezuinigd op de groene inrichting/beheer. Ook worden suggesties gedaan om aandacht te hebben voor historie, biodiversiteit en het gebruik van biobased materialen.

De ambitie is om de Griftdijk zo groen mogelijk in te richten. Deze ambitie is nadrukkelijk gedeeld met de aannemer (Dusseldorp ISM B.V.) in het bouwteam. Waar mogelijk wordt rekening gehouden met historie, biodiversiteit en duurzame, bij voorkeur biobased, materialen, mits dit niet knelt met andere ambities.

Tijdens het ontwerpproces wordt ook getoetst op beheerbaarheid. Zorgen over onderhoud in de bestaande situatie kunnen worden gemeld via de Meld & Herstel-app of bij de wijkregisseur.

8. Relatie met bredere plannen en uitvoering

Tot slot zijn er opmerkingen over de samenhang met andere plannen, zoals snelfietsroutes door de wijk, en over de snelheid van uitvoering. Bewoners vragen om duidelijkheid over hoe de Griftdijk zich verhoudt tot deze plannen en om voortgang in de realisatie.

De herinrichting van de Griftdijk staat niet op zichzelf. Projecten zoals het VeluweWaalpad en andere aanliggende projecten lopen parallel, maar vallen onder aparte trajecten met eigen participatie. Het VeluweWaalpad start begin 2026; hierover gaat de gemeente opnieuw in gesprek met de wijk.

In deze reactienota nemen wij een algemene verwijzing op naar MijnWijkPlan, met pagina's voor onder andere Afslag 38, Koudenhoek en Spoorstraat. Voor specifieke vragen over deze projecten kan contact worden opgenomen met de betreffende projectteams.

Tot slot zijn inmiddels voor de herinrichting maatregelen genomen om de 24-uursknip duidelijker en herkenbaarder te maken, onder andere met bebording en markering.

2.3 Welke overige opmerkingen heeft u

Naast de onderwerpen die zijn benoemd onder "Wat kan er beter" zijn er in de categorie "Andere opmerkingen" nog een aantal aanvullende thema's naar voren gebracht. Deze thema's raken aan ervaren veiligheid, technische en beleidsmatige vragen en de samenhang tussen projecten. Hieronder lichten wij deze aanvullingen toe, met een reactie namens de gemeente.

1. Ervaren veiligheid van fietsers en kinderen

Enkele bewoners geven aan dat zij het minder veilig vinden dat fietsers, en met name kinderen, straks op de rijbaan fietsen in plaats van op een vrij liggend fietspad. Deze zorg gaat niet alleen over objectieve verkeersveiligheid, maar ook over de beleving daarvan.

Wij begrijpen dat het wennen is dat fietsers straks geen eigen fietspad meer hebben. De keuze voor een fietsstraat past echter binnen landelijke richtlijnen en gemeentelijk beleid. Doordat de Griftdijk (Noord) wordt ingericht als 30 km/uur-weg, kunnen fietsers en auto's veilig dezelfde rijbaan gebruiken. De inrichting van de weg, snelheidsremmende maatregelen en de herkenbaarheid van de fietsstraat zijn erop gericht dat

de fietser zich hier veilig kan bewegen. Er zijn binnen Nijmegen goede ervaringen met vergelijkbare situaties.

2. Wortelgroei, ondergrond en wortelopdruk

Er zijn zorgen geuit over de combinatie van bomen, kleigrond en het risico dat wortels op termijn het wegdek of fietspaden omhoog drukken, wat kan leiden tot onveilige situaties.

Bij de keuze en positionering van bomen wordt rekening gehouden met de ondergrond en de aanwezigheid van kabels en leidingen. Tijdens het ontwerpproces vindt meerdere malen afstemming plaats met nutspartijen en wordt gekeken naar boomsoorten en groeiplaatsen die passen bij de locatie. Het voorkomen van schade aan verharding en leidingen is hierbij een belangrijk aandachtspunt voor de belanghebbenden.

3. Water vasthouden en klimaatadaptatie

Naast het goed afvoeren van regenwater is gevraagd hoe water kan worden vastgehouden en benut, bijvoorbeeld in het kader van klimaatadaptatie.

Waterafvoer en -berging maken onderdeel uit van de technische uitwerking van het ontwerp. Waar mogelijk wordt regenwater lokaal verwerkt en vastgehouden, bijvoorbeeld via groenvoorzieningen en infiltratie. Dit wordt meegenomen in de verdere uitwerking, binnen de technische en ruimtelijke mogelijkheden van het project.

4. Scheiding tussen voetpad en fietspad

Bewoners vragen hoe wordt voorkomen dat fietsers bij drukte het voetpad gaan gebruiken en of er een duidelijke fysieke scheiding komt tussen voetgangers en fietsers.

Het ontwerp gaat uit van duidelijke en herkenbare loop- en fietsroutes. De scheiding tussen voetpad en fietspad wordt zorgvuldig vormgegeven, zodat voor alle gebruikers duidelijk is waar zij zich moeten begeven. Dit kan onder andere door maatvoering, materialisering en eventuele hoogteverschillen. In de verdere uitwerking wordt hier nadrukkelijk aandacht aan besteed.

5. Verlichting en uitstraling van de openbare ruimte

Er is gevraagd om extra aandacht voor verlichting van het fiets- en wandelgedeelte en om lichtmasten die passen bij de uitstraling van een fietsstraat en een 30 km/uur-weg.

Voor het nieuwe ontwerp wordt een verlichtingsplan opgesteld. De masten en armaturen worden geselecteerd uit de gemeentelijke catalogus en passen bij de wegcategorie. Het uitgangspunt is een rustige, uniforme en passende uitstraling. Eventuele keuzemogelijkheden worden in een later stadium besproken.

6. Besluitvorming en participatie rond het Veluwe Waalpad (de westelijke snelfietsroute)

Er zijn vragen gesteld over de passage in het participatieplan waarin staat dat de westelijke snelfietsroute ongewijzigd blijft, en over de mate waarin bewoners hierbij worden betrokken.

De doorfietsroute VeluweWaalpad is onderdeel van een ander project dan de herinrichting van de Griftdijk. De keuze voor het tracé van deze route valt binnen dat project en wordt daar verder uitgewerkt. Voor het VeluweWaalpad start begin volgend jaar een participatietraject, waarin de wijk opnieuw wordt betrokken.

De besluitvorming over het tracé en de uitwerking van het Veluwe Waalpad vindt plaats binnen het project VeluweWaalpad en staat los van de herinrichting van de Griftdijk.

7. Integrale mobiliteitsvisie Nijmegen-Oosterhout

Meerdere bewoners geven aan dat zij behoefte hebben aan een integrale visie op mobiliteit in Nijmegen-Oosterhout, waarin lopen, fietsen, openbaar vervoer, autoverkeer en deelmobiliteit in samenhang worden bekeken.

De gemeente werkt met stadsbrede beleidsstukken, zoals de netwerkvisie, de OV-visie en het uitvoeringsplan 30 km/uur, waarin het mobiliteitsnetwerk integraal wordt beschouwd. Deze beleidsstukken worden niet per wijk opgesteld, maar vormen wel het kader voor projecten in Nijmegen-Oosterhout, waaronder de Griftdijk. Voor specifieke projecten wordt participatie georganiseerd binnen die kaders.

8. Bereikbaarheid en doorstroming op de lange termijn

Er zijn zorgen geuit over de huidige en toekomstige bereikbaarheid van de wijk, met name richting de A15, en over de mogelijke toename van verkeersdruk tijdens de realisatiefase.

Wij begrijpen deze zorgen. De bereikbaarheid van de wijk wordt niet alleen binnen dit project bekeken, maar ook in samenhang met andere projecten en beleidskaders. Tijdens de uitvoeringsfase wordt aandacht besteed aan verkeersmaatregelen en bereikbaarheid, er gaan in de uitvoering momenten komen waarbij we hopen begrip van de omgeving bij een verminderde bereikbaarheid. Tegelijkertijd geldt dat niet alle knelpunten binnen één project kunnen worden opgelost. Deze signalen worden wel betrokken bij bredere afwegingen binnen de gemeente.

9. Waardering voor het participatieproces

Tot slot is er waardering uitgesproken voor het participatieproces en de manier waarop bewoners worden betrokken.

Wij stellen deze positieve feedback zeer op prijs. Het projectteam blijft zich inzetten voor een zorgvuldig participatieproces en streeft ernaar om bewoners ook in de volgende fases goed te blijven informeren en betrekken.