# Verslag Werkplaats

Betreft Variantenstudie oversteek RijnWaalpad te Ressen

Datum 10 juni 2020 13:30u – 17:30u

Doel Afstemming variantenstudie, op zoek naar een voorkeursvariant met breed draagvlak

## 1. Opening door wethouder

De werkplaats start met een korte introductie van de wethouder Johan Sluiter. Hij licht toe hoe het RijnWaalpad een verandering teweeg brengt in de mobiliteit tussen Arnhem en Nijmegen, en mensen op een gezonde manier in beweging brengt. De routing van de snelfietsroute ter hoogte van Ressen is echter niet ideaal. Naast de tijdelijke oplossing van het kruispunt met de Ressensestraat wordt nu gezocht naar een permanente, veilige oplossing. Dit nadrukkelijk in samenwerking met de omgeving. Hoewel de portemonnee voor deze permanente oplossing niet oneindig is, worden de duurdere oplossingen niet geschuwd in de afweging. Dit betekent niet dat alle varianten zomaar mogelijk zullen zijn, wel is er de bereidheid vanuit de gemeente om te kijken naar opties om de meest gedragen variant mogelijk te maken.

Kragten vervolgt de opening door een toelichting op de werkplaats en het doorlopen van de agenda. Ook wordt er een kort promotiefilmpje getoond van het RijnWaalpad met een impressie van de route en de typen kruispunten die op het tracé zijn toegepast. Hierbij wordt duidelijk dat de oversteek van de Ressensestraat (oude situatie) de meest onduidelijke en gevaarlijke kruising van het tracé is.

## 2. Voorstelronde

Na de opening volgt een voorstelronde, waarbij de aanwezigen aangeven wat zij belangrijk vinden met betrekking tot het knelpunt van de oversteek Ressensestraat. Dit vormt de basis voor het beoordelingskader waarmee vervolgens de schetsontwerpen van de varianten kunnen worden beoordeeld.

Marius Schoppink - Omgevingsmanager gemeente:
Iedereen goed betrekken bij het proces. Uiteindelijk kan waarschijnlijk niet iedereen blij zijn met de uitkomst, maar de argumentatie moet helder en herkenbaar zijn.
Jaap Bergmans - Projectleider gemeente:
Een gedragen en haalbare oplossing om naar het gemeentebestuur te brengen, waarbij iedereen is gehoord.
Andy Knipping - Beleidsmedewerker verkeer gemeente:
Een veilige oplossing, maar niet ten koste van alles. Andere belangen moeten meegewogen worden.
Wietse Bruggink - Provincie:
Het op peil houden of verbeteren van de kwaliteit van snelle fietsroutes in de gemeenten. Daarbij zijn verkeersveiligheid en doorstroming heel belangrijk, zodat de fiets concurrerend wordt met de auto.
Chris Meijs – Vereniging Dorpsbelangen Ressen:
Naast veiligheid vinden wij inpassing van de fietser in het beschermd dorpsgezicht van Ressen heel belangrijk, net zoals 10 jaar geleden al is aangegeven bij de aanleg.
Hans Aldenkamp – Busmaatschappij Breng/Connexxion:
De route kruist een HOV-lijn. Buiten veiligheid zijn de betrouwbaarheid van de doorstroming van de HOV-lijn en zo min mogelijk discomfort voor de chauffeur en de reiziger belangrijk.
Johan Sluiter - Wethouder:
Gemeente Lingewaard heeft met 46.000 inwoners maar twee ontsluitingswegen. Dit betekent dat de doorstroming belangrijk is om bereikbaar te blijven. Het is een complex probleem, waarbij we samen moeten werken en flexibiliteit moeten tonen om tot een goede oplossing te komen voor heel Lingewaard.
Michaël van Buuren - Park Lingezegen:
Veiligheid en inpassing in de lokale situatie, met Park Lingezegen en het beschermd dorpsgezicht. Van oudsher voorstander voor andere routing, blij dat deze nu ook wordt meegenomen in de afweging om te komen tot een betere oplossing. Zorgen dat het park vanuit de woonkernen makkelijk bereikbaar is voor

iedereen, zonder barrièrewerking. Daarvoor ook kijken naar de verkeersstructuur in zijn totaliteit, inclusief aansluiting op de door te trekken A15 en Dorpensingel die invloed kunnen hebben op de verkeersstromen.

Ivo Smit - Fietsersbond:

Niet alleen aanwezig voor alle fietsers en potentiële fietsers uit Lingewaard, maar voor alle mensen die voor duurzame en veilige mobiliteit gaan. Door een kwalitatief goede verbinding nationale en internationale fietsers uitnodigen en stimuleren om gebruik te maken van het RijnWaalpad. De financiële afweging hoort bij de Raad, niet in de werkplaats. Hier de meest duurzame en veilige oplossing adviseren.

Edwin Schouten - Wijkplatform Bemmel-West:

Wij willen de kortste, veiligste route, met een snelle verbinding. Daarnaast zuinig zijn op de overgebleven elementen van kern Ressen. Er is behoefte aan meer fiets- en wandelverbindingen. Steeds meer wandelaars, hardlopers en fietsers uit de omliggende grote gemeenten maken gebruik van de wegen in Ressen, vooral op de Slenkweg. Het is daar behoorlijk druk, smal en de snelfietsroute ligt er overheen. De groene buffers in Park Lingezegen en langs de A15 zijn nu niet met elkaar verbonden, altijd moet de drukke Ressensestraat overgestoken worden. Dit zou meegenomen moeten worden naar de toekomst.

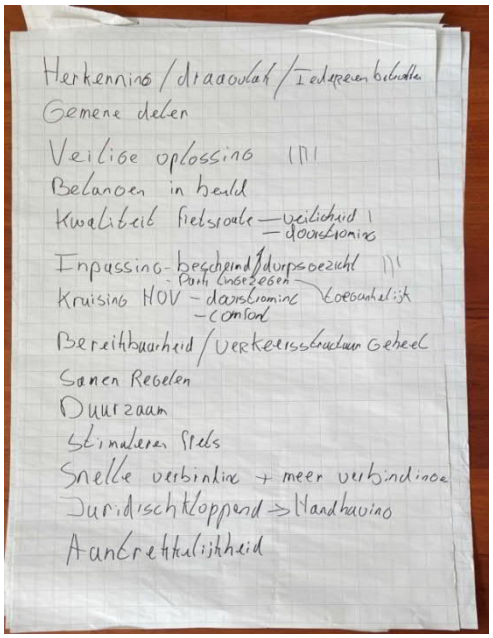
Berend Jan Luchtenberg - Politie / Veiligheidsregio:

Toetsende rol met betrekking tot veiligheid en handhaving. Welke oplossing er ook komt, het moet wettelijk kloppend zijn om te kunnen handhaven.

Ralf Kastelijn - Kragten, verkeerskundig ontwerp:

Theoretisch en technisch ontwerpen vanuit de richtlijnen gebeurt bij alle varianten. Hoewel allemaal voldoende verkeersveilig, hebben ze elk hun voor- en nadelen. In de werkplaats inzicht krijgen in de context van het gebied, wat is er belangrijk voor de bewoners.

Bovenstaande punten zijn door de onafhankelijke gespreksleider Gertjan Hanckman als volgt samengevat:




- Herkenning/draagvlak/iedereen betrekken
- Gemene delen
- Veilige oplossing
- Belangen in beeld
- Kwaliteit fietsroute:
    - Veiligheid
    - Doorstroming
- Inpassing beschermd dorpsgezicht
- Park Lingezegen toegankelijk
- Kruising HOV:
    - Doorstroming
    - Comfort
- Bereikbaarheid/verkeersstructuur geheel
- Samen regelen
- Duurzaam
- Stimuleren fiets
- Snelle verbinding + meer verbindingen
- Juridisch kloppend -> handhaving
- Aantrekkelijkheid

**Mededeling:** Belangrijk om te vermelden is dat een aantal stakeholders niet aanwezig zijn, maar vooraf hun input hebben geleverd per mail. Het gaat om Rijkswaterstaat (in verband met de uitbreiding van de A15), Waterschap Rivierenland en Kopgroep Fiets regio Arnhem-Nijmegen. Daarnaast zijn een aantal deelnemers 'digitaal' aanwezig. Ook het sportpark Bemmel is aangeschreven, echter is hier geen reactie van ontvangen.

*Elke stakeholder heeft één persoon mogen afvaardigen om fysiek aanwezig te zijn, een klein aantal aanvullende deelnemers van de aanwezige stakeholders zou de bijeenkomst digitaal bijwonen. Helaas is de geluidskwaliteit onvoldoende gebleken voor de deelnemers op afstand om actief deel te nemen aan het gesprek/de discussie via de chat.*

**Vraag:** Iedereen vindt veiligheid belangrijk en draagt de fietser een warm hart toe. Wat is de prognose van de groei van het fietsverkeer richting de toekomst?

**Antwoord:** Ter hoogte van de fietstunnel onder de A15 reden er in 2017 bijna 1100 fietsers per dag. In 2019, 2 jaar later, waren dat er 1900. Op de Zwarteweg reden er in 2017 ongeveer 1300 fietsers per dag. Twee jaar later waren dat er iets meer dan 2400. Ter vergelijking: op de John Frostbrug in Arnhem reden in 2019 bijna 16.000 fietsers. Er kunnen dus nog heel wat fietsers bij, hoewel er sprake is van een duidelijke groei. Aan de andere kant is er een nieuw fietspad in ontwikkeling tussen Arnhem en Nijmegen via Elst, aan de andere kant van de A325. Dit wordt de tegenhanger van het RijnWaalpad. Dit kan ook betekenen dat het fietsverkeer zich meer gaat verdelen.

Uit de voorstelronde blijkt dat er verschillende visies zijn op zaken als veiligheid en bereikbaarheid. Hoewel in de werkplaats niet de gehele verkeersstructuur van Lingewaard onder de loep genomen kan worden, is het wel belangrijk om bij de afweging met elkaar verder te kijken dan alleen het huidige probleem. In welke mate draagt de gekozen oplossing bij aan het verbeteren van het geheel? Daarom is het goed om samen aan tafel te zitten, waarbij eenieder de eigen invalshoek meebrengt in de discussie. Het financiële plaatje wordt daarbij bij de werkplaats zo lang mogelijk buiten beschouwing gelaten.

## 3. Voorkeurstracé

Grofweg zijn er vier tracés te benoemen, naast de verschillende kruispuntvormen. In eerste instantie wordt gekeken naar welk tracé het meest recht doet aan de eerder genoemde belangrijke punten. Daarna kan dit gecombineerd worden met de kruispuntvorm. De beoordeling van de tracés met plus- en minpunten is tot stand gekomen door een gesprek tussen de deelnemers waarbij de belangrijkste punten zijn genoteerd.

Route 1: Bestaand handhaven




Route 2: Parallel aan A325




Route 3: Bestaande locatie oversteek Ressensestraat




Route 4: Oostelijke oversteek Ressensestraat



*Beoordeling route 1*

| Voordelen | Nadelen |
|---|---|
| Dit tracé heeft snelfietsroute in eerste instantie mogelijk gemaakt. Succes van route zorgt nu voor knelpunten | Doorsnijding van:<br>- Wandelroutes<br>- Sportpark<br>- Park Lingezegen |
| Eerste stukje aan noordzijde is leuk fietsen | Niet direct (veel hoeken en bochten)<br>Niet veilig (gebruikers sportpark)<br>Niet aantrekkelijk (fietsen tussen hekken)<br>Inpassing (doet afbreuk aan belevingswaarde Slenkweg)<br>Slenkweg te smal (smaller dan overig gedeelte van de snelfietsoute) tevens wordt Slenkweg veel gebruikt door wandelaars<br>Slechte doorstroming (door hoeken en bochten) |

Het is belangrijk dat er twee soorten fietsers zijn: recreatief verkeer en utilitair verkeer. Met name voor recreatieve fietsers is het aspect aantrekkelijkheid van de route belangrijk. Dit komt tot uitdrukking in comfort en beleving. Voor utilitaire fietsers is een korte route in principe belangrijk, maar ook daarbij geldt dat een kleine omweg soms best een aantrekkende werking kan hebben als het fietspad aantrekkelijk is. Bij gezamenlijk gebruik kan er ook een knelpunt ontstaan tussen recreatief en utilitair fietsverkeer.

*Beoordeling route 2*

| Voordelen | Nadelen |
|---|---|
| Logische directe route (weinig bochten) | Bus, vrachtwagens, auto en fietser samen op de weg Hoeksehofstraat |
| Één oversteek, die haaks uitgevoerd kan worden | Twee scherpe bochten |
| Betere verbindingen:<br>- Park<br>- Sportpark | Geen draagvlak vanuit busmaatschappij i.v.m. HOV-lijn |
| Betere ruimtelijke inpassing:<br>- Groene zoom<br>- Ommetjes worden mogelijk | |
| Beschermd dorpsgezicht in waarde | |
| Goede aansluiting op snelfietsroute F15 | |

Het gezamenlijk gebruik van de Hoeksehofstraat door bus en fietser wordt gezien als het grootste knelpunt van dit tracé. Buiten dit knelpunt is het draagvlak voor dit tracé groot en worden er veel voordelen in gezien. Er ontstaan veel mogelijkheden voor recreatief gebruik van het gebied met name aan de noordzijde van de Ressensestraat. Bij de uitwerking van dit tracé zou wel wat aandacht nodig zijn voor het vergroten van de bochtstralen waar mogelijk (de benodigde bochten niet te scherp maken).

Indien dit tracé wordt gekozen, moet er vanuit Rijkswaterstaat sowieso een hekwerk geplaatst worden om te voorkomen dat mensen makkelijk de oprit van de A15 kunnen betreden vanaf de locatie van het huidige schouwpad. Ook het waterschap staat open voor een pad over de onderhoudsstrook.

Ondanks het geluid van de snelweg is dit een aantrekkelijke route, waar het prettig fietsen is. Door de locatie tussen twee snelwegen is een route zonder geluid overigens helemaal niet mogelijk.

Er moet ook nagedacht worden over wat te doen met de huidige oversteek. Deze moet dan wellicht afgewaardeerd worden, maar als 'gewone' oversteek buiten de voorrang voor een beperkt aantal lokale fietsers is de locatie aanvaardbaar. Voor een snelfietsroute is het geen goede vormgeving of veilige situatie.

*Beoordeling route 3*

| Voordelen | Nadelen |
|---|---|
| Betere oversteek Ressensestraat | Alle nadelen van de noordkant van de Ressensestraat blijven behouden (zie route 1) |
| Logischere oversteek (haaks) | Doorsnijding perceel C41 |
| | Inpassing oude structuur |
| | Kruising snelle fietsroute met Woerdsestraat in verband met bevoorrading en bestemmingsverkeer Landwinkel |
| | Slenkweg blijft een probleem (zie route 1) |

Het gezamenlijk gebruik van de Slenkweg met wandelaars die Rondje Ressen lopen in combinatie met het smalle profiel wordt gezien als het grootste knelpunt van dit tracé. Tevens kruist de snelle fietsroute de Woerdsestraat wat een extra conflict op de route met zich meebrengt. Indien gekozen wordt voor deze route dient een oplossing gezocht te worden voor het knelpunt op de Slenkweg en aandacht te zijn voor de oversteek van de Woerdsestraat.

*Beoordeling route 4*

| Voordelen | Nadelen |
|---|---|
| Geen doorsnijding van perceel C41 t.o.v. route 3 | Zie alle nadelen van route 3 |
| Kan gecombineerd worden met toegang tot sportpark waardoor één kruispunt van de Ressenstraat vervalt | |
| | Minder gunstige oversteek t.o.v.route 3 |
| | Ingang sportcentrum |
| | Twee oversteken |

De route voelt minder logisch door de langere afstand naar het oude tracé. Biedt wel mogelijkheden om een wandelpad aan te leggen vanaf de ecologische hoofdstructuur richting de Landwinkel. Indien gekozen wordt voor deze route dient een oplossing gezocht te worden voor het knelpunt op de Slenkweg en aandacht te zijn voor de oversteek van de Woerdsestraat.

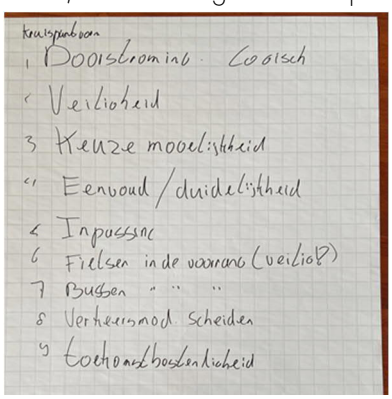
## 4. Kruispuntvorm

Voor de oversteek van het snelle fietspad over de Ressensestraat zijn vijf basismogelijkheden:

- Ongelijkvloers (tunnel)
- Rotonde (fietsers in de voorrang)
- Verkeersregelinstallatie (met prioriteit voor fietsers)
- Gelijkvloers, fietsers uit de voorrang
- Gelijkvloers, fietsers in de voorrang

Niet elke kruispuntvorm is inpasbaar op elke oversteeklocatie van de tracé varianten.
Vanuit de stakeholders zijn onderstaande criteria aangemerkt als beoordelingskader voor de kruispuntvorm:

a) Beoordelingskader kruispuntvorm

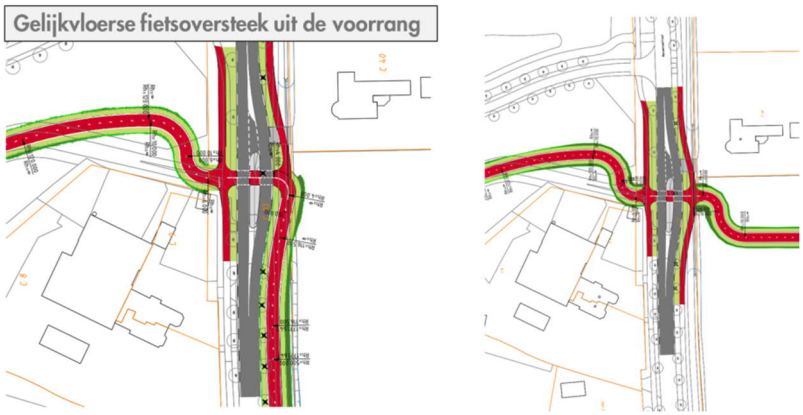



- Logische doorstroming
- Veiligheid
- Keuze mogelijkheid
- Eenvoud/duidelijkheid
- Inpassing
- Fietser in de voorrang (veilig!)
- Bussen in de voorrang
- Verkeersmodaliteiten scheiden
- Toekomstbestendigheid

b) Kruispuntvormen

Op elk van de mogelijke routes, zijn er vijf mogelijke kruispuntvormen met de Ressensestraat denkbaar. Elke kruispuntvorm heeft zijn eigen voor- en nadelen die door de groep op een rijtje worden gezet. Onderstaand het resultaat:

*Kruispuntvorm gelijkvloers met fietsers uit de voorrang*



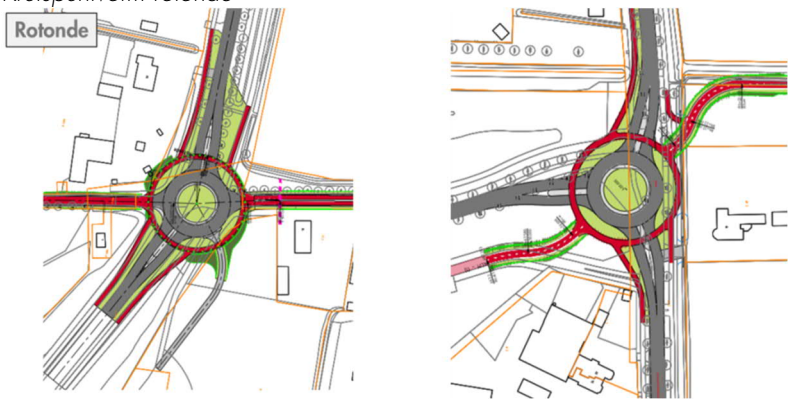

| Voordelen | Nadelen |
|---|---|
| Keuzemogelijkheid | Fietser niet in de voorrang |
| Comfort voor HOV buslijn | Veiligheid |
| | Zichtbaarheid/bochten |
| | Kruising RijnWaalpad met Ressensestraat |

*Kruispuntvorm gelijkvloers met fietsers in de voorrang*




Voor deze kruispuntvorm zijn geen expliciete voor- en nadelen genoemd. Deze kruispuntvorm kan veilig zijn, afhankelijk van de inrichting. Dit is echter niet eenvoudig te realiseren. Hierbij is het beeld dat gecreëerd wordt op de Ressensestraat essentieel. Deze oplossing gaat wel ten koste van beeldbepalende bomen. Tevens geen logische structuur voor doorgaande fietsers op de Ressensestraat, risico op olifantenpaadjes.

*Kruispuntvorm rotonde*

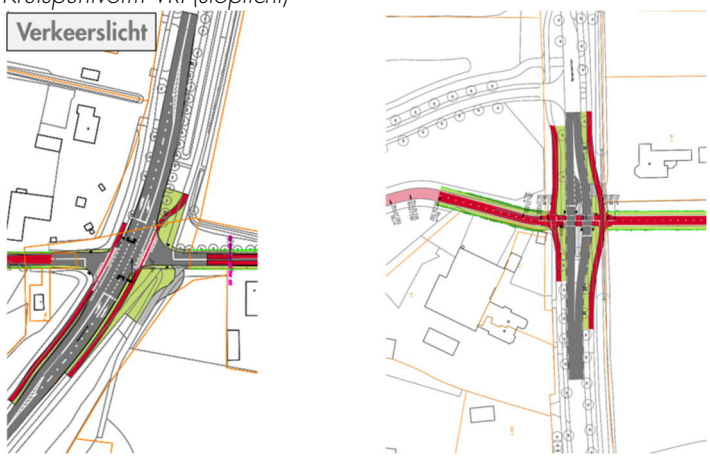



| Voordelen | Nadelen |
|---|---|
| Verkeersveiligheid voor fietsers | Nadelig voor de HOV-lijn, zeker een rechtsafslaande beweging |
| Lagere snelheid gemotoriseerd verkeer op de doorgaande route door Ressen | Fietsers RijnWaalpad rechtdoor oversteek, fietsers Ressensestraat hebben extra rijlengte over de rotonde. Dit kan leiden tot tegen het verkeer in fietsen. |

Een rotonde kent een lage passeersnelheid voor gemotoriseerd verkeer. De fietsers op het Rijnwaalpad steken recht de rotonde over wat ervoor zorgt dat het niet de moeite is om de rotonde tegengesteld te nemen. Fietsers van de Ressensestraat naar het Rijnwaalpad kunnen wel in de verleiding komen om tegengesteld te gaan rijden. Dit kan leiden tot onverwachte en gevaarlijke situaties.

Groot nadeel voor de busmaatschappij is bij de rotonde Hoeksehofstraat de rechtsafslaande beweging. Stoppen op de Hoeksehofstraat, wachten op een hiaat op de rotonde, stoppen voor fietsers die voorrang hebben en weer optrekken. Voor de rotonde bij het sportpark is dat minder een probleem vanwege de langere interactietijd.

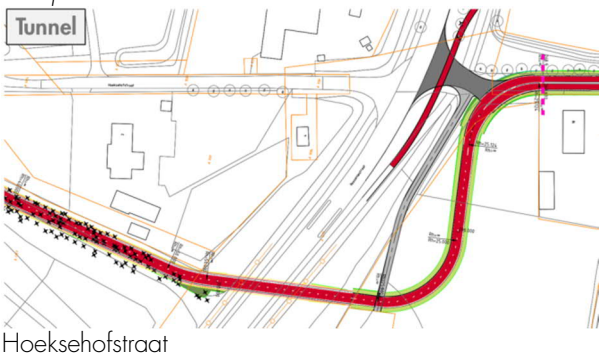
*Kruispuntvorm VRI (stoplicht)*




| Voordelen | Nadelen |
|---|---|
| HOV kan 'altijd groen' krijgen | Doorstroming<br>Verkeersveiligheid, zicht en roodlichtnegatie, zeker voor doorgaande fietsers langs de Ressensestraat<br>Minder aantrekkelijk<br>Inpassing van de opstelruimte voor de afslaande fietsers van en naar de Ressensestraat |

De fietsers op de Ressensestraat dienen mee genomen te worden in de regeling van de verkeerslichten. Ook als de ze rechtdoor op de Ressensestraat willen rijden. Op de Hoeksehofstraat is de oversteeklengte groot en heeft het de voorkeur om de fietsers in de bocht over te laten steken, dit is echter niet inpasbaar. Aparte linksafvakken op de Ressensestraat is ook niet wenselijk. Indien gekozen wordt voor een VRI variant dient nog een berekening uitgevoerd te worden om de noodzaak hiervan te onderzoeken.

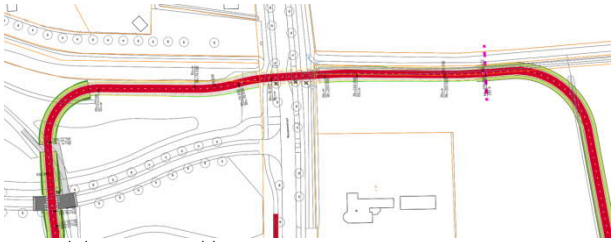
*Kruispuntvorm tunnel*




Hoeksehofstraat



Huidige oversteeklocatie

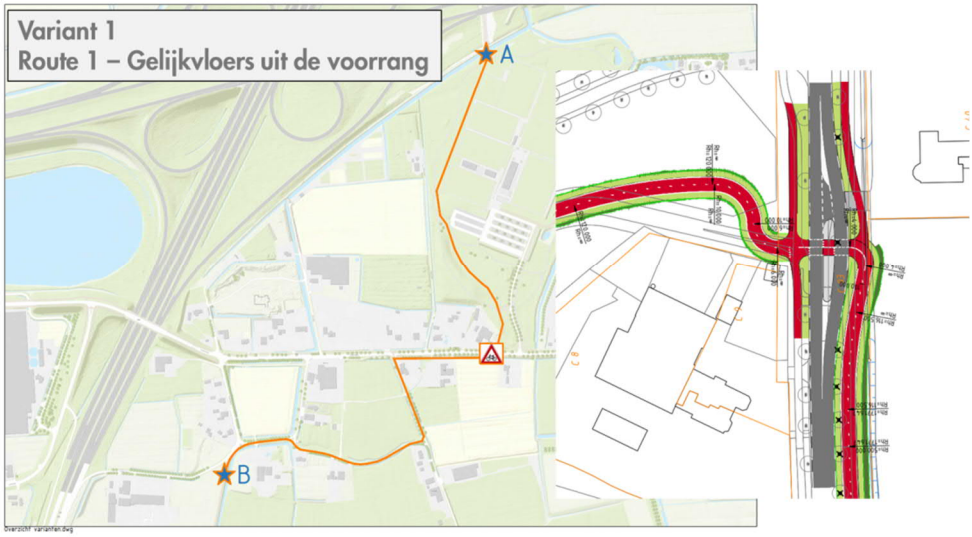


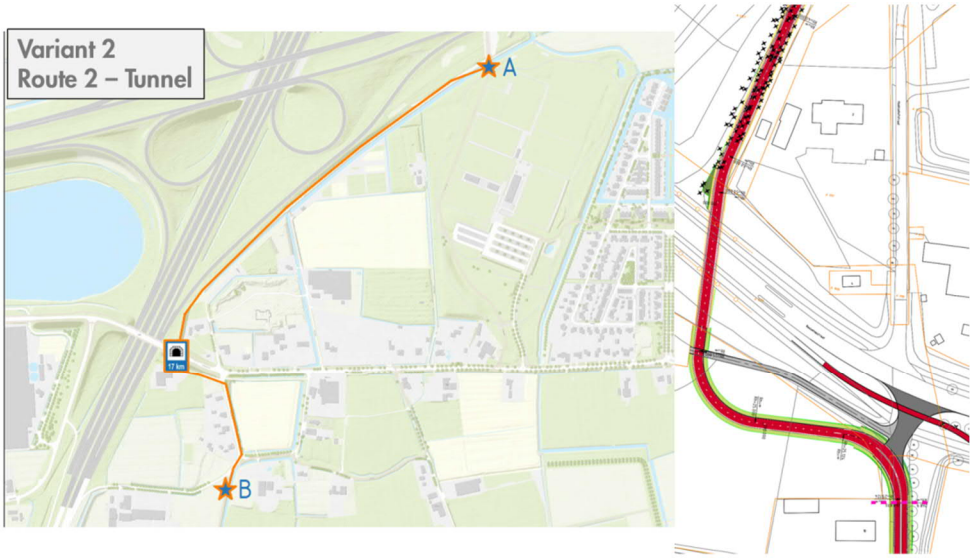
Oostelijke oversteeklocatie

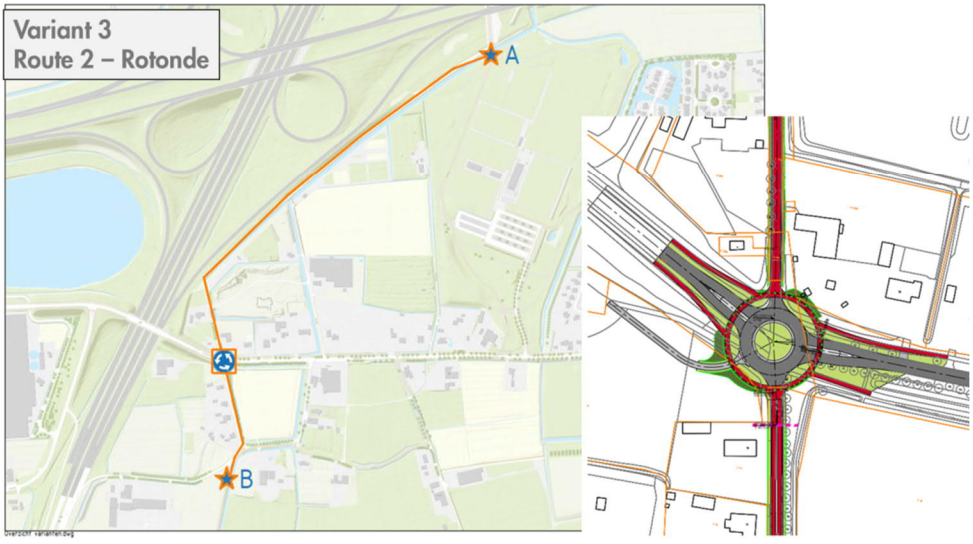
| Voordelen | Nadelen |
|---|---|
| Veiligheid | Uitwisseling tussen fietsers op de Ressensestraat naar de snelle fietsroute |
| Doorstroming | Inpasbaarheid |
| Directheid | |
| Toekomstbestendig | |

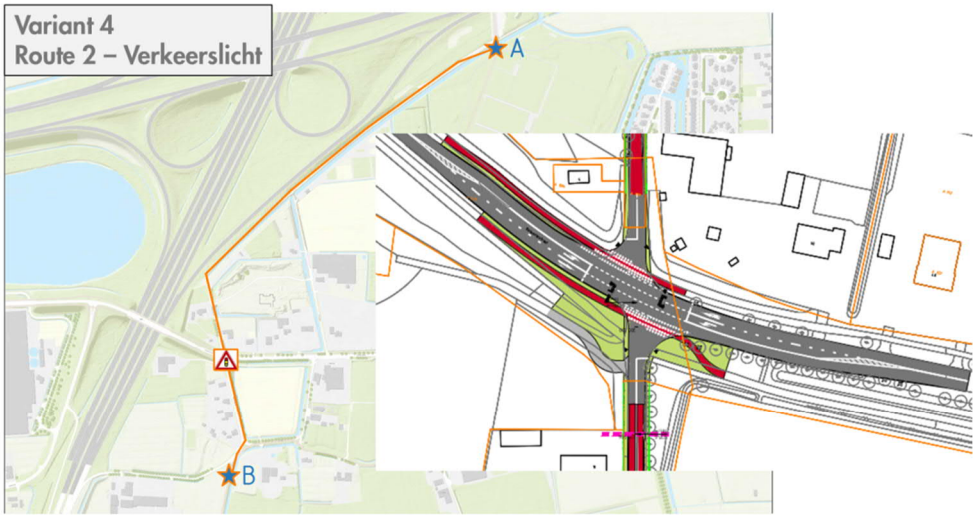
Bij de tunnel van de Hoeksehofstraat dient aandacht te zijn voor de bestaande geluidswal en bijbehorende bomen. Bij de oostelijke oversteeklocatie liggen hoge druk gasleidingen.

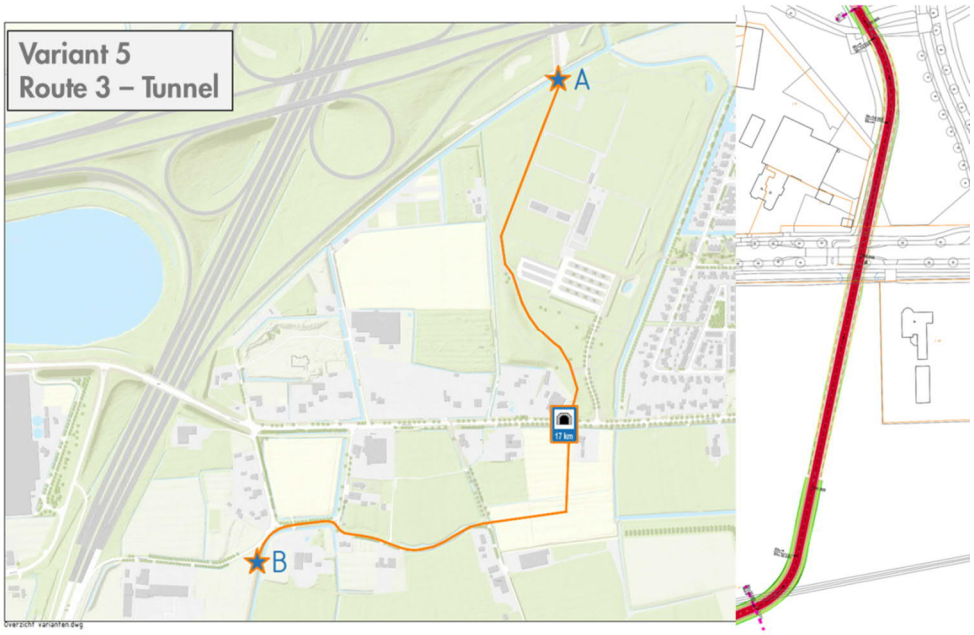
## 5. Beoordeling alternatieven

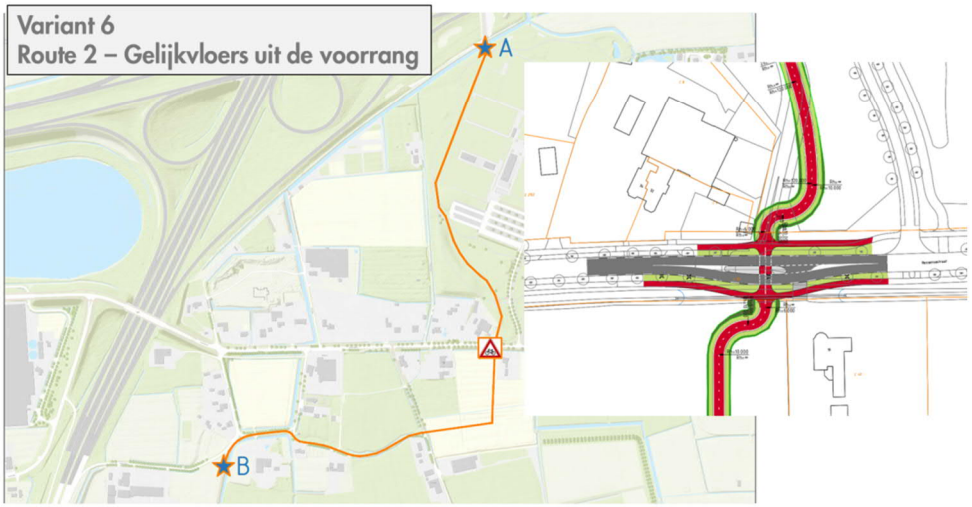


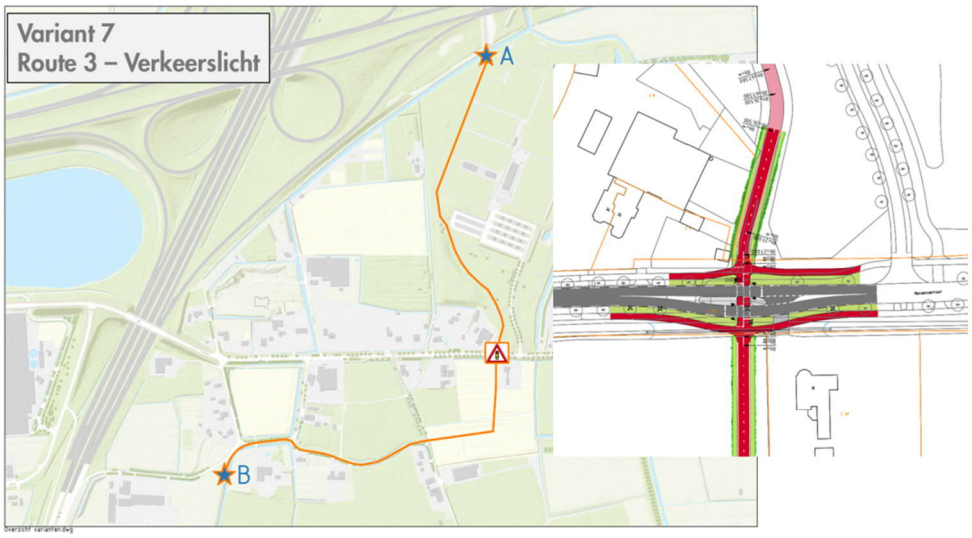



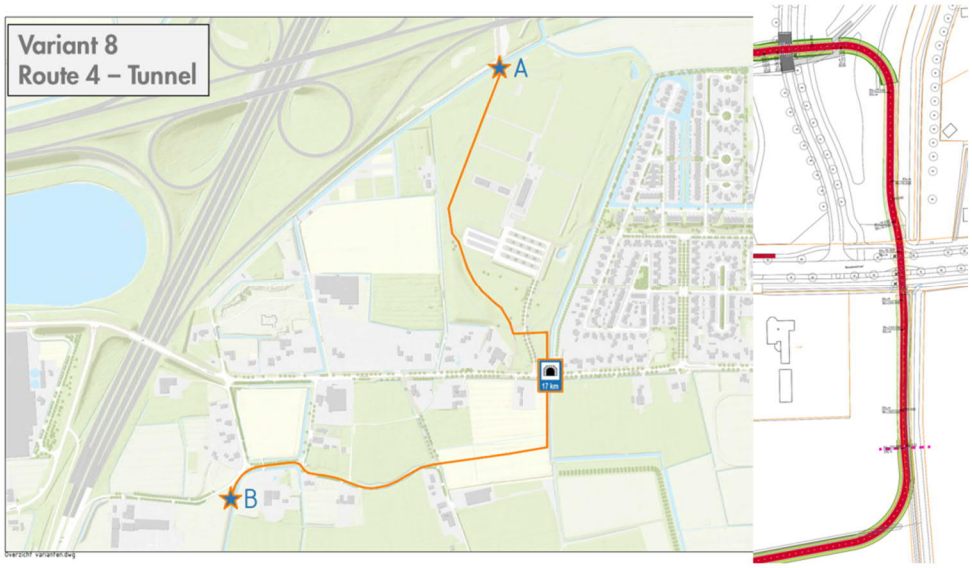



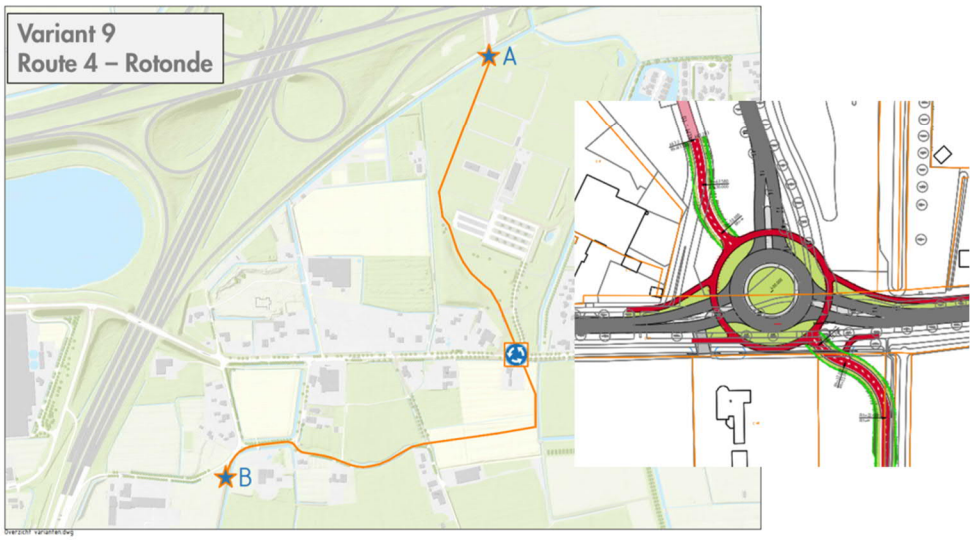

Variant 4
Route 2 – Verkeerslicht
A
B

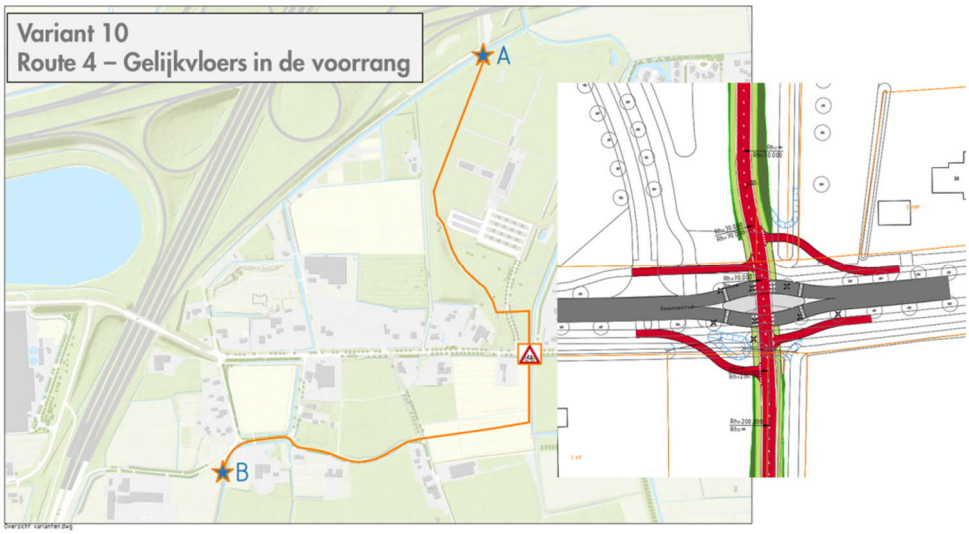

Variant 5
Route 3 – Tunnel
A
B
17 km


Variant 6
Route 2 – Gelijkvloers uit de voorrang
A
B


Variant 7
Route 3 – Verkeerslicht
A
B


Variant 8
Route 4 – Tunnel
A
B


Variant 9
Route 4 – Rotonde
A
B




De varianten zijn één voor één gezamenlijk besproken en beoordeeld. Hierbij heeft elke variant een score gekregen voor de kwaliteit van de route, en de kwaliteit van het kruispunt. Deze scores zijn weergegeven in onderstaande tabel, waarin ook de specifieke opmerkingen op de varianten zijn opgenomen.

| Variant | Score route | Score kruispunt | Opmerkingen |
|---|---|---|---|
| 1 | – | – | Positief voor HOV-lijn |
| 2 | + (mits)* | ++ | Mogelijkheden voor kruispuntvarianten<br>Tunnel variant parallel doortrekken aan A325 tot aansluiting bij Pathé Lent |
| 3 | + (mits)* | + | Negatief voor HOV-lijn |
| 4 | + (mits)* | –/0 | Verkeersveiligheid geregelde oversteek<br>Positief voor HOV-lijn<br>Negatief voor inpassing, groot kruispunt doet afbreuk aan landschappelijke waarde Ressen |
| 5 | 0 | + | Slenkweg te smal voor fietsers (smaller dan overig gedeelte snelle fietsroute en daarnaast ook veelvuldig gebruikt door wandelaars van Rondje Ressen |
| 6 | 0 | – | Positief voor HOV-lijn |
| 7 | 0 | –/0 | Zie 4, maar inpassing is iets beter. Minder fors kruispunt. |
| 8 | –/0 | ++ | Route gaat te ver buitenom |
| 9 | 0/+ | + | Ruimtelijk beter. Rotonde past landschappelijk beter bij sportpark dan bij Hoeksehofstraat (vanuit beeld Park Lingezegen) |
| 10 | –/0 | 0 | Beeld. Indien deze oplossing gekozen wordt dient aandacht te zijn voor de duidelijkheid van de oversteek in het wegbeeld. |

* De genoemde score geldt mits het knelpunt op de Hoeksehofstraat opgelost kan worden. Het is niet wenselijk om fietsers en de HOV-lijn gezamenlijk gebruik te laten maken van deze weg.

## 6. Samenvatting

Op routeniveau geniet de route langs de A325 de voorkeur boven de overige routes, mits het knelpunt van de fietsstraat van de Hoeksehofstraat met de HOV-lijn opgelost kan worden. Bij het handhaven van de bestaande route dient het knelpunt van de Slenkweg (verbreden en ruimte voor voetgangers) opgelost te worden. Tevens moet er in deze oplossingsrichting aandacht zijn voor de oversteek van de snelle fietsroute met de Woerdsestraat.

Op kruispuntniveau is er algemeen consensus voor een tunnelvariant als voorkeursoplossing, en dan specifiek variant 2 langs de A325. Vanuit de Fietsersbond is aangegeven dat het ideaal zou zijn als het fietspad langs dit tracé doorgetrokken wordt naar Lent (dit valt echter buiten de huidige scope van de variantenstudie). Bij een tunnelvariant moet wel aandacht zijn voor de aansluiting van overige fietsstructuren op de onderdoorgang van de Ressensestraat.

Indien een tunnelvariant niet mogelijk is, dan heeft een VRI kruispunt (of gelijkvloers met fiets uit de voorrang) de voorkeur voor de busmaatschappij. De Verenging Dorpsbelangen Ressen is hier echter geen voorstander van, in verband met de aantasting van het beschermd dorpsgezicht door een VRI constructie.

Voor park Lingezegen gaat de voorkeur dan uit naar een tunnel, of een VRI kruispunt op de Hoeksehofstraat of een rotonde bij het sportpark. Vanuit de Provincie gaat de voorkeur uit naar een rotonde of tunnel. Bij de keuze voor een rotonde gaat de voorkeur voor de busmaatschappij uit naar de sportpark locatie met de rechte oversteek voor de bus.

## 7. Conclusie

Binnen de varianten zoals die er nu liggen, kan er geen eenduidige voorkeursvariant gekozen worden door de werkplaats. Hoewel er een principiële voorkeur is uitgesproken voor het tracé langs de A325 met tunnel, is het gedeeld gebruik van de Hoeksehofstraat door HOV-lijn en fietsers voor de deelnemers aan de werkplaats een belangrijk knelpunt. In het huidige tracé is echter ook een duidelijk knelpunt aanwezig in de vorm van de Slenkweg, waardoor ook hier geen optimale variant benoemd kan worden.

Wel is er een keuze gemaakt welke varianten in basis afvallen, dit betreft:

- De gelijkvloerse oplossingen met fietsers uit de voorrang (varianten 1 en 6);
- De tunnelvariant met tracé langs de watergang (variant 8). Indien er een tunnel komt, dan hebben het tracé langs de A325 of het huidige tracé daarvoor de voorkeur;
- De gelijkvloerse oversteek met fietsers in de voorrang (variant 10). Indien er een gelijkvloerse oversteek komt op deze locatie, dan heeft een rotonde de voorkeur.

Vanuit de werkplaats is het gewenst dat de zes overgebleven varianten nader onderzocht worden op de haalbaarheid van het oplossen van de benoemde knelpunten en aandachtspunten. De uiteindelijke voorkeur gaat uit naar de route en de kruispuntvorm waarbij de in deze notitie benoemde knelpunten en aandachtspunten het best opgelost kunnen worden.