Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Gemeente Lingewaard

Verkeersstudie ontsluiting Houtakker II

Vergelijking 3 varianten

Datum 24 augustus 2018
Kenmerk 001523.20180720.N1.03
Eerste versie

1 Aanleiding onderzoek

De gemeente Lingewaard wil het bedrijventerrein de Houtakker II ontwikkelen. De Houtakker II krijgt een directe ontsluiting op de Van Elkweg (figuur 1.1). De gemeente heeft aan Goudappel Coffeng de vraag gesteld een verkeersstudie uit te voeren naar de gevolgen van een mogelijk tweede ontsluiting aan de dorpszijde van Bemmel op de Karstraat/Deellaan. Het gaat hierbij om de verkeerskundige effecten, consequenties en de verschillen tussen de volgende drie situaties:

- Autonome situatie: De toekomstige situatie zonder ontsluiting op de Karstraat/Deellaan, maar met alle andere ontwikkelingen (de referentiesituatie).
- Variant 1: Houtakker II met een selectieve ontsluiting op de Karstraat/Deellaan (alleen voor de brandweer en transportbedrijf Derks).
- Variant 2: Houtakker II met een volwaardige ontsluiting op de Karstraat/Deellaan.



Figuur 1.1: Globaal ontwikkelgebied Houtakker II met ten oosten daarvan de van Elkweg

Leeswijzer
Het tweede hoofdstuk gaat in op de huidige verkeersintensiteiten op verschillende relevante locaties in Bemmel. Ook komen de drie varianten aan bod en is beschreven welke veranderingen op de wegen in Bemmel optreden. Het derde hoofdstuk gaat in op de gevolgen van deze veranderingen en of de betreffende wegen een verkeerskundig acceptabele inrichting hebben voor de toekomstige verkeersintensiteiten. Het slothoofdstuk beschrijft de conclusies en aanbevelingen die volgen uit deze verkeersstudie.

2 Verkeersintensiteiten

In dit hoofdstuk worden de huidige verkeersintensiteiten van wegen in het gebied rondom de Houtakker weergegeven. De intensiteiten zijn afgeleid van het regionale verkeersmodel dat is opgesteld in opdracht van onder andere de gemeente Lingewaard.

2.1 Verkeersmodel

Het regionale verkeersmodel van de gemeente Lingewaard is gebruikt voor het in beeld brengen van de huidige situatie (het basisjaar van het verkeersmodel is 2017) en voor in totaal drie toekomstige situaties (het prognosejaar van het verkeersmodel is 2027):

- Autonome situatie: De toekomstige situatie zonder ontsluiting op de Karstraat/Deellaan, maar met alle andere ontwikkelingen (de referentiesituatie).
- Variant 1: Houtakker II met een selectieve ontsluiting op de Karstraat/Deellaan (alleen voor de brandweer en transportbedrijf Derks).
- Variant 2: Houtakker II met een volwaardige ontsluiting op de Karstraat/Deellaan.

Voordat deze varianten met het verkeersmodel zijn onderzocht, is eerst het model op de voor deze studie relevante locaties vergeleken met de in het model gebruikte tellingen. Op basis daarvan is geconstateerd dat het model voldoende kwaliteit heeft om voor deze studie te gebruiken.

Tussen het basisjaar en de autonome situatie zijn er ontwikkelingen in Bemmel en omstreken voorzien die van invloed zijn op de verkeersintensiteiten. In bijlage 1 zijn de relevante ontwikkelingen beschreven welke zijn meegenomen en op welke wijze deze in het verkeersmodel zijn verwerkt.

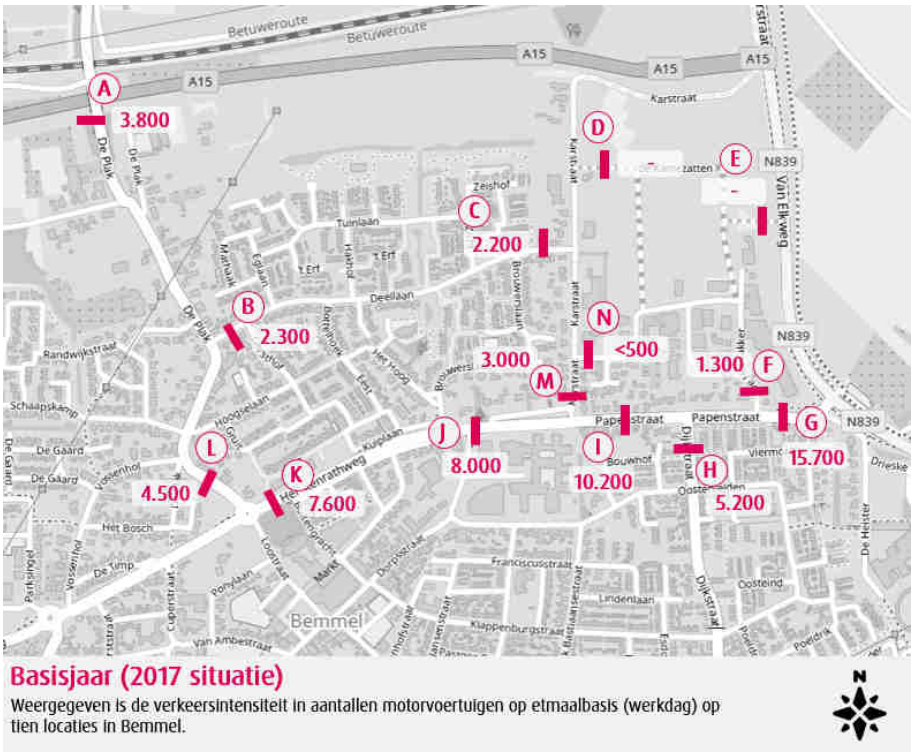
In totaal zijn veertien locaties in Bemmel onderzocht en op de navolgende kaartjes voorzien van een letter. Dit correspondeert met de wegvakken zoals weergeven in tabel 2.1.

	Omschrijving locatie
A	De Plak, t.h.v. viaduct A15
B	Deellaan, nabij De Plak
C	Deellaan, nabij Karstraat
D	Optionele doorsteek Houtakker II t.h.v. Karstraat 26
E	Doorsteek Houtakker II, nabij Van Elkweg (N839)
F	De Houtakker, nabij Papenstraat
G	Papenstraat, tussen Van Elkweg en De Houtakker
H	Dijkstraat, nabij Papenstraat
I	Papenstraat, tussen Dijkstraat en Karstraat
J	Herckenrathweg, tussen Karstraat en Dorpstraat
K	Herckenrathweg, tussen Buitengracht en Loostraat
L	Loostraat, nabij Herckenrathweg
M	Karstraat, nabij Papenstraat-Herckenrathweg
N	De Houtakker, nabij Karstraat

Tabel 2.1: de veertien onderzochte wegen in Bemmel

2.2 Huidige situatie

In figuur 2.2 zijn de verkeersintensiteiten van het basisjaar 2017 weergegeven. De verkeersintensiteit is het totaal aantal motorvoertuigen dat op een gemiddelde werkdag over de betreffende weg rijdt.



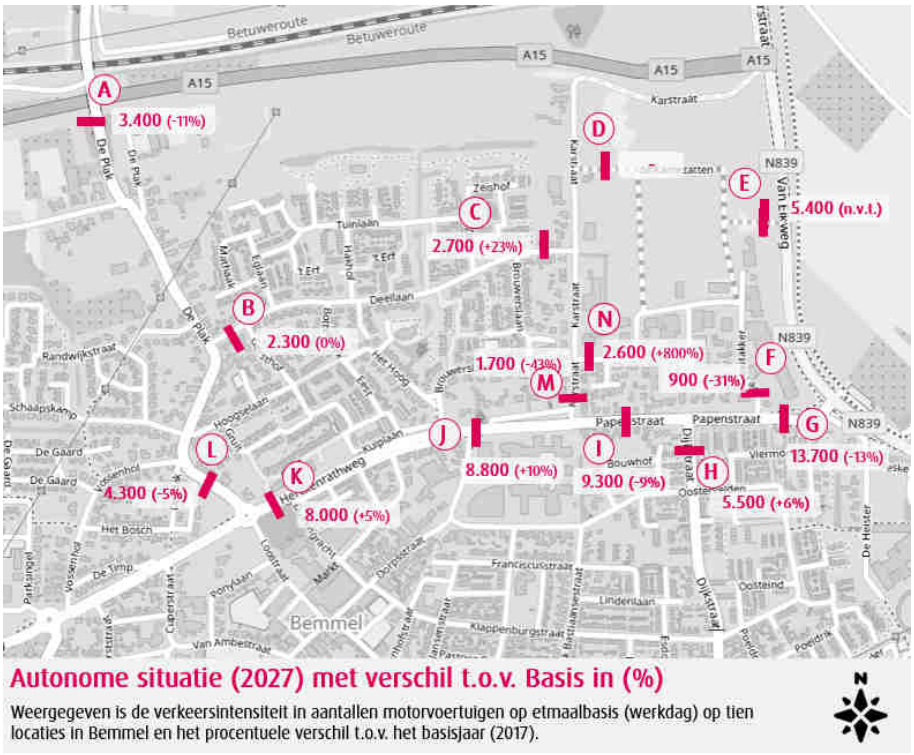
Figuur 2.2: Verkeersintensiteiten basisjaar 2017

De wegen bij D & E zijn in de basisjaar 2017 situatie nog niet gerealiseerd en dit is de verklaring voor het streepje op de kaart in figuur 2.2. Op de Deellaan (B & C) en de Karstaat (M) rijdt relatief weinig verkeer. Hetzelfde geldt voor de circa <500 voertuigen op de Houtakker (N). De drukste verkeerroute in het onderzoeksgebied is de Papenstraat (G & I) / Herckenrathweg (J & K).

2.3 Autonome situatie

In figuur 2.3 zijn de verkeersintensiteiten van de autonome situatie weergegeven. Het betreft de referentiesituatie 2027. Tussen haakjes is de procentuele groei van het aantal motorvoertuigen per wegvak aangegeven ten opzichte van het basisjaar 2017.

De autonome situatie bevat de autonome verkeersgroei in de periode 2017-2027 die optreedt als gevolg van toekomstige ontwikkelingen (zie bijlage 1). In deze situatie is o.a. de A15 doorgetrokken naar de A12 en is een eerste nieuwe ontsluiting van de Houtakker met de Van Elkweg gerealiseerd (bij E).



Figuur 2.3: Verkeersintensiteiten autonome situatie

Effecten verkeersintensiteiten autonome situatie

Door autonome ontwikkelingen neemt het verkeer in Bemmel over de hoofdroute (Papenstraat – Herckenrathweg) toe. Figuur 2.3 toont echter dat deze toename zich niet op de Papenstraat voordoet en dit heeft een logische verklaring.

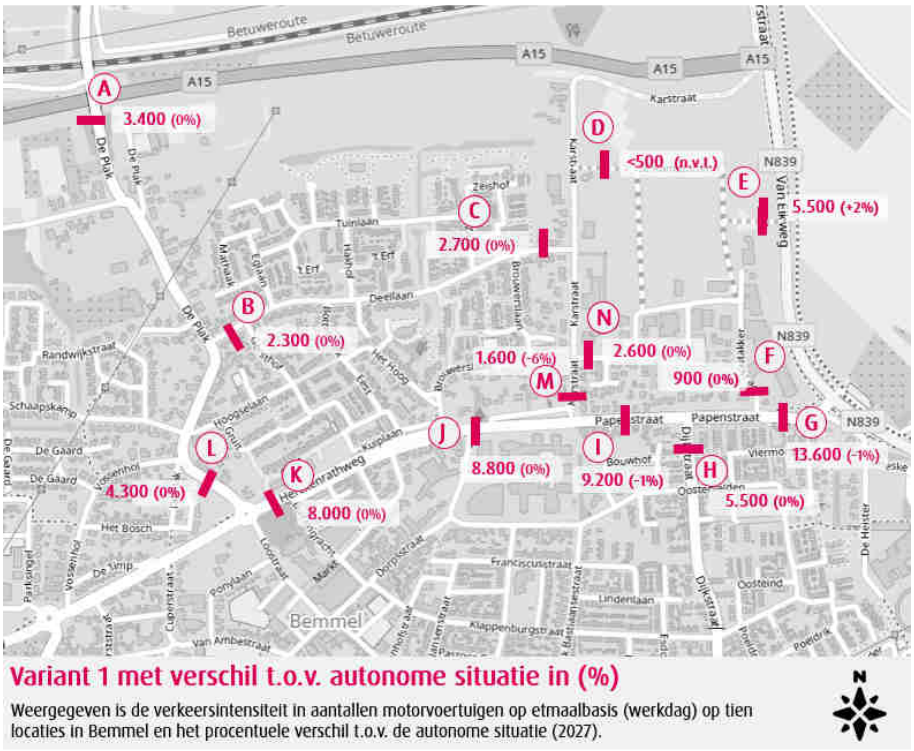
Door een nieuwe aansluiting van de Houtakker op de Van Elkweg (E), gaat verkeer uit de woonwijk Het Hoog niet langer over de Karstraat (M) en de Papenstraat (I & G), maar over de Karstraat (M) en De Houtakker (N). In totaal gaan circa 5.400 voertuigen rijden over de nieuwe aansluiting op de Van Elkweg die voor een deel afkomstig zijn van de wijk Het Hoog (de 2.600 voertuigen via Houtakker (N)) en van het bedrijventerrein Houtakker. Een afname van verkeer is waar te nemen op het zuidelijk deel van de Karstraat en op de Papenstraat. Verkeer tussen Het Hoog en de Van Elkweg verplaatst dus van de Papenstraat naar De Houtakker. Het vrachtverkeer van bijvoorbeeld Derks gaat niet via de Houtakker rijden, maar blijft via de Papenstraat rijden.

Opvallend is verder de afname op de Plak (A) en de Loostraat (L), ondanks woningbouwplan Plakse Wei. De 60 nieuwe woningen zijn opgenomen in de autonome situatie en genereren circa 350 motorvoertuig bewegingen. Tegenover de toenamen die als gevolg van deze verkeersgeneratie op omliggende wegen ontstaat staan andere effecten waardoor de toename wordt gecompenseerd. Deze effecten zijn:

- De doortrekking van de A15. Hierdoor is het voor een beperkt deel van het verkeer tussen Bemmel en de A325 (richting Arnhem) sneller om via de A15 te rijden in plaats van via De Plak richting aansluiting Elst.
- De nieuwe aansluiting van de Van Elkweg. Hierdoor is het voor een deel van het verkeer tussen de wijk Het Hoog en de A325 (richting Arnhem) sneller om via de A15 te rijden in plaats van via De Plak richting aansluiting Elst.

2.4 Variant 1: selectieve ontsluiting Karstraat

In figuur 2.4 zijn de verkeersintensiteiten van de tweede situatie weergegeven. Het betreft de autonome situatie met een selectieve ontsluiting van de Houtakker II op de Karstraat. In deze variant is de weg enkel toegankelijk voor de brandweer en het transportbedrijf Derks. Tussen haakjes is de procentuele groei van het aantal motorvoertuigen per wegvak aangegeven ten opzichte van de autonome situatie.



Figuur 2.4: Verkeersintensiteiten variant 1

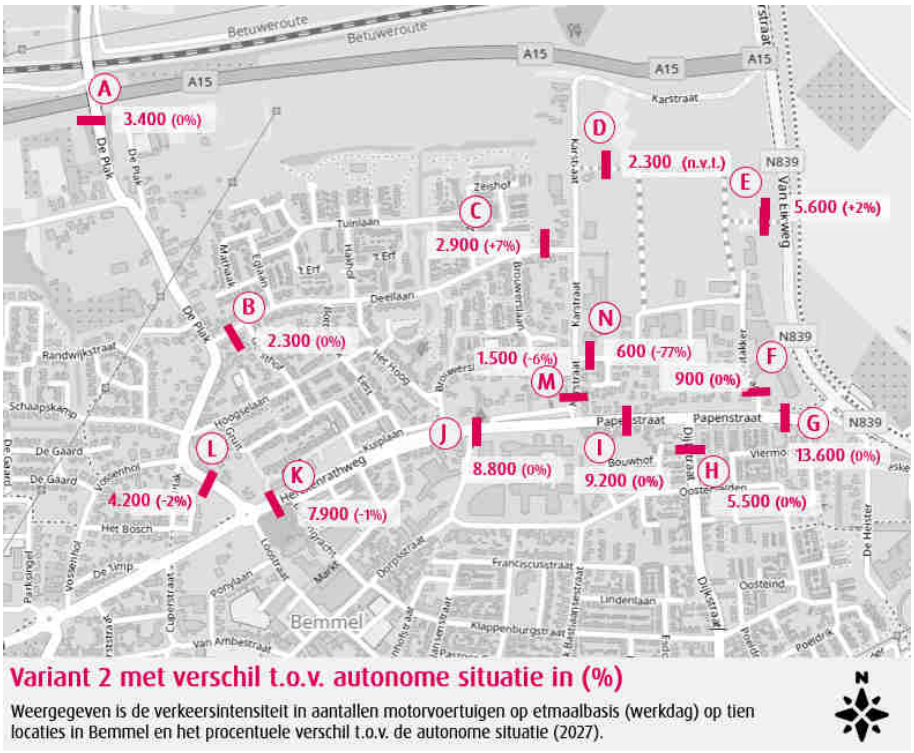
Effecten verkeersintensiteiten variant 1

Door de nieuwe selectieve ontsluiting met de Houtakker (D) is voor circa 100 voertuigen (transportbedrijf Derks en deel brandweer) per dag onderdeel van de nieuwe route. Het verkeer van transportbedrijf Derks rijdt van en naar de Van Elkweg (E) via de nieuwe ontsluiting en niet langer via de bestaande Papenstraat (I & G) en over het zuidelijke deel

van de Karstraat (M). Verder treden er geen veranderingen op van duidelijke omvang op het wegennet van Bemmel.

2.5 Variant 2: volwaardige ontsluiting Karstraat

In figuur 2.5 zijn de verkeersintensiteiten van de derde situatie weergegeven. Het betreft de autonome situatie met een volwaardige ontsluiting van de Houtakker II op de Karstraat. Tussen haakjes is de procentuele groei van het aantal motorvoertuigen per wegvak aangegeven ten opzichte van de autonome situatie.



Figuur 2.5: Verkeersintensiteiten variant 2

Effecten verkeersintensiteiten variant 2

Ten opzichte van de selectieve ontsluiting, is de ontsluiting in deze variant voor al het verkeer toegankelijk. Hierdoor verspreidt het verkeer tussen de Karstraat en de Van Elkweg over de twee westelijke ingangen van bedrijventerrein Houtakker. Het merendeel van de verkeersstromen op de Houtakker (N) verplaatst naar de Houtakker (D). De Houtakker (D) is een kortere route tussen de Deellaan en de van Elkweg dan via Houtakker (N). Hierdoor gaan circa 2.300 voertuigen over Houtakker (D) en circa 600 over Houtakker (N) rijden.

De 2.300 voertuigen van de Houtakker (D) zijn voor een klein deel het gevolg van een verkeerstoename op de Deellaan (C). Op de Deellaan (C) neemt het verkeer met 200 motorvoertuigen toe (7% ten opzichte van de referentiesituatie) naar 2.900 motorvoertuigen per dag. Op de Deellaan nabij De Plak (B) is geen toename van de verkeersstromen. Er gaat dus geen extra verkeer rijden vanaf De Plak via de Deellaan naar de Houtakker. De toename op de Deellaan bestaat uit verkeer dat vanuit de wijk Het Hoog een andere route kiest om van en naar de Van Elkweg te rijden.

Op de overige wegen, waaronder de Herckenrathweg en de Papenstraat, zijn geen veranderingen van betekenis waar te nemen.

3 Verkeerskundige effecten en consequenties

In dit hoofdstuk gaan we in op de vormgeving van de voor dit onderzoek meest relevante straten en of deze bestand zijn tegen de geprognosticeerde verkeerstoenames per dag. Er is voor gekozen om de drie staten met het grootste verkeerseffect nader te onderzoeken. Het gaat om de Deellaan (C), de Papenstraat (I), de Houtakker (N) en de Karstraat (M). Op de Papenstraat is weliswaar een afname waar te nemen, maar de verkeersintensiteit blijft relatief hoog.

Wegenscan toelichting
Met de door Goudappel Coffeng ontwikkelde Wegenscan wordt een indicatieve maximaal wenselijke intensiteit voor de weg berekend. Dit gebeurt op basis van de toekomstige intensiteit voor het wegvak (uit het verkeersmodel) en op basis van wegkenmerken zoals de breedte van de weg, het type fiets- en voetgangersvoorziening en bijvoorbeeld de wijze waarop parkeren in de straat is geregeld.

De wenselijke intensiteit is gebaseerd op een ideaalbeeld. Iedere verkeersdeelnemer (voetgangers, fietsers, automobilisten) heeft voldoende ruimte om op elkaars verkeersgedrag te anticiperen. Naarmate het verschil tussen de werkelijke verkeersintensiteit en de wenselijke verkeersintensiteit groter wordt, betekent dit concessies voor enkele verkeersdeelnemers. Als een weg bijvoorbeeld een hogere dan wenselijke auto-intensiteit heeft, kan dit betekenen dat voetgangers de weg moeilijker kunnen oversteken.

Papenstraat (I)
De Papenstraat is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. De geasfalteerde weg is circa 5,5 tot 6,0 meter breed en heeft een fietspad aan weerszijden van de weg (aan een zijde gecombineerd met een voetpad). Op enkele locaties zijn parkeerplekken voor langsparkeren gesitueerd. In de huidige situatie rijden circa 10.200 voertuigen over de Papenstraat per dag. In de varianten neemt dit totaal af tot 9.200 voertuigen. Laatstgenoemde situatie is getoetst met de Wegenscan.



Figuur 3.1: Papenstraat (I)

Uit de toetsing, blijkt dat de 9.200 voertuigen erg veel zijn voor de Papenstraat. De huidige inrichting kan dergelijke verkeersaantallen per dag niet verwerken zonder dat er concessie worden gedaan. De oorzaak hiervan is met name het krappe profiel (circa 5,5 tot 6 meter) in combinatie met de relatief hoge verkeersintensiteit, het langsparkeren en de woningen met uitritten op de Papenstraat.

Deellaan (C)
De Deellaan is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. De geasfalteerde weg is circa 6,7 meter breed en heeft een fietssuggestiestrook aan weerszijden van de weg. De Deellaan is onderdeel van schoolroutes (naar o.a. de Borgwal en de OBC's). Op enkele locaties zijn parkeerplekken voor langsparkeren gesitueerd. In de huidige situatie rijden circa 2.300 voertuigen over de Deellaan (C) per dag. In de referentiesituatie neemt dit toe tot 2.700 voertuigen en bij variant 2 neemt het toe tot 2.900 voertuigen. Variant 2 is getoetst met behulp van de Wegenscan.



Figuur 3.2: Deellaan (C)

Uit de toetsing, blijkt dat deze aantallen verkeer veilig kunnen worden afgewikkeld door de Deellaan. De Deellaan kan volgens deze analyse circa 4.000 tot 6.000 voertuigen per dag veilig verwerken.

De Houtakker (N)
De Houtakker is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. De weg is uitgevoerd in klinkers en is circa 6,0 meter breed. De weg is niet voorzien van een fiets- of voetgangersvoorziening en oogt daardoor erg smal. Op verschillende plekken is

parkeren mogelijk direct langs de rijbaan in haakse parkeervakken. Verder heeft de weg meerdere bochten met beperkt uitzicht.

In de huidige situatie rijden <500 voertuigen over De Houtakker (N) per dag. In de referentiesituatie neemt dit toe tot 2.600 voertuigen. In variant 1 rijden er ook 2.600 voertuigen en in variant 2 circa 600. De referentiesituatie is getoetst met behulp van de Wegenscan.



Figuur 3.3: De Houtakker (J)

Uit de toetsing, blijkt dat de 2.600 voertuigen te veel zijn voor De Houtakker. De huidige inrichting is niet bestand tegen dergelijke aantallen verkeer per dag. Dit komt met name door het krappe profiel (zes meter), het ontbreken van voorzieningen voor voetgangers (en fietsers) en het aantal parkeervoorzieningen direct aan de weg gelegen. Relatief veel bedrijven hebben haakse parkeervakken bij de weg. Verkeer op De Houtakker wordt mogelijk gehinderd door parkeermanoeuvres.

Karstraat (M)
De Karstraat is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. De geasfalteerde weg is circa 8 meter breed en heeft een fietssuggestiestrook aan weerszijden van de weg. Het zuidelijke deel heeft aan de oostzijde een fietspad. De Karstraat is onderdeel van schoolroutes (naar o.a. de OBC's). In de huidige situatie rijden circa 3.000 voertuigen over de Karstraat (M) per dag. In variant 2 daalt dit tot 1.500.



Figuur 3.4: Karstraat (M)

Uit de toetsing, blijkt dat deze aantallen verkeer veilig kunnen worden afgewikkeld door de Karstraat. Aandachtspunt is het zeer brede wegprofiel van circa 8 meter. Als in de

toekomst het vrachtverkeer via de Houtakker gaat rijden dan is deze weg over gedimensioneerd. Een herinrichting van de weg is dan wenselijk.

4 Conclusie

De gemeente Lingewaard wil het bedrijventerrein de Houtakker II ontwikkelen en een aansluiting op de Van Elkweg realiseren. De gemeente heeft aan Goudappel Coffeng de vraag gesteld een verkeersstudie uit te voeren naar de gevolgen van een tweede aansluiting op de Karstraat/Deellaan. In voorliggend onderzoek zijn de resultaten van dit onderzoek beschreven voor drie varianten.

Autonome situatie (2027)
Deze referentiesituatie gaat uit van het basisjaar van het regionale verkeersmodel (2017) met daarin verwerkt de autonome ontwikkelingen in de periode 2017-2027.

Dit leidt tot de volgende waarnemingen:
- Door autonome ontwikkelingen verkeersgroei in Bemmel neemt het verkeer toe op de oost-west route Papenstraat – Herckenrathweg (circa 5 – 10%);
- Deze verkeersgroei is niet waarneembaar op de Papenstraat (afname van 13% naar 13.700 voertuigen). Dit komt door de geplande aansluiting bij de Van Elkweg.
 - Verkeer vanuit de wijk Het Hoog verschuift van Karstraat – Papenstraat naar Karstraat – Houtakker – Van Elkweg. Ook verkeer vanuit De Houtakker kiest voortaan voor de nieuwe aansluiting met de Van Elkweg.
- De toename van de verkeersstromen op De Plak, Loostraat en Deellaan als gevolg van de realisatie van 60 woningen op de locatie Plakse Wei, wordt gecompenseerd door een afname van de verkeersstromen op deze wegen als gevolg van de doorgetrokken A15 en de nieuwe aansluiting Van Elkweg (waardoor de routekeuze van het verkeer wijzigt).

Variant 1: Selectieve ontsluiting Houtakker II (2027)
Deze variant gaat uit van de referentiesituatie (2027) met daarin verwerkt een selectieve ontsluiting van de Houtakker II. Deze is enkel toegankelijk voor de brandweer en transportbedrijf Derks.

Ten opzichte van de referentiesituatie (2027) wijzigt het volgende:
- Verkeer verschuift van de bestaande weg Papenstraat naar de nieuwe ontsluiting (circa 100 motorvoertuigen per dag). Hierdoor gaat minder zwaar verkeer via de Papenstraat rijden.

Variant 2: Volledige ontsluiting Houtakker II (2027)
Variant twee gaat uit van de referentiesituatie (2027) met daarin verwerkt een volledige ontsluiting van de Houtakker II. Deze is toegankelijk voor al het verkeer.

Ten opzichte van de referentiesituatie (2027) wijzigt het volgende:
- Ten opzichte van de selectieve ontsluiting, is de ontsluiting in de derde variant voor al het verkeer toegankelijk. Hierdoor verspreidt het verkeer tussen de Karstraat en de

Van Elkweg zich over de twee westelijke ingangen van bedrijventerrein Houtakker. Circa 600 voertuigen blijven op de bestaande Houtakker-weg en in totaal 2.300 kiezen de nieuwe aansluiting op de Karstraat.
- Dit leidt tevens tot een verkeerstoename (7%) op het oostelijk deel van de Deellaan van circa 200 motorvoertuigen naar een nieuw totaal van 2.900 voertuigen per dag.

Verkeersveiligheid

Er is voor gekozen om de vier staten met het grootste verkeerseffect nader te onderzoeken. Het gaat om de Papenstraat, de Deellaan, de bestaande Houtakker weg en de Karstraat.
- Ondanks de verkeersafname in alle drie de situaties ten opzichte van de huidige situatie, blijft het verkeersaanbod (13.600 voertuigen per werkdag) op de Papenstraat hoog voor de huidige inrichting. Dit komt met name door het krappe profiel (zes meter tussen de trottoirbanden) in combinatie met langsparkeren aan de weg.
- In de tweede variant neemt het verkeer op de Deellaan toe tot 2.900 voertuigen. De deellaan kan een dergelijke verkeersintensiteit goed en verkeersveilig verwerken.
- In de autonome situatie neemt het verkeer op de bestaande Houtakker weg aan de oostkant van het bedrijventerrein, toe tot 2.500 voertuigen. De weg is niet adequaat ingericht voor dergelijke aantallen doorgaand verkeer. Dit komt met name door het ontbreken van voorzieningen voor voetgangers en fietsers en de vele parkeergelegenheden direct grenzend aan de weg. Parkeermanoeuvres van auto's hinderen overig verkeer op de weg.
- Als in de toekomst het (vracht)verkeer via de Houtakker gaat rijden is de weg zwaar over gedimensioneerd en is een herinrichting wenselijk.

Advies

De nieuwe aansluiting van de Houtakker op de Van Elkweg heeft (gecombineerd met alle andere autonome ontwikkelingen) tot gevolg dat verkeer tussen de Van Elkweg en de Karstraat/Deellaan via de Houtakker gaat rijden in plaats van via de Papenstraat. Dit is gunstig voor de verkeersdruk op de Papenstraat. De bestaande Houtakker is echter niet geschikt voor een dergelijke verkeerstoename.

Variant 1, met de nieuwe selectieve ontsluiting van de Houtakker op de Karstraat, heeft tot gevolg dat het vrachtverkeer van Derks ook niet langer over de Papenstraat rijdt. Groot nadeel van deze variant zijn de faciliteiten die nodig zijn voor een selectieve ontsluiting. Aan een dergelijke slagboom of beweegbare paal zitten diverse nadelen zoals bijvoorbeeld het onderhoud, storingen en de vraag wie wel/geen toegang heeft. Bovendien is het geen oplossing voor de verkeerstoename op de bestaande Houtakker.

Variant 2 heeft daarom de voorkeur:
- Hiermee ontstaat voor de bewoners van de wijk Het Hoog en voor de bedrijven en voorzieningen aan de Karstraat een snellere verbinding naar de Van Elkweg.
- Hierdoor verminderd de verkeersdruk op de Papenstraat.
- De (beperkte) verkeerstoename op de Deellaan als gevolg van de nieuwe verbinding, kan de Deellaan verkeersveilig verwerken en is niet het gevolg van doorgaand verkeer van bijvoorbeeld woningbouw Plakse Wei.

- De nieuwe verbinding tussen de Karstraat en de Van Elkweg kan nog zo worden ingericht dat deze weg de verwachte verkeersstromen verkeersveilig kan verwerken (denk bijvoorbeeld aan fietssuggestiestroken).
- Een aanpassing van de bestaande Houtakker is niet nodig.

Bijlage 1 Toekomstige ontwikkelingen

In de referentiesituatie 2027 zijn specifiek voor Bemmel de volgende ontwikkelingen meegenomen. Dit is conform afspraken die per mail zijn overeengekomen met de gemeente Lingewaard.

- Houtakker II is volledig ontwikkeld;
- Voor transportbedrijf Derks en de brandweer zijn 100 zware vrachtwagenbewegingen per dag toegevoegd;
- De uitbreiding van 10,3 hectare is inclusief de uitbreiding van Rent-All:
 - Dit gaat om 300 ritten personeel, 200 ritten busjes, auto's en klanten en 100 ritten voor de vrachtwagens en trailers.
- De Houtakker II is direct ontsloten op de Van Elkweg (N839);
- De bestaande aansluitingen Houtakker-Karstraat en Houtakker-Papenstraat blijven open voor al het verkeer;
- Het doortrekken van de A15 naar de A12;
- De Dorpensingel is gerealiseerd;
 - De Dorpensingel (tussen ovatonde en Zandsestraat) wordt 50 km/uur
 - De Zandsestraat tot het Vossenhol is en blijft 80 km/u (buiten de bebouwde kom)
 - Vossenpels en Laauwikstraat worden 30 km/u (gemeente Nijmegen)
 - Overige snelheden blijven gelijk, dus ook op Vossenhol en Ressensestraat, respectievelijk 50km/u.
- De Karstraat – Van Elkweg (N839) is aangepast;
- Deellaan blijft 50km/u en wordt geen 30km-zone;
- Woonwijk Plaksewei is volledig bebouwd (60 woningen);