

## Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Programmamanagement

Onderwerp:

consultatie Raad over de Analyse- en Kansenkaart Stadslint Keizerslanden

### Notagegevens

Bestuursorgaan	: B-en-W 15-07-2025
Notanummer	: 2025-616
Datum	: 15-07-2025
Programma	: 06 - Herstructurering en vastgoed
Portefeuillehouder	: Wethouder De Geest,
Bijlage(n)	: Memo Schriftelijke consultatie Raad Stadslint Keizerslanden.pdf

### Parafering

<li>09-07-2025: Wethouder</li><li>10-07-2025: Wethouder</li>

### Agendering

\* 10-07-2025: Afdelingsmanager Concernstaf en adjunct-secretaris

\* 10-07-2025: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

### Definitieve akkoord

15-07-2025

B & W d.d.: 15-07-2025

### Besluit

1. De memo "Schriftelijke consultatie Stadslint Keizerslanden" d.d. 9 juli 2025 vast te stellen
2. De Raadsmededeling 'Stadslint Keizerslanden' vast te stellen
3. De stukken aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken

### Inleiding

Het college van B&W heeft op 27 mei 2025 de Analyse en Kansenkaart van het Stadslint Keizerslanden vrijgegeven voor participatie. De Analyse- en Kansenkaart is een studie die kansen in beeld brengt en richting en kaders bevat voor de woningbouwopgave, de inrichting van de openbare ruimte en de verkeers-infraprojecten in het Stadslint Keizerslanden. Op 18 juni 2025 is in een technische sessie met de Raad een toelichting gegeven op de Analyse- en Kansenkaart van het Stadslint Keizerslanden. Daarna startte een periode van twee weken van schriftelijke consultatie van de Raad.

Afgesproken is dat het college de bevindingen uit consultatie aan de Raad kenbaar zou maken - alsook wat het college met de bevindingen gaat doen - alvorens de Analyse- en Kansenkaart definitief vast te stellen. Het college wordt voorgesteld de Raadsmededeling met de daarbij behorende memo vast te stellen, waarmee de Raad wordt geïnformeerd over de uitkomst van de schriftelijke consultatie.

### Beoogd maatschappelijk resultaat

Beoogd resultaat is de betrokkenheid van de Raad bij de participatie over de Analyse- en Kansenkaart van het Stadslint Keizerslanden.

### **Kader**

De Participatieverordening vormt het kader.

### **Betrokken partijen en participatie**

Betrokken partij in de participatie is in dit geval de Gemeenteraad.

### **Toelichting op participatiebeleid**

Het participatieproces betreft informeren en raadplegen. Dit geldt zowel voor de samenleving (bewoners, professionele partijen, betrokkenen en belangstellenden), alsook voor de Gemeenteraad.

### **Argumenten voor en tegen**

Voor:

Met de Raadsmededeling krijgt de Raad een overzicht van de inbreng van fracties op de Analyse- en Kansenkaart van het Stadslint Keizerslanden. En men krijgt inzicht hoe het college de raadpleging verwerkt in de definitieve Analyse- en Kansenkaart en het verdere proces.

De werkwijze van een Raadsmededeling op de schriftelijke consultatie draagt bij aan voortvarendheid in het oppakken van de infraprojecten van het Stadslint. De subsidieverstrekker (het Rijk) stelt strikte voorwaarde aan de termijn van start werkzaamheden.

Tegen:

De inhoud van de raadsmededeling kan eventueel voor de raad aanleiding zijn voor alsnog behandeling van de Analyse- en Kansenkaart op een raadstafel. De voortvarendheid van het proces zou daarmee een stap terug doen.

### **Financiële consequenties en dekking**

Geen financiële consequenties.

### **Openbaarmaking en communicatie**

Na vaststelling van de Raadsmededeling is deze openbaar. Er vindt verder geen nadere communicatie plaats.

### **Aanpak en uitvoering**

De bevindingen van de Raad - opgehaald bij de schriftelijke consultatie - worden betrokken bij het definitief maken van de Analyse- en Kansenkaart Stadslint Keizerslanden. Dat geldt even zo voor de opbrengst van de raadpleging van bewoners, professionele partijen, betrokkenen en belangstellenden. Het college stelt de definitieve Analyse- en Kansenkaart vast.

Op basis van de definitieve Analyse- en Kansenkaart formuleert het college de projectplannen voor de infraprojecten van het Stadslint Keizerslanden en legt deze naar verwachting in oktober 2025 ter besluitvorming voor aan de Raad.



## RAADSMEDEDELING

<b>Onderwerp</b>	Consultatie Raad over de Analyse- en Kansenskaart Stadslint Keizerslanden		
<b>Nummer</b>	2025-616	<b>Portefeuillehouder</b>	Wethouder De Geest,
<b>Team</b>	DEV-PROG	<b>Datum</b>	15-07-2025

### Inleiding

Het college van B&W heeft op 27 mei 2025 de Analyse en Kansenskaart van het Stadslint Keizerslanden vrijgegeven voor participatie. De Analyse- en Kansenskaart is een studie die kansen in beeld brengt en richting en kaders bevat voor de woningbouwopgave, de inrichting van de openbare ruimte en de verkeers-infraprojecten in het Stadslint Keizerslanden.

Op 18 juni 2025 is in een technische sessie met de Raad een toelichting gegeven op de Analyse- en Kansenskaart van het Stadslint Keizerslanden. Daarna startte een periode van twee weken van schriftelijke consultatie van de Raad. De werkwijze van een schriftelijke consultatie draagt bij aan voortvarendheid in het oppakken van de infraprojecten van het Stadslint. De subsidieverstrekker (het Rijk) stelt strikte voorwaarde aan de termijn van start werkzaamheden.

Afgesproken is dat het college de bevindingen uit consultatie aan de Raad kenbaar zou maken - alsook wat het college met de bevindingen gaat doen - alvorens de Analyse- en Kansenskaart definitief vast te stellen. Met deze Raadsmededeling krijgt u als Raad een overzicht van de inbreng van fracties op de Analyse- en Kansenskaart van het Stadslint Keizerslanden, alsook hoe het college de raadpleging gaat verwerken in de definitieve Analyse- en Kansenskaart en het verdere proces.

### Kader

De Participatieverordening vormt het kader.

### Kern van de boodschap

Het college informeert de Raad over de uitkomst van schriftelijke consultatie betreffende de Analyse- en Kansenskaart Stadslint Keizerslanden. Het college geeft aan hoe de opbrengst van de consultatie wordt betrokken bij het definitief maken van de Analyse- en Kansenskaart. Dit is aangegeven in de memo "Schriftelijke consultatie Stadslint Keizerslanden" van 9 juli 2025.

### Nadere toelichting

Zie memo "Schriftelijke consultatie Stadslint Keizerslanden" d.d. 9 juli 2025.

# Memo

Datum : 2025-07-09  
Aan : Gemeenteraad  
Van : College van B&W  
Voorstelnummer : behorend bij B&W nota 2025-616  
Onderwerp : Schriftelijke consultatie Stadslint Keizerslanden

## A) Inleiding

In een technische sessie op 18 juni 2025 is de Raad geïnformeerd over de Analyse- en Kanskaart Stadslint Keizerslanden. In deze memo reageert het college op de schriftelijke consultatie die volgde op deze technische sessie. Per fractie wordt de reactie aangegeven op de geleverde inbreng. De memo sluit af met een toelichting op het vervolg van het proces en de rol van de Raad daarbij.

## B) Consultatie

### Fractie GroenLinks

#### **Vraag 1: Wat herkent de raad in de Analyse- en Kanskaart en wordt onderschreven?**

We zijn het eens met het hanteren van het STOMP-principe en vinden dat we hier ook consequent aan moeten vasthouden. Er moet inderdaad iets gebeuren met de Oldenielstraat en de kruising bij Keizerslanden. Versterking van de groenstructuur vinden wij uiteraard ook belangrijk. Groen moet ook zoveel mogelijk doorlopen tot de kruisingen. We ondersteunen het streven naar zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden.

#### **Vraag 2: Wat mist de raad in de Analyse- en kanskaart en behoort nog te worden toegevoegd?**

Aanpak van de kruising Keizerslanden is niet alleen belangrijk voor de oversteek van fietsers vanuit omgeving Karel de Grote-laan, maar ook voor bewoners uit de groeiende wijk Steenbrugge. Op termijn is ook een fietsroute gepland vanuit de nieuwe wijk Wechelerhoek naar winkelcentrum Keizerslanden en deze maakt gebruik van het kruispunt bij Keizerslanden. We zullen er alles aan moeten doen om mensen te verleiden de fiets te pakken. Een fietsvriendelijke verkeersoplossing voor het kruispunt Keizerslanden heeft grote prioriteit.

We ondersteunen het streven naar vrijliggende fietspaden en willen benadrukken dat daar waar "fietsstraten" aan de orde zijn, zeer duidelijk zal moeten zijn dat de auto te gast is.

In zijn algemeenheid vinden we dat nog sterker in de tekst moet terugkomen dat het STOMP-principe leidend is (consequent blijven hanteren) en dat leefbaarheid prioriteit heeft boven facilitering van het autoverkeer; dit onder het motto dat meer asfalt meer autoverkeer aantrekt en uiteindelijk geen problemen oplost.

Met betrekking tot participatie pleiten we voor een vorm waarbij reacties van inwoners ook echt serieus genomen worden en dat er niet voor een vorm gekozen wordt waarbij uiteindelijk beleidsmakers hun voorkeur kunnen doordrukken vanwege een niet-transparante manier van

inwonersraadpleging. De huidige uitgezette enquête geeft bewoners wel gelegenheid iets te vinden, maar geeft ons inziens geen duidelijk beeld van de echte voorkeur van bewoners. De participatie dient ons inziens te voldoende aan de trede “adviseur beginspraak”.

### **Vraag 3: Waar is de raad het niet mee eens en hoe moet dat anders worden opgenomen in de Analyse- en Kansenskaart?**

In het verlengde van het vorige nog meer benadrukken van het STOMP-principe en de prioriteit aan leefbaarheid. Daarnaast pleiten we voor een transparantere vorm van participatie (trede “adviseur beginspraak”).

Voor de “capaciteitsuitbreiding Oldenielstraat” heeft de Raad besloten om het project onder de Leidraad Grote Projecten te laten vallen en we verwachten dan ook dat er in dit najaar een voorstel komt voor de initiatieffase, met alle vereisten die de Leidraad aan deze fase stelt (dus de voor en nadelen van de verschillende varianten). Daarbij willen we ook graag inzicht in de meest vergaande variant met een complete ondertunneling voor de auto (inclusief een variant van een open tunnel zoals in Emmen en bij de Amstellaan). We verzoeken de “open tunnelbak” als variant mee te nemen.

Stel dat het niet mogelijk is ondertunneling te realiseren bij zowel de kruising Oldeniel-Hoge Hondstraat als de kruising Brinkgreverweg- Oldeniel en er qua kosten een keuze gemaakt moet worden, dan zien we graag een onderzoek tegemoet naar de vraag welke tunnel meer oplevert qua doorstroming auto’s op de N337, doorstroming fietsers/voetgangers en leefkwaliteit omwonenden (geluidsoverlast, fijnstof, e.d.), zodat een afgewogen en goed onderbouwd besluit mogelijk is.

De aanvragen voor de versnellingsgelden zijn gebaseerd op de inzichten van destijds. In de loop der tijd zijn er ontwikkelingen die mogelijk leiden tot verschuiving in inzichten. Bij Centrum&Schil is dit bijvoorbeeld het haalbaarheidsonderzoek naar de ondergrondse parkeergarage onder de buitengracht en het niet meebetalen van ProRail aan een tunnel onder het spoor. Daarnaast was er een raadsbesluit om af te zien van een knip voor autoverkeer in de stationsstraat. Wij verzoeken om in het vervolg aan te geven welke mogelijkheden er zijn om binnen de aangemelde projecten te schuiven. Bijvoorbeeld naar het project capaciteitsverruiming Oldenielstraat of het project Kruispunt Keizerslanden.

### **Reactie van het college op de inbreng van GroenLinks met betrekking tot de Analyse- en Kansenskaart Stadslint Keizerslanden en het vervolgproces**

- De kruising Karel de Grotelaan / Stadslint bij het winkelcentrum Keizerslanden is van groot belang voor fietsers uit de wijk Steenbrugge; en op termijn voor fietsers uit de nieuwe wijk Wechelerhoek naar winkelcentrum Keizerslanden.
- Waar 'fietsstraten' aan de orde zijn, wordt zeer duidelijk aangegeven dat de auto te gast is.
- Het STOMP-principe is leidend, gegeven het kader van bundelen van gemotoriseerd verkeer op het Stadslint conform de besluitvorming Hoofdwegenstructuur.
- In participatieprocessen nemen we inwoners vanzelfsprekend serieus, dat staat los van de gekozen participatietrede. Voor de Analyse- en Kansenskaart is ingestoken op de participatietredes Informeren en Raadplegen. Naast de enquête zijn er ook gesprekken gevoerd met omwonenden en professionele en belanghebbende partners. Zodra het tot projecten gaat komen, zal in de projectplannen worden vastgelegd hoe de participatie verder vorm wordt gegeven en welke 'participatietrede' wordt gekozen.

- Dit najaar komt het college – aan de hand van een projectplan voor de Van Oldenielstraat - met een voorstel over de fase, gegeven de fase-definities uit de 'Leidraad Grote Projecten'. In het projectplan wordt ook opgenomen welke kruispuntoplossing(en) verder wordt/worden uitgewerkt.
- Eventuele keuzes ten aanzien van òf de ene òf de andere kruising worden altijd gemaakt aan de hand van onderzoek, waarbij doorstroming en leef-kwaliteit in onderlinge samenhang worden afgewogen.
- Schuiven met de inzet van middelen van de Versnellingsgelden is gezien de voorwaarden van de beschikking niet mogelijk.
- Een volledige ondertunneling van de Van Oldenielstraat (een tunnel van de Henri Dunantlaan tot aan de Margijnenenk) is uitermate kostbaar. Naast de bouwkosten zal vanwege een lengte langer dan 250 meter ook moeten worden voldaan aan de tunnelwet, wat nog eens extra kostenverhogend is. En veel afslaand gemotoriseerd verkeer naar bijvoorbeeld de Hoge Hondstraat of Brinkgreverweg kan geen gebruik maken van een dergelijke tunnel. Deze afslaande beweging is belangrijk, aangezien het overgrote deel van het verkeer een bestemming heeft op/aan/langs/in de buurt van het Stadslint. Volledige ondertunneling wordt dan ook niet gezien als reële optie.

### **Fractie PvdA**

- Wij lezen het document zo dat er een basisvariant is, waarvan de financiering rond is. En daar bovenop aanvullende maatregelen mogelijk zijn, maar waarbij wel extra financiering nodig is. Het is voor ons nog niet helder genoeg of de maatregelen uit de basisvariant als voldoende worden gezien. Kunt u aangeven hoe u de basisvarianten beoordeelt, zowel vanuit verkeerskundig perspectief als vanuit het perspectief van een aantrekkelijke leefomgeving.
- In het koersdocument geven we aan dat we de mogelijkheden voor een derde IJssel brug willen onderzoeken. Kunt u aangeven welk effect een derde IJssel brug zou hebben op de verkeersbewegingen over het Hanzetrace in Keizerslanden?
- Zijn er langs het aanzetrace andere ruimtelijke ontwikkelingen die mogelijk koppelkansen bieden, bijvoorbeeld bij het zoeken naar aanvullende financiering. Zoals de parkeeropgave van Go Ahead Eagles?
- Ons gevoel op dit moment neigt naar een volledige ondertunneling, dit haalt diverse verkeersstromen uit elkaar, zowel snel als langzaam autoverkeer en fietsers en voetgangers. Onze vraag daarbij is of dit financieel haalbaar is. Daar ontstaat zoals bovenstaand ook een gebrek aan wat kan en wat niet kan. En wat wel kan, waar ligt de hoogste prioriteit.

Graag ontvangen we een terugkoppeling van de gegeven input en wat u hieruit haalt. Mocht u nog vragen hebben kunt u ons altijd benaderen

### **Reactie van het college op de inbreng van de PvdA met betrekking tot de Analyse- en Kanskaart Stadslint Keizerslanden en het vervolgproces**

- Met de verkeersmaatregelen waar geraamd budget voor beschikbaar is (fietstunnel bij winkelcentrum Keizerslanden en grotere kruispunten zonder tunnels bij de Van Oldenielstraat) is

er een voldoende goede verkeersafwikkeling. Een aantrekkelijke leefomgeving is – anders dan bij ongelijkvloerse verkeersmaatregelen – lastiger te creëren vanwege meer stoppend en optrekkend verkeer, langere wachttijden voor het oversteken van het Stadslint en een groter ruimtebeslag voor opstelstroken en afrijstroken. Met gelijkvloerse verkeersmaatregelen is het voordeel voor de leefomgeving dat groene middenbermen op het Stadslint tot dicht op de kruispunten kunnen worden voortgezet. De insteek is om bij elke variant een goede balans te vinden tussen een aantrekkelijke leefomgeving en verkeerskundige aspecten.

- Het precieze effect van een derde IJsselbrug is afhankelijk van factoren zoals de wijze van aantakking op het Gelderse wegennet, flankerende verkeersmaatregelen, het al dan niet realiseren van meer woningen aan de westzijde van de IJssel, enzovoorts. Capaciteitsvergroting van de kruispunten op het Stadslint is nodig voor de gerealiseerde en nog te realiseren verdichtings- en woningbouwopgave. Aanvullende financiering voor de verkeersmaatregelen op het Stadslint Keizerslanden zijn mogelijk te koppelen aan bijdrageregelingen voor de ontwikkeling van Wechelerhoek. Andere koppelkansen die substantiële financiële bijdragen kunnen opleveren, worden vooralsnog niet voorzien.
- Een volledige ondertunneling van de Van Oldenielstraat (een tunnel van de Henri Dunantlaan tot aan de Margijnenenk) is uitermate kostbaar. Naast de bouwkosten zal vanwege een lengte langer dan 250 meter ook moeten worden voldaan aan de tunnelwet, wat nog eens extra kostenverhogend is. En veel afslaand gemotoriseerd verkeer naar bijvoorbeeld de Hoge Hondstraat of Brinkgreverweg kan geen gebruik maken van een dergelijke tunnel. Deze afslaande beweging is belangrijk, aangezien het overgrote deel van het verkeer een bestemming heeft op/aan/langs/in de buurt van het Stadslint. Volledige ondertunneling wordt dan ook niet gezien als reële optie.

### **Fractie VVD**

De VVD kan zich vinden in het stuk. We zien een gedegen en uitgebreide analyse die uiteindelijk leidt tot de verschillende scenario's. We hebben onze vragen kunnen stellen bij de presentatie die is gegeven op 18 juli jongstleden. Dank voor die mogelijkheid.

Als er geen zicht is op aanvullende externe middelen zien wij graag dat de varianten met een autotunnel niet verder worden uitgewerkt. Dat geeft duidelijkheid aan stakeholders. Onze voorkeur gaat uit naar 1a, 2 en 3a.

### **Fractie Christen Unie**

#### **Vraag 1: Wat herkent de raad in de Analyse- en Kanskaart en wordt onderschreven**

- De fractie van de ChristenUnie is blij met de kwaliteit van het stuk en de onderbouwing van de varianten.
- We waarderen in het bijzonder dat als uitgangspunt wordt genomen "First Life, Then Spaces, Then Buildings, the other way around never works" (p5 citaat Jan Gehl). Dat gaat volgens ons nog wat verder dan het toepassen van het STOMP principe, maar wordt door ons van

harte onderschreven.

**Vraag 2: Wat mist de raad in de Analyse- en kansenkaart en behoort nog te worden toegevoegd**

- We missen een beschrijving van de invloed van de gebiedsontwikkeling Wechelerhoek op het Stadslint. Woningbouw op Wechelerhoek leidt tot extra verkeer het Stadslint. Onder andere voor de verbinding met winkelcentrum Keizerslanden. Op welke manier is rekening gehouden met Wechelerhoek?
- Het is onduidelijk hoe de "Fietsverbinding Wechelerhoek - Tunnel Henry Dunantlaan" (Strategische Inversteringsagenda) in de plannen past. Komt die te vervallen als voor één van de oplossingen voor Kruispunt 3 : Van Oldenielstraat / Raalterweg / Henri Dunantlaan / Brinkgreverweg wordt gekozen?
- In alle varianten zijn alle verbindingen op de kruispunten behouden. Al het verkeer kan van alle kanten komen en alle kanten op. De doorstroming kan ook worden verbeterd door afslaand kruisende verkeer te beperken. Verkeer vanuit de Van Oldeniel mag dan bijvoorbeeld niet linksaf slaan de Raalterweg op. Dat scheelt ruimte en is goed voor de snelheid waarmee de cyclus kan worden doorlopen. Zijn dergelijke varianten met "onvolkomen kruispunten" overwogen? Is in beeld of dat een significant effect heeft op de doorstroming? Is dat bij verdere uitwerking een optie?
- Voor de bewoners van de Van Oldenielstraat is de oversteekbaarheid belangrijk. Niet alleen bij de kruispunten maar ook halverwege de straat en bij de afslagen. De van Oldenielstraat krijgt in alle varianten met een vorm van 2x2 rijstroken te maken dat voelt niet als een comfortabele oversteek. Hoe oversteekbaar zijn de verschillende varianten?
- De toeritten naar de autotunnelvarianten in de Van Oldenielstraat lijken tot ongeveer halverwege de Van Oldenielstraat te reiken. Is een combinatie 2a+3b of 2a+3c überhaupt mogelijk en hoe ziet dat er halverwege de straat dan uit?
- We zouden graag een wat beter beeld hebben van de impact op de leefbaarheid van met name de Van Oldenielstraat. Kan van elke variant een visualisatie worden gemaakt op straatniveau in de Van Oldenielstraat? Dan kunnen we het beter vergelijken met de huidige situatie.
- We maken ons zorgen over overlast van verkeersgeluid bij de (stenige) tunnelvarianten. In hoeverre is dat te mitigeren?
- De verkeersstroom van de Raalterweg naar de Henry Dunantlaan is vrij groot en kent ook veel vrachtverkeer. Dit verkeer moet in variant "ongelijkvloers (c)" de rotonde driekwart nemen. We kunnen ons voorstellen dat de capaciteit in de spits krap kan zijn. Zeker met het oog op de ontwikkeling van Wechelerhoek en de ontsluiting van Steenbrugge op de Raalterweg. Kan deze variant deze verkeersstroom voldoende aan?
- Hoe wordt parkeren in verschillende varianten opgelost?

**Vraag 3: Waar is de raad het niet mee eens; en hoe moet dat anders worden opgenomen in de Analyse- en Kansenkaart**

- Het lijkt ons onverstandig om voor een variant te kiezen waarbij gewisseld moet worden van een eenzijdig fietspad naar tweezijdige fietspaden zoals in variant ongelijkvloers 3a. Dat zorgt voor een extra fietsoversteken op andere plekken.
- We presenteren allerlei varianten die een mooie oplossing bieden, maar er is geen enkel zicht op de financiering. We hebben het gevoel dat we allerlei verwachtingen wekken die we niet waar kunnen maken.

### **Reactie van het college op de inbreng van de ChristenUnie met betrekking tot de Analyse- en Kansencarta Stadslint Keizerslanden en het vervolgproces**

- Bij de verkeersprognoses is de ontwikkeling van Wechelerhoek meegenomen. Er is uitgegaan van 1.400 woningen waarvan 80% voor het gemotoriseerd verkeer wordt ontsloten via de westkant (Raalterweg) en 20% via de oostkant (Koningin Wilhelminalaan-Spanjaardsdijk).
- Indien er gekozen wordt voor een kruispuntoplossing waar een ongelijkvloerse verbinding voor voetgangers en fietsers in de noord-zuid richting geen onderdeel meer van uitmaakt, dan komt de 'Fietsverbinding Wechelerhoek - Tunnel Henry Dunantlaan' uit de Strategische Investeringsagenda inderdaad te vervallen.
- Er zijn varianten met 'onvolkomen kruispunten' overwogen (kruispunten waarbij bepaalde afslagbeweging niet zijn toegestaan), ofschoon dit indruist tegen het principe van bundeling van verkeer op het Stadslint. Immers, verkeer zal dan langere routes gaan rijden op GOW30 wegen. Alleen bij het niet toestaan van afslagbewegingen van/naar Van Oldenielstraat – Raalterweg en van/naar Oldenielstraat – Brinkgreverweg is het effect van extra belasting van GOW30-wegen beperkt. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen wordt deze specifieke mogelijkheid nader afgewogen.
- De verschillende kruispuntvarianten zijn weinig onderscheidend voor de oversteekbaarheid van de Van Oldenielstraat halverwege de straat. Bij een 2x2 wegprofiel is ongereguleerd oversteken niet veilig en wordt dan ook niet toegepast. De oversteekbaarheid halverwege de Van Oldenielstraat en bij de zijstraten is een complexe opgave.
- De inrichting van de kruispunten zijn maatgevend voor de mate van verkeersafwikkeling. Daar is allereerst de focus op gericht. De verschillende kruispuntvarianten bieden meerdere mogelijkheden voor de inrichting van het tussenliggende wegvak van de Van Oldenielstraat; te veel om allemaal nu al in beeld te brengen. De uitwerking van het wegvak Van Oldenielstraat gaat plaats vinden in de verdere projectfase, waarbij aanwonenden en direct omwonenden nauw betrokken zullen worden.
- Verkeersgeluid kan op meerdere manieren worden teruggedrongen. Het voorkomen van veelvuldig stoppen en optrekken door het toepassen van tunnels werkt gunstig uit. Mogelijkheden om weerkaatsing van geluid via tunnelwanden te beperken – bijvoorbeeld door het gebruik van geluid absorberende gevelwanden - zal nader worden onderzocht.
- De ongelijkvloerse variant met de rotonde (kruispunt Dunantlaan – Brinkgreverweg) kan met het oog op de ontwikkeling van Wechelerhoek en de ontsluiting van Steenbrugge op de Raalterweg de verkeersstroom voldoende goed aan. Maar bij verstoringen in de verkeersstroom – bijvoorbeeld opeens grote fietsstromen - wordt het kritisch. In die zin is de variant beperkt robuust bij wijzigende toekomstige situaties. Anders dan bij verkeerslichten is dan niet 'bij te regelen'.

- Een variant waarbij gewisseld moet worden van een eenzijdig fietspad naar tweezijdige fietspaden - zoals in variant ongelijkvloers 3a - zorgt inderdaad voor extra fietsoversteken op andere plekken. Het voordeel van ongelijkvloers kruisen met de fiets van Dunantlaan en Brinkgreverweg wordt deels tenietgedaan met het nadeel van deze extra oversteken. Hoe verstandig het is om deze variant in beeld te houden zal mede afhangen van reactie van de bewoners(groeperingen), de professionele partijen en de internetraadpleging.
- Met nieuwe Rijksbijdrageregelingen voor woningbouw (regeling Realisatiestimulans; regeling Woningbouw op korte termijn – WOKT 2.0) kunnen op titel van de ontwikkeling van Wechelerhoek middelen worden aangevraagd waarmee bovenwijkse infrastructuur kan worden aangelegd. Bijdragen kunnen oplopen van circa € 7.000 tot ruim € 13.000,- per woning, zij het onder voorwaarden van respectievelijk woningcategorie en cofinanciering.

### **C) Vervolg; rol en positie van de Raad**

Onderstaande stappen worden in het vervolgproces voorzien:

Juli en augustus 2025	Verwerken van de opbrengst van de participatie en de consultatie van de Raad in de Analyse- en Kanskaart
September 2025	College stelt de bijgestelde Analyse- en kanskaart vast
23 september 2025	Voor eenieder toegankelijke informatieavond in de wijk Keizerslanden, waar de bijgestelde Analyse- en Kanskaart wordt toegelicht.
Oktober 2025	Raadstafels Beeldvormend, Oordeelsvormend en Besluitvormend: Met de bijgestelde Analyse- en Kanskaart als vertrekpunt worden geagendeerd: <ul style="list-style-type: none"><li>- Project capaciteitsverruiming Van Oldenielstraat (Leidraad grote Projecten)</li><li>- Project fiets- / voetgangerskruising Stadslint nabij winkelcentrum Keizerslanden</li><li>- Voorbereidingskredieten (Versnellingsgelden en Mobiliteitsfonds)</li></ul>
November 2025	Aanvang projecten