3 december 2024

Fietsersbond

Oók groen middentracé voor VeluweWaalpad (‘Spoorfietsroute’)

Wat is het VeluweWaalpad
De Groene Metropoolregio, de provincie Gelderland en vijf gemeenten streven naar de realisatie van het ‘VeluweWaalpad’: de doorfietsroute van Oosterbeek/Arnhem Centrum via Arnhem-Zuid, Elst en Nijmegen-Oosterhout naar Nijmegen West/Centrum (westelijk van autosnelweg en barrière A325). Een doorfietsroute is een regionale fietsroute waarop fietsers *comfortabel* en *zonder oponthoud* kunnen doorrijden van A naar B. Doorfietsroutes verbinden woonwijken met werkgebieden en andere bestemmingen of voorzieningen. Ze vormen daarmee een alternatief voor autogebruik, dat nadelen kent op het vlak van gezondheid, ruimtebeslag, uitstoot en veiligheid.

Twee strengen in noorden en zuiden
In het noorden gaat het VeluweWaalpad bestaan uit twee strengen:
1. van Oosterbeek via Arnhem-Schuytgraaf naar Elst
2. van Arnhem Centrum via Arnhem-Meinerswijk en Elden naar Elst.
In het zuiden gaat het VeluweWaalpad waarschijnlijk ook bestaan uit twee strengen:
1. van Nijmegen-Oosterhout langs Hof van Holland naar Nijmegen-West (via brug De Oversteek)
2. van Nijmegen-Oosterhout via De Grote Boel naar Nijmegen-Centrum (via Snelbinder aan spoorbrug).

Eén hoofdas in middengebied: ‘rode’ route
In het middengebied – van Elst naar Nijmegen-Oosterhout – volgt het beoogde VeluweWaalpad vooral de huidige route langs de Rijksweg Zuid (ten noorden van de Betuweroute/A15) en de Griftdijk (ten zuiden van de Betuweroute/A15). Die route voert langs belangrijke invalswegen met veel kruisingen en intensief afslaand en kruisend (vracht)autoverkeer van en naar grote bedrijventerreinen, vooral ten zuiden van de Betuweroute/A15. Vanwege die vele (vracht)auto’s en bedrijven kun je de huidige route de ’rode’ route noemen.

Voor- en nadelen rode route
Het voordeel van de rode route is dat hij veel herkomsten en bestemmingen verbindt. Maar deze rode route kent ook grote nadelen: veel kruisingen met intensief (vracht)autoverkeer. Zo komen op het 750 meter lange traject van de oprit naar de A15 (richting Tiel/Rotterdam) naar de huidige rotonde Griftdijk-Stationsstraat maar liefst vijf verkeersregelinstallaties (gemiddeld elke 150 meter één VRI):
1. bestaande VRI oprit A15 richting Tiel/Rotterdam
2. bestaande VRI afslag Park 15 en oprit A15 richting Bemmel/Zevenaar
3. nieuwe VRI nieuwe afslag naar nieuw bedrijventerrein De Grift Noord
4. nieuwe VRI bestaande afslag naar bestaand bedrijventerrein De Grift West
5. nieuwe VRI kruising Griftdijk-Stationsstraat (in plaats van huidige rotonde).
De korte onderlinge afstand leidt bovendien tot gekoppelde regelingen (groene golf voor autoverkeer), met nog meer wachttijd voor fietsers als gevolg.

Het hangt van de uiteindelijke ontwerpkeuzes af (één tweerichtingsfietspad aan oost- of westkant of twee eenrichtingsfietspaden aan beide kanten) met hoeveel verkeerslichten fietsers te maken krijgen, maar het zijn er altijd minimaal drie (nu: één). Die extra VRI’s betekenen voor fietsers drie grote nadelen:

• minder aantrekkelijke route
• langere reistijd
• minder betrouwbare reistijd (je weet als fietser nooit of het verkeerslicht op rood of groen staat).

Twee assen in middengebied: óók 'groene' route?
De rode route voldoet niet aan de eisen die je mag stellen aan een doorfietsroute. Want door al die VRI's heeft de fietser daar vele minuten oponthoud. Om die reden heeft de Fietsersbond kaart- en veldonderzoek gedaan naar een tweede streng van het VeluweWaalpad in het middengebied, dus net als in het noorden en zuiden de bedoeling is. Van de huidige hoofdfietsroute aan de *west*kant van autosnelweg A325 (dus het beoogde VeluweWaalpad) maken vier keer zoveel fietsers gebruik als het bestaande RijnWaalpad (de doorfietsroute F325 aan de *oost*kant van de A325). Dat hogere gebruik aan de westkant rechtvaardigt de extra 'groene streng' in het middengebied van het VeluweWaalpad.

Zeven uitgangspunten
Voor die parallelle 'groene' doorfietsroute in het middengebied hanteren wij zeven uitgangspunten:
1. route verbindt woongebieden (groot potentieel)
2. route is aantrekkelijk om te fietsen (hoog gebruik)
3. route is zo gestrekt mogelijk (korte route)
4. route volgt zoveel mogelijk bestaande wegen (lage kosten)
5. route kent zo min mogelijk kruisingen (veilig verkeer)
6. route kruist autowegen en spoorlijnen zoveel mogelijk bestaand ongelijkvloers (veilig verkeer)
7. route is verknoopt met treinstations, P+R locaties en mobiliteitshubs* (STOMP-principe**).

* Zowel de provincie Gelderland als de Groene Metropoolregio (samenwerkingsverband van achttien gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen) streven naar een netwerk van mobiliteitshubs waar automobilisten kunnen overstappen op de (deel)fiets en het openbaar vervoer (trein en bus).

** STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten en Personenauto: eerst actieve mobiliteit (lopen en fietsen), dan collectief vervoer (auto) en dan pas individueel vervoer (deelmobiliteit en personenauto).

De groene doorfietsroute in het middengebied biedt ook een belangrijk praktisch voordeel: tijdens de grootschalige 'verbouwingen' aan Knoop 38 is de groene route voor de fietsers een betrouwbaar en comfortabel alternatief. De rode route blijft ook tijdens de verbouw nodig, maar gaat voor fietsers langdurig veel extra overlast geven.

Schets middentracés VeluweWaalpad

legenda:
rode stippellijn = huidige rode route
groene streep = voorgestelde groene route



Herkomstgebieden noordkant:
• station en Centrum Arnhem
• woonwijken Arnhem Elden, Elderveld en De Laar
• nieuwbouwwijk Elst Lingezicht (Ceintuurbaan)
• woonwijk Elst Westeraam (en deels Elst Centrum).

Bestemmingen noordkant:
• park Lingezegen/Rijkerswoerdse Plassen
• ziekenhuis Rijnstate Elst
• station en P+R garage Elst (→ Elst Centrum)
• bedrijventerreinen De Aam en Merm.

De groene route komt via Kerkstraat en Regenboog bij station Elst, loopt oostelijk om ziekenhuis Rijnstate, kruist ongelijkvloers de Oude Aamsestraat en blijft pal oostelijk van de spoorlijn Arnhem – Nijmegen. Zodoende kan de Olympiasingel ongelijkvloers worden gekruist (via Platinaweg) en zijn kruisingen met de TEOstraat (vrachtverkeer naar Heinz) én het Betuwelijntje (personenvervoer Elst – Tiel) ten westen van het spoor overbodig. De route is daarna: Bemmelseweg, Peppelenbos en Manege. Via de Mermsestraat wordt de Betuweroute (goederen-transport Rotterdam – Duitsland) ongelijkvloers gekruist. Die straat sluit aan op de Bouwlustlaan, die de A15 óók ongelijkvloers kruist. Via de verlengde Stationsweg kan de groene route tussen de N325 en de spoorlijn Arnhem – Nijmegen naar de Ovatonde, waar hij ongelijkvloers het spoor kan kruisen en via een fietslus in de binnenbocht van de autolus langs de wijk Grote Boel (parallel aan Margaretha van Mechelenweg) naar station Nijmegen Lent en de Snelbinder (aan spoorbrug) voert.

Herkomstgebieden zuidkant:
• woonwijk Nijmegen Zuiderveld West
• nieuwbouwwijk Nijmegen Zuiderveld Oost
• woonwijk Nijmegen Grote Boel
• nieuwbouwwijk Nijmegen Koudenhoek
• woonwijk Nijmegen Lentelijn.

Bestemmingen zuidkant:
• Ovatonde (→ P+R Nijmegen Noord (bus) → RijnWaalpad → woonwijk Lent)
• Citadel College Nijmegen (zowel locatie Dijkstraat als locatie Griftdijk Noord)
• station Nijmegen Lent (→ Snelbinder → station en Centrum Nijmegen).

Vergelijking rood en groen middentracé

'rood' middentracé	*'groen' middentracé*
minder aantrekkelijk: langs drukke uitvalswegen	aantrekkelijker: door open gebied, langs parken
minder betrouwbare reistijd: veel verkeerslichten	betrouwbaardere reistijd: nul verkeerslichten
drukker: steeds intensiever (vracht)autoverkeer	rustig: nauwelijks autoverkeer
risicovoller: afslaand en kruisend (vracht)verkeer	veiliger: minder zijwegen en kruisingen
lokaler, ontsluitend karakter ('stoptrein')	regionaler, verbindend karakter ('sneltrein')
afhankelijk van ontwikkelingen rond 'Knoop 38'	sneller te realiseren dan rood middentracé
vormt ladderstructuur*** met groen middentracé	alternatief bij werkzaamheden rood middentracé
minder verknoopt met stations en P+R locaties	goed verknoopt met stations en P+R locaties
bestaande route: trekt vooral bestaande fietsers	extra schakel: kan meer nieuwe fietsers trekken

*** **Ladderstructuur**
Het VeluweWaalpad krijgt met een rood én groen middentracé over hele lengte van noord naar zuid twee strengen of poten, waardoor het een 'ladderstructuur' vormt. De 'sporten' van deze ladder vormen de dwarsverbindingen, die op hun beurt weer aansluiten op fietsroutes naar het oosten en het westen. Daardoor ontstaat een 'grid' van fietsroutes.

Betere verknoping met OV en P+R
Het VeluweWaalpad met óók het groene middentracé doet meer stations en P+R locaties aan dan het VeluweWaalpad met alleen het rode middentracé. Met het groene middentracé is de fiets dus beter verknoopt met de trein en de auto:

station/VeluweWaalpad	*alleen rood middentracé*	*ook groen middentracé*
station Arnhem Centraal	V	V
station Arnhem Zuid	V	V
P+R terrein station Arnhem Zuid	V	V
station Elst	-	V
P+R garage station Elst	-	V
voormalig station Ressen-Bemmel	-	V
P+R (bus) Nijmegen Noord	-	V
station Nijmegen Lent	V	V
station Nijmegen	V	V

Spoorfietsroute
Omdat het groene middentracé álle stations langs de spoorlijn Arnhem – Nijmegen aandoet, zou je deze doorfietsroute ook de 'Spoorfietsroute' kunnen noemen. Dat biedt kansen voor de marketing. Zie bijvoorbeeld ook www.nederlanders.fr/profiles/blogs/nederlander-krijgt-parijzenaars-op-de-fiets.

Niet óf-óf, maar én-én
Voor de goede orde: de Fietsersbond pleit niet alleen voor realisatie van het groene middentracé, maar óók voor de broodnodige kwaliteitsverbeteringen op het rode middentracé: bredere fietspaden, glad en rood asfalt, minder verkeerslichten. Het is niet óf-óf, maar én-én. Voor fietsers die in Elst-West wonen en op Park 15 werken, is het rode middentracé ideaal. Maar voor fietsers uit Elst-Westeraam naar Nijmegen Centrum is het groene middentracé aantrekkelijker, betrouwbaarder, korter en sneller.

Voorgestelde fasering VeluweWaalpad
Voor de Fietsersbond is het cruciaal dat fietsers snel (binnen één tot twee jaar) verbeteringen zien op de belangrijkste fietsroutes tussen Arnhem naar Nijmegen aan de westkant van de autosnelweg A325. Voor realisatie van het VeluweWaalpad stellen we daarom deze fasering in drie stappen voor:

1. groen middentracé onderzoeken (2025) en bij voldoende haalbaarheid óók realiseren (2026)
2. knelpunten huidige rode route oplossen door individuele gemeenten (2025 en 2026)
3. VeluweWaalpad(en) realiseren, inclusief 'snelbinder' aan spoorbrug bij Arnhem (2025-2029).

Vier verzoeken Fietsersbond
De Fietsersbond doet de Groene Metropoolregio, de provincie Gelderland en de vijf gemeenten (Arnhem, Lingewaard, Nijmegen, Overbetuwe, Renkum) vier verzoeken:
1. onderzoek begin 2025 de haalbaarheid van het groene middentracé ('Spoorfietsroute'): tracering, maatschappelijke baten en kosten (inclusief: brede welvaart, mobiliteitstransitie), draagvlak, fasering
2. leg dit middentracé-onderzoek vast in uw bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst van 2025
3. stel voldoende budget beschikbaar voor dit onafhankelijke middentracé-onderzoek
4. betrek de Fietsersbond actief bij dit middentracé-onderzoek, de verdere uitwerking en realisatie.

Contactpersonen Fietsersbond
• Wi(lle)m van Middendorp, Fietsersbond Overbetuwe, overbetuwe@fietsersbond.nl, 06 49 03 64 51
• Carin Hereijgers, Fietsersbond Nijmegen, secretarisfbnijmegen@gmail.com¸ 06 13 33 92 61
• Marc Maartens, Fietsersbond Nijmegen, marc.maartens@kpnmail.nl, (024) 663 75 17.
Vragen of opmerkingen? Bel of mail ons.

Fietsersbond-afdelingen Overbetuwe en Nijmegen; ook namens Renkum, Arnhem en Lingewaard