Aan: mevr. C. van der Wal, gedeputeerde mobiliteit Provincie Gelderland,
via e-mail (c.van.der.wal@gelderland.nl) en per post (Postbus 9090, 6800 GX Arnhem)

betreft: N322

Druten, 13 oktober 2020

Geachte mevrouw Van der Wal,

Om maar met de deur in huis te vallen: wij zijn erg teleurgesteld in het advies om de N322 met een strook aan de zuidzijde te verbreden. Het gemak waarmee rust en ruimte lijkt te worden opgeofferd, stemt ons verdrietig. En dat voor een probleem dat nauwelijks bestaat en door de meeste bewoners van de regio niet als zodanig wordt ervaren.

Wij doen daarom de dringende oproep om van verbreding af te zien en de N322 als eenbaansweg met twee rijstroken te handhaven.

Met ons, zijn veel inwoners van het Land van Maas en Waal trots op hun streek: een aantrekkelijke plattelandsregio met haar dorpen en landerijen, met haar rivieren, dijken, uiterwaarden en wielen, met haar rijke cultuurhistorische elementen zoals de rivierduinen, oeverwallen en komgronden. Een streek waar je vanaf Nijmegen richting west en vanaf de Willem Alexanderbrug richting oost de verstedelijking achter je laat en de (relatieve) rust en ruimte ingaat. Een verademing vaak – en niet alleen voor haar bewoners, maar ook voor bezoekers.

Wij willen Maas en Waal haar eigenheid, haar natuurlijke rijkdom laten behouden, met name voor toekomstige generaties. Daar gaan wij voor en daarom voor handhaving van de huidige N322. Zelfs veel streekgenoten die zelf soms wat last hebben van enige filevorming in de ochtendspits, zijn niet bereid om 'hun Maas en Waal' op te offeren voor misschien wat minder tijdverlies op de N322, om vervolgens na Ewijk alsnog in een file terecht te komen.

Natuurlijk doen wij die oproep niet zo maar, niet omdat wij geen oog hebben voor de verkeersproblematiek in Gelderland en in onze regio, en zeker niet na de uitgebrachte gedegen en systematische verkenningsrapportage.[1] Temeer daar wij ons goed kunnen voorstellen, dat u de voorliggende oplossing voor de (veronderstelde) problematiek niet zondermeer kunt en wilt negeren. Daarom willen wij u alvast de belangrijkste argumenten presenteren; een uitgebreider verslag van onze kanttekeningen bij de rapportage volgt later. (U moet begrijpen dat wij daar wat meer tijd voor nodig hebben, omdat wij pas eind september in het bezit ervan zijn gekomen – dankzij de hartelijke en snelle medewerking van uw ambtenaren.)

Zijn zaken als rust en ruimte wel meegewogen in het advies?

Opmerkelijk is dat deze aspecten - landschap, milieu, klimaat, leefbaarheid – op geen enkele manier zijn meegewogen in het uitgebrachte advies. Er is uitsluitend op verkeerstechnische

[1] Kanttekeningen bij rapport 'Fileproblematiek N322 Druten – Ewijk. Verkenningsrapportage' (Provincie Gelderland, Martijn van de Lindeloof, 18 maart 2020)

aspecten ingestoken, ondanks het voornemen tot een brede aanpak.[2] Een 'kwalitatieve analyse van de mogelijk te nemen maatregelen' aan de hand van o.m. 'de ruimtelijke impact' (landschappelijk, ruimtelijk)' is feitelijk niet gebeurd en zou alsnog moeten gebeuren.[3] Bovendien is het goed te bedenken dat de N322 van meet af aan bedoeld en ook geclassificeerd is als een gebiedsontsluitingsweg.[4]

Is er een probleem? Zo ja, hoe groot is het? Wanneer? Voor wie?

Op basis van eigen waarnemingen en ook op basis van de rapportage stellen wij vast, dat er van een groot fileprobleem geen sprake is. De zgn. verliestijd is maximaal 10 à 15 minuten,[5] en in 2030, zo laat de berekening zien, 1 à 2 minuten meer[6]. Onze observaties komen ca 5 minuten lager uit, op een gemiddelde <6 minuten. En dat alleen in de ochtendspits en niet eens elke dag. Natuurlijk vindt niemand het leuk om regelmatig 's morgens (even) in de file te staan, maar om daar Maas en Waal voor op te offeren zullen de meeste inwoners zeker niet willen.

Is de veronderstelde oplossing niet erger dan de kwaal?

Jazeker!
Het zal duidelijk zijn, dat wij de 'oplossing' voor het niet/nauwelijks bestaande probleem - het is maar welke beleving je daarbij hebt[7] – geen oplossing vinden, maar een onaanvaardbare inbreuk op het Land van Maas en Waal. Bovendien is het een schijnoplossing[8] en nog zeer kostbaar[9] ook, want zelfs als er geen file (meer) op de N322 zou zijn, dan nog zal men er vaak in terecht komen, zij het dan bij Ewijk (A73/A50) of wat verderop bij Nijmegen. Ook zal minder file op de N322 direct leiden tot nog meer sluipverkeer, een belangrijke oorzaak van de huidige files.[10] Verder is gebleken, dat meer asfalt geen oplossing is. Zo trekt een brede en filevrije weg meer verkeer aan. Een mooi voorbeeld hiervan is de A50: sinds deze is verbreed naar twee keer vier rijstroken(!) is er veel meer verkeer, 4,3% meer dan het landelijk gemiddelde.[11]

Wat, als er toch iets moet gebeuren?

Als er dan toch iets moet gebeuren, dan zou dat het invoeren van een maximumsnelheid van 80 km voor de hele N322 moeten zijn, van Ewijk tot de Willem Alexanderbrug (variant 3). En, of, het aanbrengen van een verhoogde middenberm en met versterking van het karakter van de weg als provinciale, plattelandsweg (bomen en groen er naast, fietspad).

---

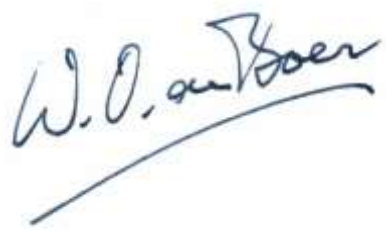
[2] 'De fileproblematiek heeft mede te maken met de positie van de N322 in het regionale wegennet. Daarom is gekozen voor een brede aanpak, zowel ruimtelijk als beleidsmatig' (zie Verkenningsrapportage, blz. 5)
[3] idem, blz. 6
[4] idem, blz. 21
[5] 'De filevorming vindt over het algemeen plaats tussen 7:00 en 8:30. De verliestijd varieert uiteraard, maar kan oplopen tot 10 à 15 minuten. Deze vertraging treft ook de bus.' (idem, blz.10)
[6] 'In figuur 15 wordt een overzicht weergegeven van het gemodelleerde verkeersbeeld anno 2030 in de ochtendspits. Uit de exercitie met Paramics wordt geconcludeerd dat het huidige knelpunt op de N322 verder zal groeien. Over een ochtendspitsperiode van 2 uur valt de gemiddelde reistijdtoename mee; + 1 à 2 minuten.' (idem, blz. 18)
[7] De filedruk op de N322 staat in geen verhouding tot bijvoorbeeld die bij Bankhoef of Paalgraven.
[8] 'Belangrijk is dat variant 6 [extra rijstrook Druten-Ewijk] nog enkele open einden telt, die afgehecht dienen te worden om de nodige garantie te bieden dat dit verkeerskundig een duurzame variant is' (idem, blz. 46)
[9] 'Uit deze verkenning is naar voren gekomen dat benodigde infrastructurele maatregelen zeer grootschalig zijn.' (Rapport 'Potentie vraag reducerende maatregelen fileknelpunt N322', blz. 1)
[10] 'Doorgaand verkeer tussen de A15 (afslag Echteld) en knooppunt Ewijk maakt substantieel deel uit van het verkeersaanbod op de N322 in de ochtendspits' (idem, blz. 20) En: 'In deze variant [80-km] kiest meer doorgaand verkeer voor de A15 en A50 dan in de autonome situatie.' (idem, blz. 27)
[11] Zie: https://www.gelderlander.nl/beuningen/brede-en-filevrije-a50-trekt-meer-verkeer-aan~afaabfed/

Voor wat betreft het veiliger maken van de situatie bij het tankstation ter hoogte van Afferden zijn wij het eens met het ambtelijk advies om daar verkeerslichten te plaatsen of liever nog een rotonde aan te leggen. (Dat draagt tevens bij aan de handhaving van de 80 km en het ontmoedigen van doorgaand verkeer.)
En wat te denken van het eerst aanpakken van de fileproblematiek op de A50 bij knooppunt Ewijk-Bankhoef-Paalgraven? Dat zal zeker bijdragen aan een vermindering van de problematiek op de N322. De startbeslissing daarvoor heeft de minister onlangs getekend en er veel geld voor gereserveerd.[12]

Wij vertrouwen er op dat u deze oproep en overwegingen - evenals onze kanttekeningen bij de rapportage die nog volgen - een belangrijke plek geeft in uw overwegingen en die van uw collega's binnen de Gedeputeerde Staten. En natuurlijk straks bij de besluitvorming in de Provinciale Staten.

Hoogachtend,

namens een aantal bezorgde Maas-en-Walers,



W.O. (Warner) de Boer, voorzitter werkgroep Maas&Waalweg

i.a.a. (na 21 oktober 2020):

- Commissaris van de Koning van Gelderland
- Colleges en gemeenteraden van West Maas en Waal, Druten en Wijchen
- de heer Maarten Verheijen (afdeling programmering Provincie)
- pers

[12] zie: https://www.omroepgelderland.nl/nieuws/2475803/Minister-geeft-opdracht-tot-oplossen-fileproblemen-A50