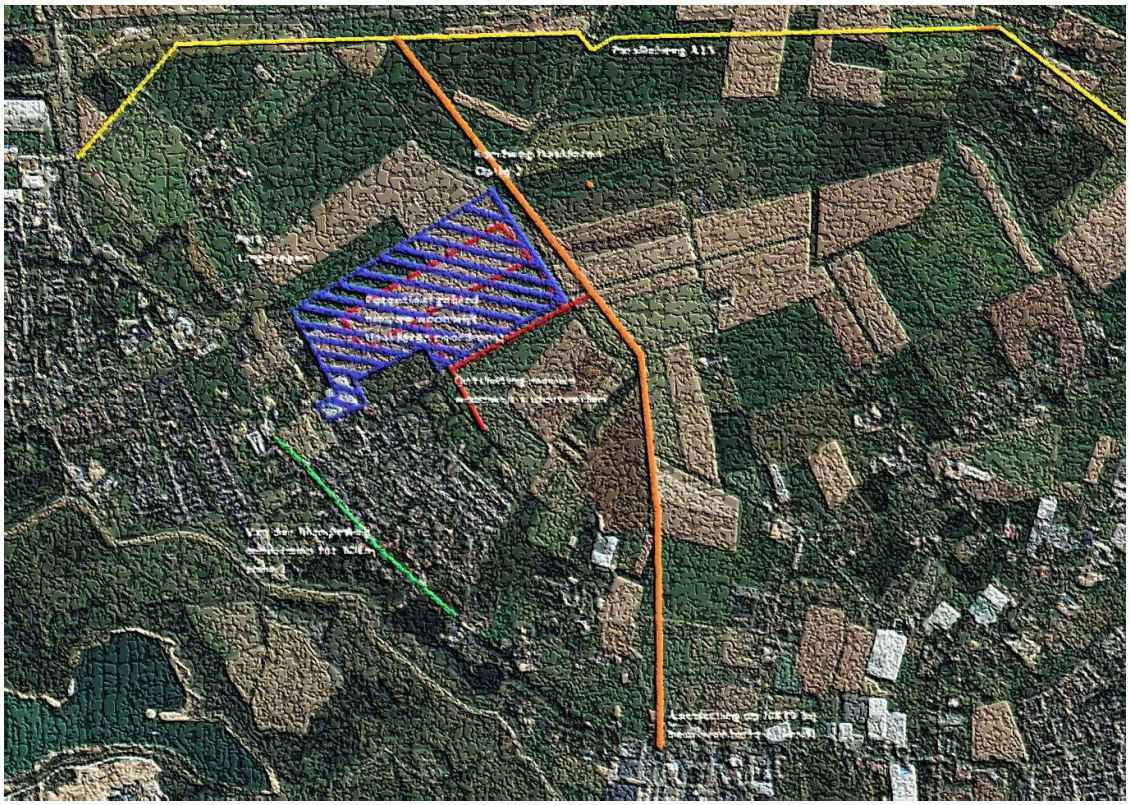
Een bredere visie op wonen en verkeer rondom Bemmel en Haalderen



Voorstel voor een gecombineerde aanleg van de
- Parallelweg A15
- Rondweg Haalderen
- Huizenbouw in gebied Bemmel/Haalderen

Verantwoording:

Deze nota is geschreven mede namens veel individuele aan- en omwonenden in Haalderen en Bemmel (Essenpas).
De nota is aangevuld met op- en aanmerkingen van diverse meelezers uit deze groep.

De nota wordt gesteund door:
* Wijkplatform Bemmel Oost
* Wijkplatform Bemmel Centrum
* Platform Haalderen Leeft
* Wijkplatforms Gendt
* Platform Doornenburg
* Platform Angeren

22 januari 2022, Etko Cretier

“Make no little plans;
they have no magic to stir men’s blood”
(Daniel Burnham)

Inhoud:

Inleiding / samenvatting	**4**
Woningbouw Bemmel/Haalderen	**10**
Rondweg Haalderen	**14**
Parallelweg A15	**18**
Openbaar vervoer	**22**
Kostenraming	**23**
Tenslotte	**25**
Aanvulling met reacties andere platforms 2022	***26***
Aanvulling met stand van zaken begin 2026	***28***

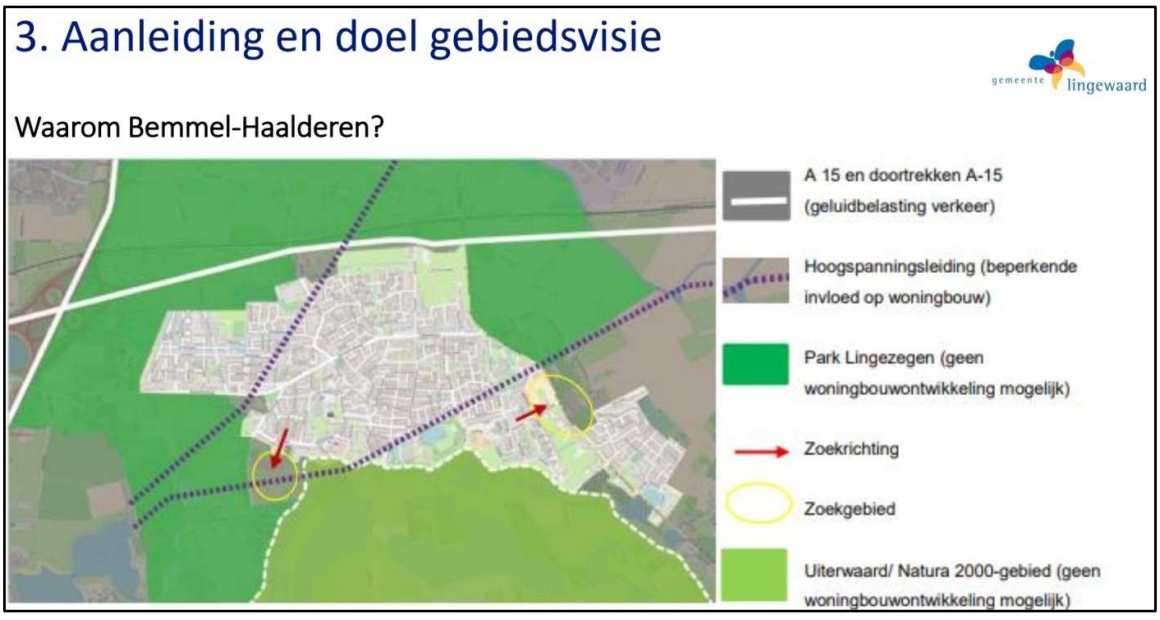
Een bredere visie op wonen en verkeer rondom Bemmel en Haalderen

Voor u ligt een nota waarin een aantal samenwerkende partijen uit Bemmel en Haalderen, gesteund door bewonersplatforms in Gendt en Doornenburg, een alternatief voorstel willen presenteren voor toekomstige ontwikkelingen voor wonen rond Bemmel en Haalderen en voor een betere ontsluiting van de gemeente Lingewaard ten zuiden van de Betuwelijn. In deze visie worden drie afzonderlijke plannen samengevoegd tot één samenhangend en elkaar versterkend idee. Deze bredere visie is ontwikkeld als antwoord of liever aanvulling op de in ontwikkeling zijnde gebiedsvisie Bemmel/Haalderen.

Gebiedsvisie Bemmel/Haalderen
Sinds begin 2021 is de gemeente Lingewaard bezig met de ontwikkeling van een gebiedsvisie Bemmel/Haalderen gericht op het zo snel mogelijk bouwen van extra huizen in het gebied tussen Bemmel (Essenpas) en Haalderen.

Onderliggende vraag voor deze visie is de wens van het college om de komende jaren ca. 100 tot 150 huizen ten behoeve van de woningbehoefte van Bemmel in dit gebied te bouwen als onderdeel van de toezegging aan de regio Arnhem/Nijmegen om in heel Lingewaard tot 2030 ca.1700 huizen bij te bouwen.

In de tot stand te brengen gebiedsvisie lijkt het woord visie eigenlijk niet helemaal op zijn plek. Er is immers vanuit de gemeente vooraf gekozen voor een nadrukkelijke inperking van doel, zoekgebied en tijdshorizon. Bij een visie denk je toch eerder aan een proces dat juist begint met veel ruimte, een lange tijdhorizon en een proces waarin



ook andere ontwikkelingen binnen en buiten het gebied nadrukkelijk worden meegenomen.

Het huidige proces maakte op veel deelnemers meer de indruk dat het een noodzakelijke stap is in een proces dat de gemeente afwerkt om een aantal al vooraf beoogde terreinen zo snel mogelijk voor woningbouw te bestemmen. Deelnemers aan de verschillende werktafels hadden aanvankelijk de verwachting dat ze onderdeel zouden zijn van een gezamenlijke zoektocht naar de visie voor dit gebied. Maar al snel ontstond het gevoel dat hun inbreng geen grote rol zou spelen in de uiteindelijke visie. Andere betrokkenen reageerden boos en geschrokken toen ze in de verschillende rondes zagen dat er van alles was ingetekend op grond die hun eigendom was. Uiteindelijk culmineerde dit in de heftige bijeenkomst in De Kolk waar veel inwoners van Bemmel en Haalderen uiting gaven aan hun boosheid over de wijze waarop zij het proces tot dat moment hadden ervaren.

Wat ging er (in onze beleving) niet goed?
Door de toegepaste geografische afbakening van het zoekgebied is er weinig ruimte voor een breder analyserend proces waarin ook “out of the box” kan worden gedacht. Hoewel we inmiddels bijna een jaar onderweg zijn, lijkt er toch (een zekere) haast achter het proces te zitten om vooral snel terreinen aan te wijzen voor woningbouw. Doordat een groot deel van de uitvoering in handen is gegeven van een extern bureau en tijdelijke krachten, lijkt ook de kennis van het gebied, van eerdere ontwikkelingen in het gebied en van lokale gevoeligheden niet voldoende onderkend te zijn.

In de gebiedsvisie zoals die tot nu toe in ontwikkeling is, ontbreekt een goede samenhang met andere grote ontwikkelingen in de directe omgeving, zoals nieuwbouw OBC, doortrekking A15 en een goede oplossingen voor de rotonde bij de Laco. De samenhang met de nieuwbouw OBC is door de gemeente zelfs bewust los gekoppeld in een afzonderlijk traject. Dit ondanks het feit dat deze nieuwbouw sterk bepalend zal zijn voor de inrichting en ontsluiting van het gebied rondom de school dat wel in de gebiedsvisie valt. En een onderwerp dat wel wordt aangestipt, maar waar nog niet een begin van een oplossing voor is gegeven: hoe regel je de ontsluiting voor nog eens 100 tot 150 huizen in een gebied waar het huidige verkeer al regelmatig vastloopt.

Helemaal buiten de visie vallen ook enkele grote vraagstukken die rondom Bemmel/Haalderen spelen: de wens voor een rondweg om Haalderen en de wensen en plannen voor een parallelweg langs de toekomstige A15.

Tenslotte blijft het in de visie volledig duister waar na het bouwen van die 100 tot 150 huizen de volgende golf van huizenbouw zou moeten plaatsvinden. Het lijkt niet waarschijnlijk dat er na 2030 opeens geen verdere woningbehoefte voor Bemmel en Haalderen zou zijn. Maar waar wil je daar dan een plek voor vinden?

Zo heeft de gebiedsvisie zich steeds meer gefocust op een drietal terreinen direct tussen Bemmel en Haalderen. Deze terreinen vormen nu nog een soort groene buffer tussen de beide kernen. Ze maken duidelijk dat we hier op de overgang zitten van verstedelijkt gebied naar het meer landelijke buitengebied waar veel inwoners van Lingewaard sterk aan hechten. De betreffende percelen zijn relatief klein, minder dan 3

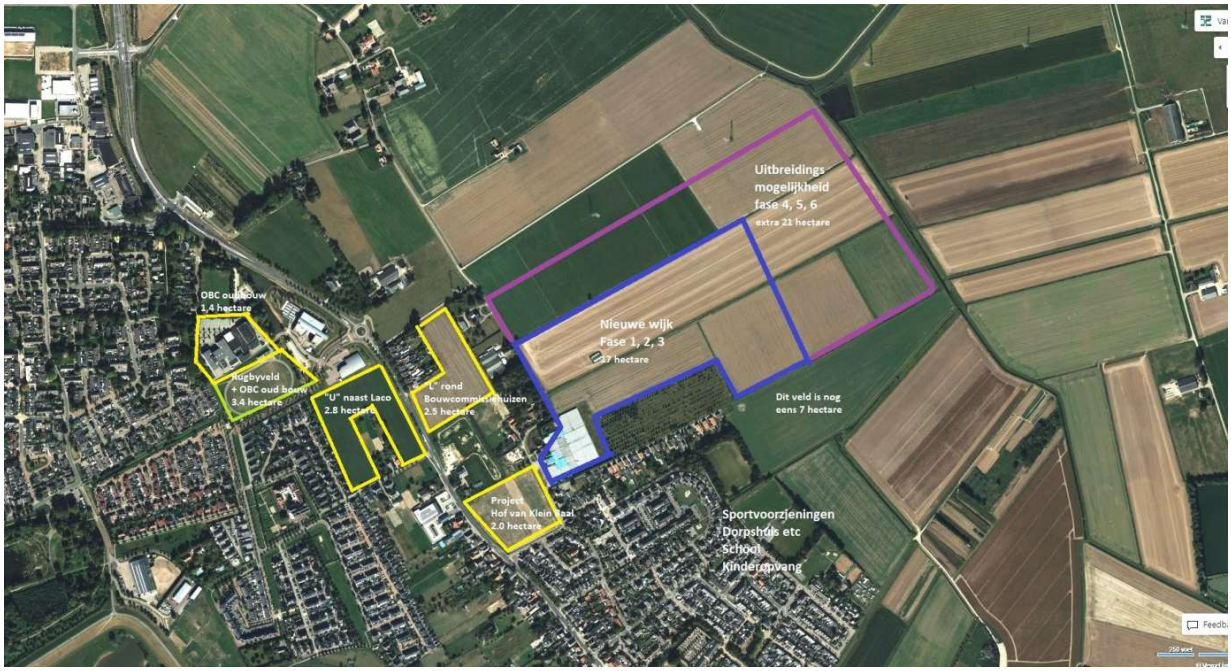
hectaren elk, ingeklemd tussen een oudere wijk (Oostervelden), een nieuwe wijk (Essenpas), een rijtje huizen uit de jaren twintig (Bouwcommissie) en de “rafelrand” van Haalderen met zeer diverse maar verspreid liggende bebouwing. De terreinen kennen veel direct omwonenden en daardoor ook veel beperkingen in de wijze waarop ze bebouwd en ontsloten kunnen worden. De betrokken velden zijn in vorige bouwrondes bewust open gelaten juist met de bedoeling om zo de kernen Bemmel en Haalderen los van elkaar te houden en om het gevoel van ruimte in stand te houden. In de voorbereiding van de ruimtelijke visie gemeente wordt het belang hiervan ook nadrukkelijk door de gemeente benoemd.
Ook wordt de diverse stukken van de gemeente zelf nadrukkelijk gesproken over de rol van deze open terreinen als groene verbinding tussen park Lingezegen en de natuurgebieden richting Waaldijk en uiterwaarden.
Maar vervolgens worden in de concept gebiedsvisie deze uitgangspunten opzij gezet en is het duidelijk dat deze terreinen de komende jaren vol gezet moeten gaan worden met huizen.
Dat is voor iedereen jammer, maar voor direct betrokkenen en omwonenden nog wel het meest. Deze korte termijn visie richt zich nu op terreinen waar voor veel betrokkenen het woonplezier ernstig zal worden aangetast. Het zet ook een



onomkeerbaar proces in gang om de kernen Bemmel en Haalderen totaal aan elkaar te bouwen waarbij de grote waarde van het wonen in dit relatief landelijke gebied nog verder onder druk komt te staan. Het geeft ook geen antwoord op de bredere vraagstukken met betrekking tot verkeer en ontsluiting die nu meer dan ooit in de aandacht staan. En misschien wel de belangrijkste vraag: de capaciteit van deze terreinen is beperkt, maar de vraag naar huizen stopt niet in 2030. Dus waar ga je nog plek vinden voor aanvullende bouwopgaven voor Bemmel/Haalderen?

Heel belangrijk om te melden: met deze alternatieve visie ons willen we ons niet verzetten tegen extra woningbouw, integendeel. We proberen een visie te schetsen waarbij woningbouw juist wel mogelijk is, maar op een goede, duurzame en acceptabele wijze. Daarbij kiezen we er voor om het woongenot van zoveel mogelijk huidige bewoners van het gebied te ontzien en tegelijk oog te hebben voor de kwaliteit van wonen voor de nieuwe bewoners. Daarom verzetten wij ons tegen het voornemen om bijna elke vrij liggende vierkante meter in het overgangsgebied tussen Bemmel en Haalderen vol te bouwen met zoveel mogelijk huizen. Wij kiezen voor een oplossing waarbij een geschikte en veel grotere locatie bestemd wordt voor woningbouw, die daar gefaseerd kan worden gerealiseerd. Denk daarbij op termijn aan een complete wijk á la de huidige Essenpas. Dat biedt niet alleen ruimte voor de actuele vraag voor de komende 5 jaar maar ook voor uitbreiding in de komende 10 tot 20 jaar. Door de plannen te ontwikkelen op een ruimer gebied kan de kwaliteit en sociale opbouw en samenhang van zo'n nieuwe wijk veel beter worden gerealiseerd en door de gemeente worden gereguleerd.

In onze visie heeft een goede ontsluiting van zo'n nieuwe wijk de hoogste prioriteit, zodat de extra huizen en bewoners niet leiden tot een nog grotere druk op de nu al zo drukke N839/Van der Mondeweg. Dit is ook in lijn met de kritiek die juist vanuit Haalderen is gekomen op de concept gebiedsvisie.



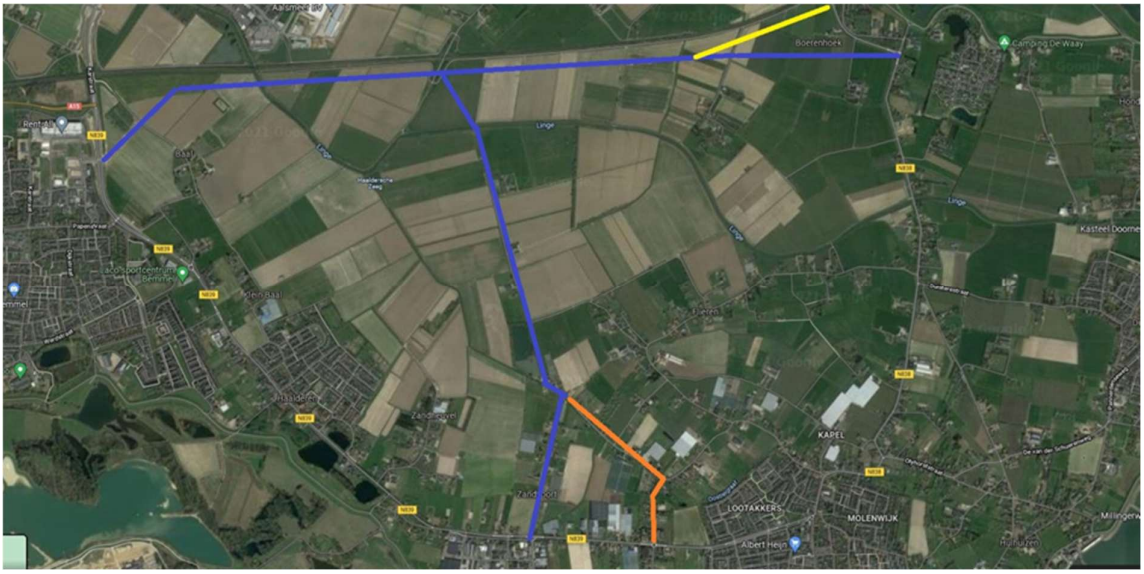
In geel de opties die in de Gebiedsvisie zijn besproken. In blauw en paars het potentiele gebied voor een nieuwe wijk in Haalderen Noord-Oost

Maar onze visie wil breder zijn dan alleen huizenbouw. We hebben ook gekeken hoe het vraagstuk "rondweg Haalderen" hierin kan worden meegenomen. Die rondweg is nu een belangrijk onderdeel van ons plan en omgekeerd maakt ons plan voor een complete nieuwe wijk juist de realisatie van een rondweg logischer en aantrekkelijker.

En vervolgens gaat onze visie nog een stap verder: al jaren wordt er gesproken over de moeizame ontsluiting van het oostelijke deel van de gemeente Lingewaard. De kernen Gendt, Doornenburg en Angeren liggen min of meer aan de rand van een groot schiereiland tussen Waal en Pannerdenskanaal. Om vanuit deze plaatsen naar Arnhem, Nijmegen of de rest van het land te reizen zul je gebruik moeten maken van de provinciale wegen N838 of N839. Echter, deze wegen verbinden de verschillende kernen niet alleen, ze doorkruisen ze ook met alle overlast van dien. Enig alternatief zijn de smalle en kronkelende dijkwegen, maar het is bekend dat die voor grotere verkeersstromen totaal ongeschikt zijn. Een vlottere verbinding naar “de rest van de wereld” zonder extra overlast in de bestaande kernen is daarom zeer gewenst.

Zo’n betere ontsluiting heeft daarmee ook andere voordelen. Voor hulpdiensten blijken aanrijtijd-normen in deze kernen niet of moeizaam haalbaar. Bij eventuele rampen of grote incidenten is ontruiming van deze “uithoek” helemaal een angstaanjagend vraagstuk. Nu klimaatverandering en de gevolgen daarvan leiden tot een steeds grotere kans op ingrijpende natuurrampen, is dit iets dat ook onze gemeente zeker in overweging zou moeten nemen, juist vanwege het ontbreken van veilige evacuatieroutes bij overstromingsgevaar.

Al een aantal jaren wordt gepleit voor de aanleg van een parallelweg langs de toekomstige verlengde A15 van Bemmel tot aan Boerenhoek. Deze zou daarmee een vlotte ontsluiting kunnen bieden voor de meest oostelijke kernen en ook bij grote calamiteiten een betere mogelijkheid bieden om het gebied snel en georganiseerd te ontruimen. Maar misschien nog wel belangrijker: zo’n parallelweg naar de oprit van de A15 bij Bemmel kan de verkeersdruk op de bestaande wegen in Gendt, Angeren, Huissen en Haalderen sterk verminderen. Het woongenot en veiligheid van duizenden aanwonenden zou daarmee zeer gebaat zijn.



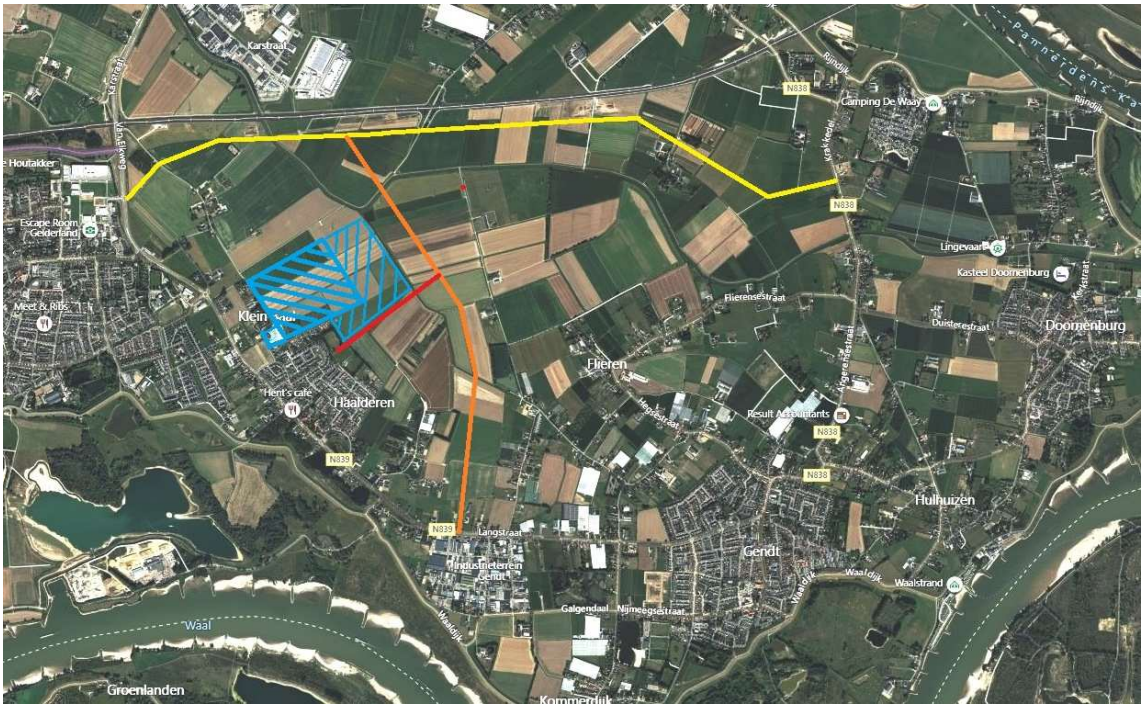
Optie 1 voor parallelweg met aftakking naar industrieterrein Gendt.
Gebruik grotendeels bestaande wegen

Hoewel de kans om deze parallelweg mee te nemen in de plannen voor de doortrekking van de A15 helaas ongebruikt is gebleven, is het idee nog steeds aantrekkelijk. Het zal

nu wel ingewikkelder en duurder zijn dan bij gelijktijdige aanleg met de A15 , maar daarmee nog niet onmogelijk.

In onze visie speelt deze parallelweg een belangrijke rol in combinatie met de beoogde ringweg rond Haalderen. Sterker nog, door de 3 plannen (woonwijk, ringweg en parallelweg) te combineren ontstaat er een veel betere businesscase voor elk van deze drie onderdelen. Daardoor levert de combinatie naar ons idee veel meer op dan de som der delen.

Juist door ze als samenhangende visie voor te leggen aan bewoners van de betreffende kernen, aan de gemeenteraad en aan de provincie, denken we dat deze plannen op meer steun en draagvlak kunnen rekenen. Ze getuigen naar ons idee van een realistische kijk op de vraagstukken die op de middellange termijn in ons gebied moeten worden beantwoord. Het zal geen snelle korte termijn oplossingen bieden, maar wel leiden tot een betere kwaliteit van de woonomgeving voor heel veel mensen en in beginsel ook tot een efficiënte inzet van middelen. Bovendien kun je de uitvoering ook gefaseerd aanpakken, zowel wat betreft de woonwijk, maar ook bv de aanleg van de parallelweg. Evident is dat bij deze plannen de medewerking van de provincie Gelderland van het grootste belang is, maar ook dat de provincie hierin een flinke eigen verantwoordelijkheid heeft, als eigenaar van de genoemde N838 en N839 met alle problematiek van dien. Bovendien is het juist de provincie die gemeenten vraagt om extra huizen te bouwen.



Optie 2 met parallelweg en aftakking over nieuw traject en dichter langs Haalderen en nieuwe woonwijk en een afbuiging naar het zuiden bij de aansluiting op de Krakkedel

Woningbouw Bemmel/Haalderen

De gemeente Lingewaard heeft afspraken gemaakt met de provincie Gelderland en met de regio om tot 2030 ca.1700 nieuwe huizen te bouwen. Dit betreft overigens een politieke en niet een juridische afspraak. Het is een toezegging van het college die men zo goed mogelijk wil nakomen.
Voor Lingewaard heeft de gemeente vervolgens de “woningbehoefte per kern” laten berekenen door een extern bureau. De 1700 huizen zijn daarna conform die berekening verdeeld over de verschillende kernen binnen Lingewaard. Het quotum voor Haalderen (ca. 55) zal met de huidige plannen op het Mariaplein en Hof van Klein Baal volledig worden gerealiseerd. Het quotum voor Bemmel (450) is al voor een flink deel ingevuld met plannen en realisaties zoals Zandsestraat en De Plak. Wat nu nog resteert is een aantal van ca. 150-200 huizen tot 2025-2030.

Echter alle potentiële bouwlocaties in Bemmel zijn inmiddels wel benut of ingepland. Met uitzondering van enkele kleinere inbreidingslocaties, is er gewoon geen Bemmels grondgebied meer over waar huizenbouw technisch of juridisch nog mogelijk is. Bemmel wordt aan de zuidkant begrensd door de Bemmelse Waard, aan de westkant door park Lingezegen en Ressen, aan de noordkant door de A15 en aan de noordoostkant weer door de (doorgetrokken) A15 en park Lingezegen. In het zuidoosten tenslotte is de wijk de Essenpas nu al gesitueerd op de grens van Bemmel en Haalderen en ligt feitelijk zelfs gedeeltelijk op Haalderens gebied.
Daarom zijn (met uitzondering van het terrein van de oudbouw OBC) alle nog verder geplande huizen voor Bemmel in de concept gebiedsvisie gesitueerd op grond die tot Haalderen wordt gerekend.

Nu liggen Bemmel en Haalderen al vrijwel aan elkaar. Waarom dan toch vasthouden aan die quota voor de afzonderlijke kernen? De werkelijkheid is immers dat alle volgende bouwlocaties rondom Bemmel op Haalderens gebied liggen. Spreek dan voortaan maar liever over woningbouw tbv Bemmel/Haalderen. Dat maakt de discussie minder beladen en principieel. Voor veel van de toekomstige bewoners zal het waarschijnlijk niet uitmaken tot welke kern de wijk wordt gerekend waarin ze komen te wonen. Als het maar een goede woonomgeving biedt tegen een acceptabele prijs.

Maar voor de visie en de bouwplannen maakt het juist wel een groot verschil. Niet langer hoeft dan gefocust te worden op de gronden die zoveel mogelijk aan Bemmel grenzen, met alle nadelen van dien, zoals de beperkte schaal van de afzonderlijke percelen, het volledig aan elkaar groeien van de kernen, de problematische ontsluiting, de extra verkeerdruk op de Van der Mondeweg en de overlast en inbreuk op het woongenot voor de huidige bewoners in het gebied (Waterwolf, Essenpas, bouwcommissiehuizen etc.). Ook bieden deze huidige percelen maar ruimte voor een beperkt aantal huizen en is verdere groei voorbij 2030 op die locaties niet mogelijk.

Opvallend in de gemeentelijke stukken voor de gebiedsvisie was één van de bij de randvoorwaarden genoemde punten: deze was afkomstig van de experts landschap, historie en architectuur: de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de experts van Land-ID:

"*Kijk ook naar het noordoosten van Haalderen als zoekgebied, gunstige ligging voor aansluiten op voorzieningen*".

Opvallend, omdat dit advies in de rest van het stuk op geen enkele wijze nog ter sprake komt. Heel erg jammer, want naar ons idee is dit nu precies de denkrichting die veel meer mogelijkheden biedt om te voldoen aan de bouwopdracht, veel van de bezwaren tegen de huidige plannen kan ondervangen en die bovenal een meer lange termijn visie mogelijk maakt, waarmee men ook na 2030 uit de voeten kan.

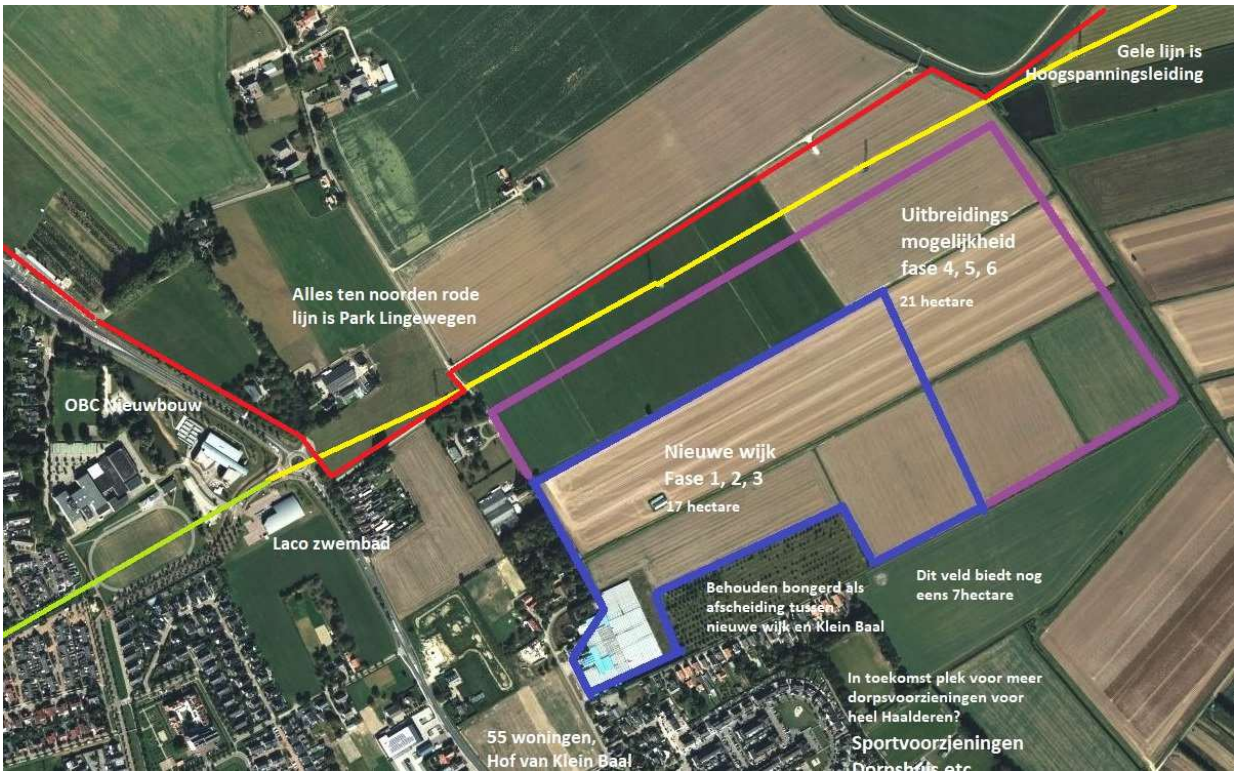
Direct ten noordoosten van Haalderen ligt een groot landbouwgebied dat niet behoort bij park Lingezegen en aan de randen waarvan nu al enige bouwplannen worden uitgewerkt op bv het voormalige kassencomplex aan de Baalsestraat. Wanneer de gemeente dit agrarische terrein zou bestemmen voor woningbouw, biedt dit de mogelijkheid om een echte wijk te ontwerpen. Zo'n wijk kun je net als de huidige Essenpas opdelen in buurten die fasegewijs gebouwd kunnen worden, maar die ook samenhang met elkaar hebben. Uiteraard kunnen die buurten weer voorzien worden van verschillende woningtypen tot en met lage appartement gebouwen. De omvang van het gebied biedt ook ruimte om veel aandacht te besteden aan wegenstructuur, groenvoorzieningen en een natuurlijk inkleding van de hele wijk. De afstand t.o.v. de doorgetrokken A15 vergt wel aandacht en mogelijk zullen er ook enige extra geluidswerende maatregelen aan de rand van deze wijk moeten worden getroffen. Maar juist die bieden dan ook weer mogelijkheden om de natuurontwikkeling aan deze randen sterker aan te zetten.
Gezien het huidige politieke klimaat rond stikstof etc, is het zelfs denkbaar dat in de komende jaren overal, dus ook in Lingewaard, meer agrarische grond moet worden opgekocht om wegen en woonwijken te compenseren. In dit gebied zou je daarbij kunnen denken aan bredere bufferzones met bomen en ruige natuur tussen de A15 en bv deze nieuwe woonwijk. Dergelijke zones kunnen bijdragen aan het verminderen van de geluids- en fijnstofoverlast van deze nieuwe weg, maar ook compensatie bieden voor de aantasting van het landschap met permanent zicht op een 24/7 verkeersstroom in de verte. Dat extra groen en natuur ook gunstig kan zijn voor het woongenot van de huidige bewoners van Haalderen en Bemmel behoeft geen betoog.

In ons plan wordt de huidige bongerd langs Klein Baal gehandhaafd als groene buffer tussen de huidige woningen en de nieuwe wijk. Daarmee wordt het bijzondere karakter van deze doodlopende straat gerespecteerd en het woongenot van de huidige bewoners zoveel mogelijk ontzien. De voorzieningen om de eventuele geluidsoverlast van de doorgetrokken A15 in de nieuwe wijk te verminderen , zullen daarmee ook de huidige bewoners van Klein Baal ten goede komen.

In het ontwerp van de wijk kan worden uitgegaan van een gefaseerde bouw over een langere periode, zodat aanvullende quota van de provincie hier na 2030 ook nog een plek kunnen krijgen. Zo kan een echte wijk ontstaan die op termijn kan uitgroeien tot bv

400 á 500 huizen. Dat biedt ook mogelijkheden voor het dorp Haalderen om in de verdere toekomst de eigen bewoners een doorgroei plek te bieden, aan vereniging en sportclubs om voldoende nieuwe leden te winnen om het dorpsleven op peil te houden en mogelijk ook voldoende kinderen om de eigen school nieuw leven in te blazen. Uiteraard zullen in zo'n wijk ook veel nieuwe bewoners van buiten Lingewaard komen te wonen die vooral de snelle verbinding naar de A15 zullen waarderen. Een goede ontsluiting van deze nieuwe wijk is daarom cruciaal, zowel voor deze nieuwe bewoners, maar bovenal voor alle huidige bewoners in de omgeving die nu al te maken hebben met een overbelaste N839 (Van der Mondeweg). Daarover later meer.

Op bijgaand kaartje is het potentiële gebied voor de nieuwe wijk ingetekend. Te zien is hoe dit gebied aan de noordzijde grenst aan de aanwezige hoogspanningsleiding en het grondgebied van Park Lingezegen.



De nieuwe wijk ligt dicht bij de bestaande sportvoorzieningen in Haalderen. Bij die sportvelden zijn er nu al ideeën om meer dorpsvoorzieningen te concentreren. Bijvoorbeeld een nieuw Dorpshuis als vervanger van de Tichel. Maar met zo'n nieuwe wijk vlakbij biedt dit ook de mogelijkheid om te denken aan een nieuwe school en eventueel ook kinderopvang op deze locatie.
Het is zelfs denkbaar dat hier in de toekomst plaats is voor een uitbreiding van de sportvoorzieningen, bv. met de atletiekbaan en rugbyveld die nu nog bij het OBC liggen. Ook een veilige (natuur)ijsbaan zou je daarin kunnen opnemen.
In deze plannen gaan we uit van een ontsluiting voor autoverkeer van deze nieuwe wijk via een route aan de noordoost kant, richting de aan te leggen parallelweg met aftakking langs de A15.
Uiteraard zal de nieuwe wijk wel met wandel- en fietspaden aangesloten worden op het

huidige dorp en de sportvelden. Maar autoverkeer vanuit de wijk naar Haalderen zou juist zoveel mogelijk ontmoedigd moeten worden om overlast en risico's in de huidige woonstraten te vermijden.

Rondweg Haalderen

De afgelopen jaren was er al veel te doen over de grote verkeersdrukte op de N839 (Van der Mondeweg) en de overlast en risico's die dat met zich meebrengt voor aanwonenden. De discussie richtte zich vooral op de kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, wandelaars, spelende kinderen etc) en op de situatie bij de rotonde bij de Laco. Omdat de weg dicht omsloten is door woningen, is er op veel plekken ook geen ruimte om de weg anders in te richten met voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers.

Het drukke verkeer bestaat niet alleen uit personenauto's, maar ook om flinke aantallen zwaar vrachtverkeer. Lokaal betreft dat bv vrachtwagens van en naar K3 zandwinning of de steenfabriek, maar ook veel vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein Gendt direct ten zuidoosten van Haalderen. Ook al het goederenvervoer voor Gendt en Doornenburg maakt gebruik van deze route.

Als oplossing is door bewoners, gemeente en de provincie (als eigenaar van de N839) al vaker gesproken over een eventuele rondweg om Haalderen. Aangezien daarvoor aan de westkant geen ruimte is door aanwezige woningbouw, de wijk de Essenpas en de dijk, zou zo'n rondweg allen aan de oostkant om het dorp kunnen lopen. Maar concrete uitgewerkte plannen voor zo'n rondweg zijn er tot op heden nog niet gemaakt..

Een rondweg direct om Haalderen heeft dan als doel een groot deel van het doorgaande verkeer te weren uit de dorpskern. De huidige weg kan dan worden omgebouwd naar een veilige 30km zone met smallere rijbanen, goede fietspaden en



een veel fraaiere aankleding met groen etc. Dit zou uiteraard ook een belangrijke bijdrage leveren aan een veiligere fietsroute van en naar Bemmel/OBC.

Maar een rondweg direct om Haalderen heeft ook nadelen.
Om te beginnen is het een kostbare operatie die dan uitsluitend bedoeld is om de overlast en gevaren in de dorpskern te verminderen. Voor Haalderen uiteraard prima, maar voor het doorgaand verkeer van en naar Gendt en Doornenburg vooral een langere omweg.
Een rondweg direct om het dorp heen heeft ook een probleem met de aansluiting ten noorden van Haalderen op de bestaande N839. Meest logisch lijkt het om aan te sluiten via de rotonde bij Laco, maar daar ontstaat dan juist weer een nieuw knelpunt met overlast en risico's.
Een rondweg kan verder niet alleen een gebied ontsluiten, maar hij ook belemmeren. Die rondweg strak om Haalderen vormt ook een ernstige belemmering voor eventuele uitbreiding van het dorp in oostelijke richting. De weg zelf en de geluidszone etc vormen dan een barrière voor toekomstige bouwmogelijkheden. Bovendien zal de weg het uitzicht en de rust voor veel huidige bewoners aan de zuid- en oostkant van het dorp kunnen aantasten.

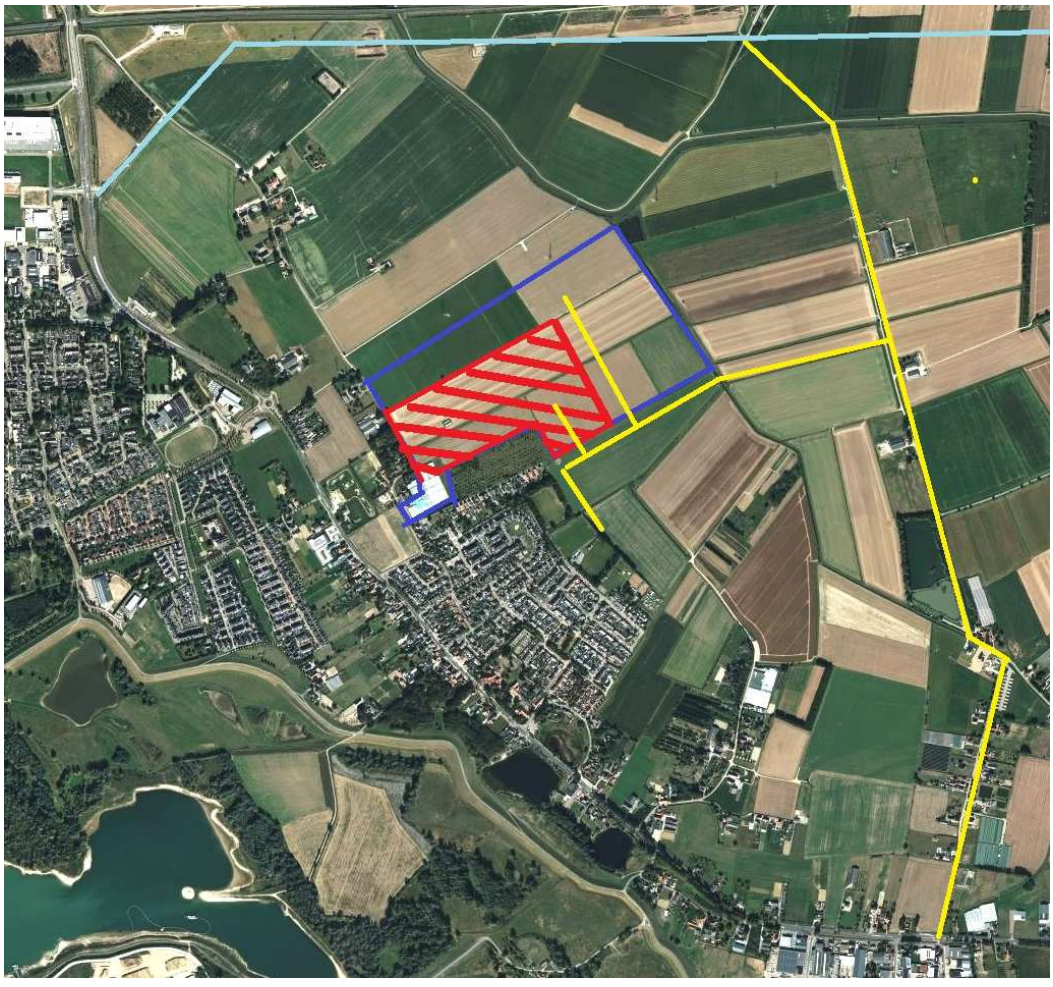
Daarom gaan we in ons plan wel degelijk uit van een rondweg voor Haalderen, maar dan één die wat verder van Haalderen af komt te liggen. Hij begint al ter hoogte van het bedrijventerrein Gendt en gaat vandaar af met een grote boog om Haalderen richting de toekomstige A15/Betuwelijn. Zo kan al het doorgaande verkeer op de N839 nog ruim voor Haalderen richting de rondweg worden geleid. Dit geldt dan ook voor het vrachtverkeer dat vanuit de uiterwaarden van K3 en steenfabriek komt.
De rondweg wordt dan de doorgaande weg, rechtuit naar Haalderen wordt een afslag. Zo kan de bestaande route door Haalderen (Van der Mondeweg) worden omgebouwd tot een lokale 30km weg. En verkeer dat toch kiest voor de route door Haalderen, zal zoveel tijd verliezen dat de rondweg vanzelf al aantrekkelijker wordt. Aanvullende maatregelen zouden kunnen worden genomen om doorgaand vrachtverkeer door Haalderen te verbieden en de weginrichting daar ook ongeschikt voor te maken.
Zo ontstaat er midden in het dorp ruimte voor de ombouw van de Van der Mondeweg tot een veilige en prettige omgeving die zelfs een soort dorpskernfunctie kan krijgen. Dat biedt voor fietsers en voetgangers een veel rustigere en veiligere omgeving, in het bijzonder voor de grote stroom scholieren die dagelijks deze route gebruikt.
De Aldi aan de noordkant van het dorp zal daarna waarschijnlijk de belangrijkste bron van komende en gaande auto's blijven, naast uiteraard het reguliere verkeer van de eigen bewoners van het dorp.

Met een rondweg op grotere afstand van het dorp blijft er nu voldoende ruimte om plannen voor een compleet nieuwe wijk een plek te geven. En die rondweg is zelfs essentieel om die nieuwe wijk zo te ontsluiten dat deze niet bijdraagt aan de verkeersdruk op de bestaande wegen of aan het lokale verkeer in de woonstraten van Haalderen.
De rondweg op grotere afstand levert ook geen geluids- en fijnstof overlast voor de bewoners aan de zuid en oostkant van het dorp, terwijl dit tegelijk voor veel inwoners

van Haalderen die aan de Van der Mondeweg wonen een grote positieve bijdrage levert aan hun woonplezier.
Met een rondweg kan niet alleen de nieuwe woonwijk worden ontsloten, het biedt ook de mogelijkheid om het sportpark een toegangsweg buitenlangs te geven. Bezoekende teams etc hoeven dan niet dwars door het dorp en de woonstraten om bij de sportvelden te komen. Ook dit kan zorgen voor veiligere en rustige woonstraten in het dorp. En dit zal ook de parkeeroverlast in de weekenden verminderen. Wanneer in de toekomst het dorpshuis naar deze locatie verhuist en misschien zelfs een school of kinderopvang hier een plek kan krijgen, is zo'n extra ontsluiting buitenlangs alleen maar een voordeel. Voor alle duidelijkheid: in onze optiek zijn de sportvelden zowel vanuit het dorp als via de rondweg te bereiken, maar komt er geen open verbinding waardoor sluipverkeer via deze route wordt uitgelokt. Denk daarbij aan paaltjes die alleen voor hulpdiensten of calamiteiten verwijderd kunnen worden.

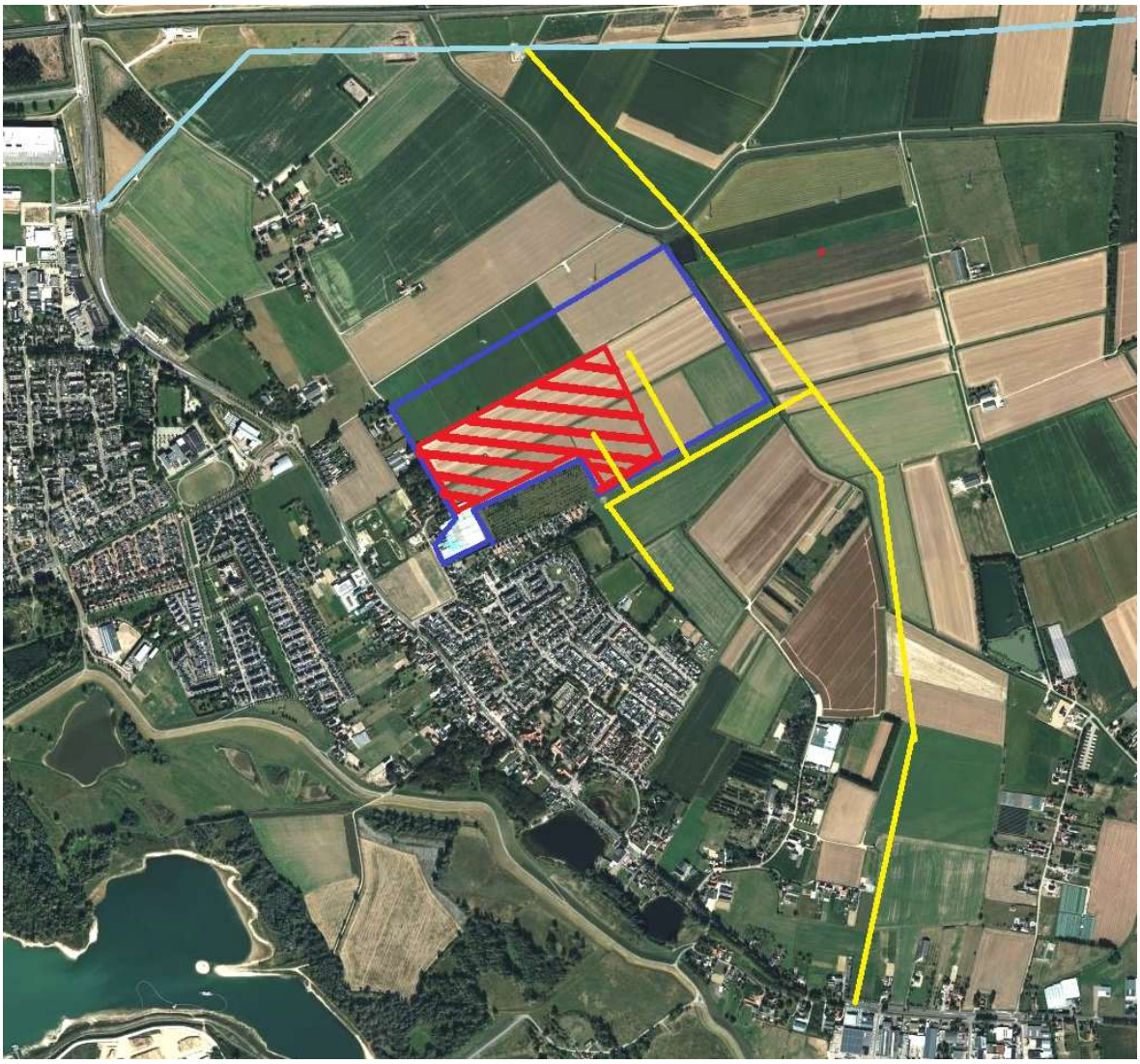
Twee opties/denkrichtingen voor de rondweg Haalderen
Bij de aanleg van de aftakking/rondweg zijn er verschillende mogelijkheden om deze vanaf de A15 parallelweg tot aan het bedrijventerrein Gendt te laten lopen. We zijn voor deze visie niet in detail gaan kijken wat de meeste geschikte optie is. Wel kunnen we aangeven dat er grofweg twee opties zijn.

Optie 1 is om zoveel mogelijk bestaande wegen aan te houden. De route loopt dan via Zandvoort, Zandvoortse straat en Broeksestraat tot bij de Linge. Daar moet dan een



verbinding komen richting de parallelweg bij de kruising met de Kampsestraat. Een deel van deze route is redelijk geschikt en kent weinig aanwonenden, maar zeker het eerste deel via Zandvoort en Zandvoortsestraat kent veel aanwonenden voor wie het woongenot en verkeersveiligheid hiermee flink wordt aangetast.

Optie 2 is om de weg juist niet over bestaande wegen te laten lopen maar zoveel mogelijk door vrij gebied en aanwonenden zoveel mogelijk te sparen. Deze route ligt dichter bij Haalderen en maakt het ook mogelijk om de ontsluitingsweg van de nieuwe wijk korter te houden. Wel zal de weg zelf mogelijk effect hebben op de geluidsbelasting van die nieuwe wijk. Optie 2 is per saldo de iets kortere route naar de A15.



Optie 1 sluit nu vrij logisch aan op de tunnel van de Kampsestraat vanuit Angeren. Daar zou een rotonde de verschillende verkeersstromen kunnen reguleren.
Bij optie 2 ontstaat een stuk westelijker nog een 2e aansluiting op de parallelweeg, met alle nadelen van dien. Het is daarom ook denkbaar om optie 2 vanaf de aftakking naar de nieuwe woonwijk meer noordelijk te laten lopen en ook bij de Kampsestraat aan te sluiten. Dit maakt de route wel iets langer maar de verkeerssituatie op de parallelweg eenduidiger.

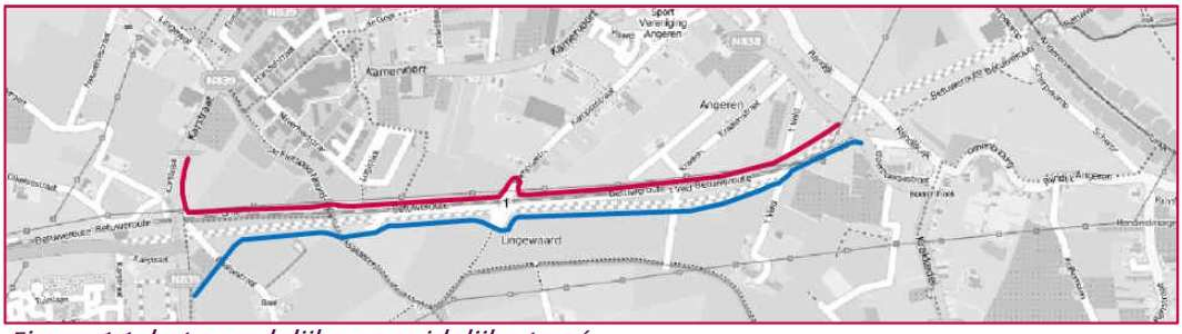
Parallelweg A15

De gemeente Lingewaard is geografisch gezien eigenlijk een soort schiereiland met aan 3 zijden begrenzing door het water. Alleen aan de westkant is er geen waterbarrière. Vanouds concentreerde bewoning, landbouw en nijverheid op dit schiereiland zich aan de randen van het gebied, op en direct achter de dijken. Woonkernen ontwikkelden zich ook aan die randen en werden verbonden door wegen op de dijken en later door een rondweg die binnendijks van kern naar kern liep. Het laag gelegen grote middengebied was door de hoge grondwaterstand en het overstromingsrisico onaantrekkelijk voor veel activiteiten en bleef daardoor eeuwenlang bijna ongebruikt. Ook wegen ontbraken in dit middengebied.
In de afgelopen 200 jaar zijn er hierin wel veranderingen opgetreden, vooral doordat het steeds beter lukt om de hoge grondwaterstanden in dit middengedeelte te verlagen. Zo werd in de 19e eeuw een vrij ruig woest gebied met veel begroeiing ontgonnen tot open weidegebied met veeteelt. Sommige delen werden zelfs geschikt voor landbouw en fruitteelt. Na de 2e Wereldoorlog kwamen er meer boerderijen en vanaf de jaren zestig ook diverse bedrijventerreinen. Toch waren de ontwikkelingen relatief kleinschalig en werden er nog altijd geen doorgaande wegen in het gebied aangelegd. De groei van de glastuinbouw bij Angeren en de komst van het industrieterrein Pannenhuis drukten wel een steeds grotere stempel op het “open” landschap.

De komst van de Betuwelijn rond 2000 was de eerste grote ingreep die het hele gebied raakte. Van west naar oost loopt deze spoorlijn dwars door het midden van de komgronden. Over enkele jaren volgt dan naar alle waarschijnlijkheid de doortrekking van de A15, vrijwel parallel aan de Betuwelijn.

Die geplande doortrekking van de A15 leverde bij een aantal mensen ook de gedachte op, dat de aanleg van deze weg mogelijkheden bood om een in eeuwen gegroeid probleem in dit gebied eindelijk beter op te lossen: het ontbreken van een goede oost/west verbinding. Immers iedereen die in het oostelijke deel van de gemeente woont in de kernen Gendt, Doornenburg, Angeren en de buurtschappen daar direct omheen, weet hoe lang en kronkelig de routes zijn om naar de rest van het land te komen. De smalle en kronkelige wegen op de dijken zijn eigenlijk al helemaal geen optie, al zijn toch de nodige mensen die ze gebruiken. Maar de provinciale wegen N838 en N839 zijn ook niet ideaal, want ze lopen immers dwars door de verschillende kernen om uiteindelijk bij Bemmel of in Huissen uit te komen. Daarmee zijn het ook relatief langzame verbindingen en heeft het vele verkeer op deze wegen grote nadelige effecten op de leefbaarheid van de kernen waar ze doorheen voeren. Dit treft vooral Angeren, Gendt en Haalderen maar ook Huissen heeft hier zeker onder te lijden.
De bestaande wegen hebben ook nadelen op het gebied van veiligheid: hulpdiensten kunnen niet of niet goed voldoen aan nationale geldende normen voor aanrijtijden in de meest oostelijk gelegen gebieden bij Gendt en in Doornenburg. Bovendien kunnen de bestaande wegen nooit voldoende capaciteit bieden voor een onverhoopte grootschalige ontruiming van het gebied bij gevaar voor overstroming. En dit gevaar wordt door de snelle klimaatverandering steeds minder theoretisch.

De parallelweg langs de A15 is helaas niet direct meegenomen in de plannen voor de doortrekking van de A15 zelf. Wel heeft de gemeente Lingewaard enkele jaren geleden een onderzoek laten doen naar de zin en haalbaarheid van deze parallelweg. Door bureau Goudappel-Coffeng is toen op basis van verkeersmodellen en van een aantal aannames gekeken naar de aantallen voertuigen die gebruik zouden gaan maken van deze nieuwe route. Het onderzoek richtte zich daarbij op een noord- en een zuidvariant die beiden vlakbij de op- en afrit van de A15 bij Bemmel beginnen en vervolgens de Betuweroute en A15 volgen tot bij de N838 (Lodderhoeksestraat) bij Boerenhoek.



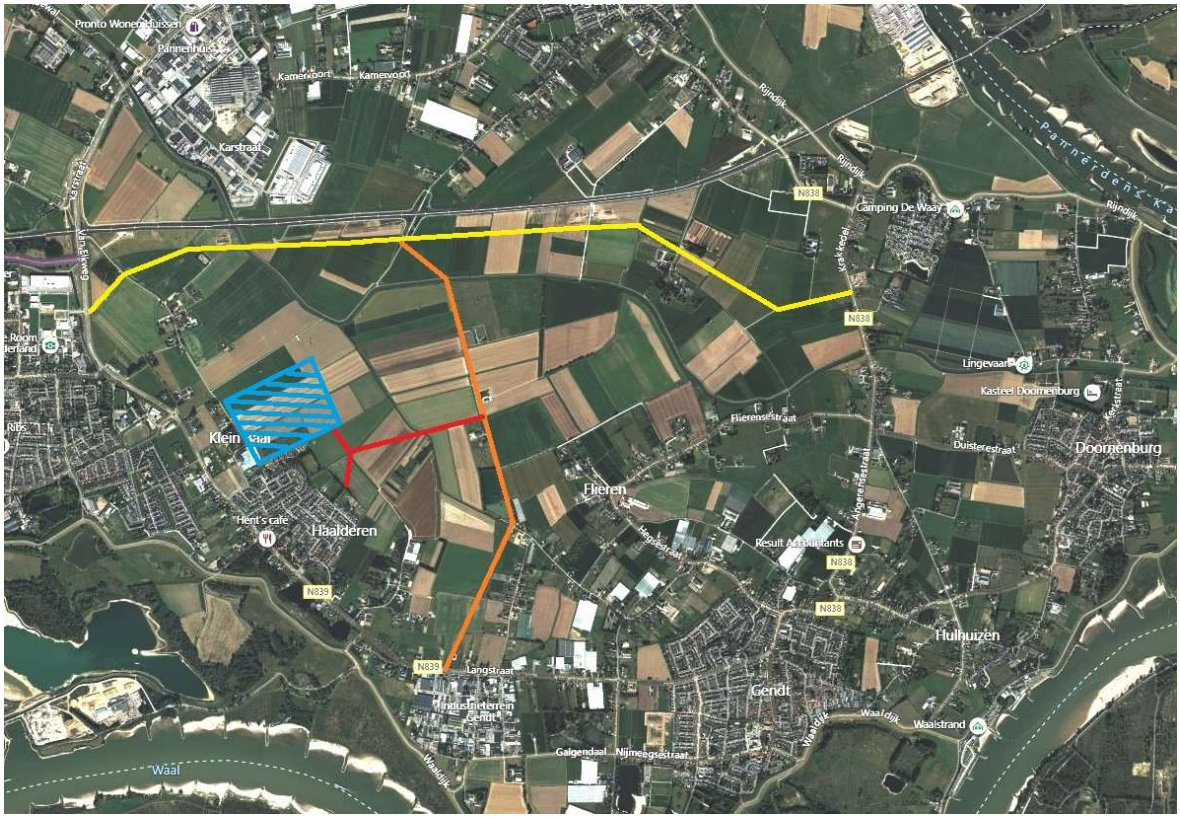
Figuur 1.1: het noordelijke en zuidelijke tracé

De uitkomst van dit onderzoek viel veel betrokkenen tegen. Er zou maar een beperkt effect zijn op de verkeersstromen op de bestaande wegen. De grote overlast in Haalderen, Gendt en Angeren werd er niet substantieel mee verminderd. Wel was duidelijk dat de zuidelijke route meer effect heeft dan de noordelijke. Kosten van de noord- en zuidvariant ontliepen elkaar niet zo veel, voor beiden waren deze berekend op ruim €5 miljoen (na prijs indicering ca. € 6.2 miljoen).

Helaas is niet helemaal duidelijk hoe de verwachte aantallen voertuigen in deze modellen berekend worden. Maar dat hier veel “mitsen en maren” aan te verbinden zijn, lijkt ons wel duidelijk. De parallelweg komt er pas na de doortrekking van de A15 met alleen een op- en afrit rit bij Bemmel. Huidig verkeer dat via Angeren en Huissen naar de Pleyroute rijdt, zal in de toekomst veel logischer gebruikmaken van de A15 om in oostelijke of westelijke richting het land in te gaan. En hoe krijg je twee nog niet bestaande opties (doortrekking A15 en de mogelijkheden van een parallelweg) goed verwerkt in een model?
Ook het idee dat je bestaande wegen binnen de dorpskernen na aanleg van een parallelweg omvormt tot 30km weg zal grote invloed hebben op de route die mensen kiezen en daarmee op het effect van een parallelweg.

Maar er kleven nog wel meer bezwaren aan dit onderzoek. Door de weg strak langs de A15/Betuweroute te laten lopen van west naar oost, eindigt deze op de Lodderhoeksestraat in een relatief leeg gebied. De grootste bevolkingskernen, Doornenburg en Gendt liggen een stuk zuidelijker en ver van deze aansluiting. Voor bewoners van Angeren en Doornenburg is de route nog wel iets vlotter en dus ook denkbaar, maar vanuit de grootste kern, Gendt, is de route eerder langer dan de bestaande weg en zullen maar weinigen vanuit Gendt deze optie kiezen. Zo gezien is het dan niet zo gek dat de aantallen verwachte gebruikers bescheiden blijven.

In ons voorstel hebben we de parallelweg uitgebreid met de rondweg of aftakking langs Haalderen. Daarmee is de route opeens veel aantrekkelijker voor het verkeer van en naar Gendt en het gebied tussen Gendt en Doornenburg (Hulhuizen etc).
Een tweede aanpassing in ons voorstel is een afbuiging van de parallelweg vanaf de plek waar de A15 omhoog gaat over de Betuwelijn. In ons voorstel laten we de parallelweg vanaf daar meer naar het zuiden afbuigen om zo een kilometer zuidelijker op de N838 (Krakkedel) uit te komen. Dit is niet ver van de kruising met de Duisterestraat naar Doornenburg. Zo ontstaat er vanuit de kern Doornenburg een aantrekkelijkere route naar de parallelweg.



Tenslotte zouden we ook adviseren om nog eens goed te kijken wat te doen met de tunnel onder de Betuwelijn en A15 bij Angeren (Kampsestraat).
Deze was oorspronkelijk bedoeld voor lokaal landbouwverkeer maar is al jaren open voor alle verkeer. De tunnel is echter niet erg ruim. Met 4,10m voldoet de hoogte echter aan landelijke eisen (4,10m tot 5,10m) en is hij geschikt voor vracht en landbouwverkeer. Wel is de breedte problematisch voor een weg waar fietsers en voertuigen samen gebruik van moeten maken. Aanpassing van breedte en hoogte van de bestaande tunnel onder de Betuwelijn en de toekomstige tunnel onder de A15 is een zeer complexe en kostbare zaak.

In het onderzoek van Goudappel Coffeng wordt veel aandacht en energie gestoken in de berekening van verkeersstromen via deze route, maar uiteindelijk de conclusie getrokken om hem helemaal af te sluiten voor autoverkeer. Dat maakt echter wel een groot verschil voor de inwoners van Angeren en hun mogelijkheid om vlot op de uitvalswegen en de A15 te komen. En daarmee ook op de belasting van de routes naar

en door Huissen met verkeer uit Angeren dat nu een grote omweg moet maken. Zeker nu de aanleg van de A15 steeds weer verder opschuift, zouden provincie en gemeente toch eens goed kunnen kijken of opwaardering van deze route niet veel voordelen kan bieden. Een idee is om deze tunnel/viaduct in te richten als gereguleerd eenrichtingsverkeer, dwz met eenrichtingverkeer door stoplichten die het verkeer om beurten door tunnel laten. Dan kun je zonder grote en vooral heel kostbare ingrepen de huidige tunnel veilig gebruiken.



Figuur 2.2: tunneltje in de Kampsestraat met hoogtebeperking (foto CycloMedia)

Met de combinatie van parallelweg en rondweg Haalderen ontstaat er ook een mogelijkheid om de parallelweg gefaseerd aan te leggen, wanneer dat de haalbaarheid ten goede zou komen. De eerste fase zou dan alleen het eerste deel van de parallelweg zijn tot aan de aftakking Haalderen en/of Kampsestraat. Het tweede deel kan dan het deel vanaf Kampsestraat tot aan Krakkedel zijn.

De combinatie van de parallelweg met de rondweg Haalderen/aftakking naar Gendt, de verlegging van de aansluiting op de Krakkedel richting Doornenburg en de potentiële voordelen van de tunnel in de Kampsestraat bij Angeren, dragen naar ons idee sterk bij aan de aantrekkelijkheid van de parallelweg. Daarmee zal hij veel meer voertuigen gaan verwerken dan in het onderzoek van Goudappel Coffeng modelmatig wordt berekend. Daarom zijn we er van overtuigd dat deze parallelweg vooral heel veel voordelen biedt voor de diverse betrokken woonkernen en hun bewoners. Maar ook de gemeente en provincie omdat via een nieuwe route met relatief weinig omwonenden een aantal grote structurele problemen kan worden opgelost.

Het rijk en de provincie willen dat er meer woningen worden gebouwd, de provincie krijgt hiermee een sterke verlaging van de verkeersdruk op de huidige 2 provinciale wegen en de gemeente kan zo de woonkwaliteit van meerdere kernen verbeteren.
Zo ontstaat een win- win situatie voor iedereen. Maar uiteraard ligt het dan ook voor de hand dat al deze partijen een bijdrage leveren in de kosten van deze plannen.

Openbaar Vervoer

De zuidelijke helft van Lingewaard wordt nu volledig overgeslagen door de snelle HOV lijn 300. In Haalderen, Gendt, Doornenburg en Angeren is er alleen buslijn 33 die zich via een lange en ook erg langzame route door de verschillende kernen slingert. Maar iedereen is het er over eens dat die lijn daarmee geen aantrekkelijke optie is voor inwoners die bv naar Arnhem, Nijmegen of een groter station willen reizen. Scholieren, studenten en vooral ook de forensen zullen daarom veelal kiezen voor gemotoriseerd eigen vervoer.
Na aanleg van de door ons voorgestelde parallelweg en de rondweg Haalderen ontstaan er echter mogelijkheden om HOV-lijn 300 bv niet direct van Bemmel naar Huissen te laten rijden maar daarvoor de route via de nieuwe parallelweg te kiezen. Denkbaar is een stopplaats ter hoogte van de nieuwe wijk bij Haalderen en dan via de tunnel naar Angeren. Vandaar komt hij dan weer uit op de bestaande route in Huissen. Zo kan die HOV-lijn een veel groter deel van de Lingewaardse bevolking bedienen met maar een relatief beperkt effect op de reisduur. Doordat er nieuwe verbindingsmogelijkheden worden gecreëerd zijn er uiteraard ook andere opties denkbaar, inclusief een goed bereikbare opstapplek die vooral Gendt zou kunnen bedienen.

Kostenraming

Rondweg

De kosten van de aftakking/rondweg zijn uiteraard nu niet precies te berekenen. Het exacte traject, het aantal “kunstwerken” in de route, het wel of niet gebruikmaken van een bestaand tracé, zijn allemaal factoren die een rol spelen en die eerst verder dienen te worden uitgezocht en berekend. Maar om toch enig houvast te geven hebben we de lengte van de trajecten, de mate waarin gronden moeten worden aangekocht en grote grondwerken moeten worden verricht meegenomen in een globale berekening.

In het rapport “Parallelweg A15” van Goudappel Coffeng uit 2019 worden de kosten van dit 4.3km lange tracé van de zuid-variant berekend op ca. €5,2 miljoen. Daar wordt ook al in 2019 een verwachte prijsstijging bij aangegeven van ruim 20%. Daarmee komt de prijs per kilometer op ca. €1,45 miljoen. Omdat de grond en bouwprijzen de afgelopen jaren alleen nog veel harder zijn gestegen, lijkt een aanname van €1,7 miljoen per kilometer meer realistisch.

Optie 1 voor de rondweg heeft een totale lengte van ca. 2.7km, grotendeels over bestaande gemeentelijke wegen. Bij optie 1 zijn de kosten voor verwerving van de grond en het aanleggen van een wegtalud daarom relatief laag. De nadelen voor aanwonenden en de extra maatregelen om hun woongenot zoveel mogelijk te garanderen of te compenseren zullen juist hoger zijn. Ook kan het zijn dat voor een veilige fietsroute het noodzakelijk is om deze route te voorzien van een veilig vrij-liggend fietspad wat uiteraard ook extra kosten met zich meebrengt.

Optie 2 loopt over een volledig nieuw tracé waarvoor gronden moeten worden aangekocht en het wegtracé nog volledig moet worden aangelegd. Uiteraard komen daar ook extra kosten bij kijken vanwege onderzoek naar natuurwaarden, explosieven etc. Voordeel van deze route zit dan weer in een veel geringere overlast voor aanwonenden en een logischere en kortere route naar de A15.
Optie 2 is door de afbuiging naar het westen in de buurt van de parallelweg wel iets langer (2.9km) dan optie 1.

Beide opties zullen elkaar daarmee in kosten niet heel veel ontlopen, een globale indicatie komt dan op 2.9 x €1,7 miljoen = ca. €4,95 miljoen voor de rondweg.

Parallelweg

Hoewel het rapport van Goudappel-Coffeng uit 2019 zich op dit traject richtte, inclusief een vrij gedetailleerde schatting van de kosten, kunnen we ook de kosten van het gewijzigde traject alleen bij benadering berekenen. We kiezen immers voor een gedeeltelijk afwijkende route ten opzichte van het model in het rapport door de weg aan de oostkant naar het zuiden te laten afbuigen. De lengte van het traject neemt daarmee met ca. 500 meter toe. Omdat de weg in dat meest oostelijke deel ook dichter langs enkele bestaande huizen en boerderijen loopt, zullen daar waarschijnlijk meer aanvullende maatregelen nodig zijn.

Maar door deze aanpassing wordt de route voor inwoners van Doornenburg nu wel een stuk korter en dus aantrekkelijker. Via Duistereweg en Krakkedel kunnen ze nu snel bij de parallelweg komen. Naar verwachting zal deze route de verkeersintensiteit op de lange kronkelige zuidelijke route via de Van der Schuerenweg en de Olyhorststraat laten afnemen, ongetwijfeld tot vreugde van de vele aanwonenden van die wegen. Omdat de verkeersdruk meer naar de Duisterestraat en de Krakkedel wordt verlegd, zullen op termijn juist weer aanpassingen aan deze straten en met name aan de kruising Krakkedel/Duisterestraat te verwachten zijn. Die aanpassingen en kosten hebben we niet meegenomen in deze berekeningen.

Net als bij de Rondweg Haalderen gaan we bij de kostenberekening van de parallelweg uit van een globale kostprijs van ca. €1,7 miljoen per km .
Totale lengte van dit traject is 4.8km zodat de schatting van de totale kosten ruim € 8 miljoen bedraagt.

Als eerder aangegeven leent ons plan zich ook voor een gefaseerde aanleg. Het eerste deel zou dan zijn het deel Bemmel tot aan Kampsestraat (ca. 2km) en van daaraf de rondweg Haalderen. Globale kosten 1^{e} deel parallelweg €3,4 miljoen, en kosten rondweg (optie2) ca. €4,95 miljoen, dus totaal €8,35 miljoen. .

Later zou dan het deel vanaf Kampsestraat tot Krakkedel kunnen volgen. De lengte daarvan is ca. 2.8 km en de geschatte kosten € 4,7 miljoen.

Nieuwe woonwijk Haalderen Noord-oost

In deze nota gaan we niet in op de kosten voor de aanleg een nieuwe wijk. Het is gebruikelijk dat de gemeente de infrastructuur in een nieuwe wijk aanlegt. Naar alle waarschijnlijkheid laat de gemeente de ontwikkeling van de wijk zelf door één of meer projectontwikkelaars uitvoeren en daarbij kan ook een kostenverdeling mbt de infrastructuur tussen gemeente en ontwikkelaar gemaakt worden.

Tenslotte

Deze notitie is tot stand gekomen in overleg en samenwerking met een groot aantal betrokken burgers, bewonersgroepen en wijkplatforms in het betrokken gebied.
De hoop van al deze mensen is dat de gemeente Lingewaard in deze nota een aantrekkelijke aanpak herkent om een aantal grote en structurele problemen in onze gemeente zo goed mogelijk op te lossen. Wij hopen dat deze nota bijdraagt aan een echte lange termijn visie op de ontwikkelingen in onze gemeente ten zuiden van de Betuwelijn en A15.

Daarom leggen we deze nota ook voor aan alle politieke partijen in Lingewaard met de vraag of zij deze ideeën zouden willen meenemen in hun verkiezingsprogramma's voor de komende gemeenteraad verkiezingen. Dat zou een goede basis kunnen vormen om het hier ook politiek over eens te worden waarna uiteraard uitvoering nog geen zekerheid is, maar wel veel meer kans maakt.

En ja, ons voorstel wordt weliswaar breed gedragen en ondersteund vanuit grote groepen en uit de diverse betrokken kernen, maar we realiseren ons dat zo'n plan ook een aantal mensen benadeeld in hun woongenot en zelfs in hun bezit. Je zult zo'n weg maar door je achtertuin krijgen.
Dit dilemma is voor gemeenten uiteraard maar al te bekend. We zijn waarschijnlijk ook allemaal bij tijd en wijle zelf de "Nimby" waar we vooral anderen van beschuldigen. Maar in ons plan hebben we wel steeds gezocht naar een traject, een keuze, die zo min mogelijk mensen raakt en waardoor zo min mogelijk overlast ontstaat. Tegelijk durven we ook te stellen dat deze plannen voor heel veel mensen in Bemmel, Haalderen, Gendt en Doornenburg, maar ook in Angeren en Huissen, een positief effect zal hebben op hun woongenot, hun veiligheid en dus ook op hun toekomst.

Ook gaan we er vanuit dat gemeente en provincie groot belang hebben bij een structurele oplossing en daarom ook ruimhartig zullen zijn bij het compenseren of beperken van de schade en overlast voor degenen die de nadelen ondervinden. Dat geldt nu nog meer dan ooit: de rijksoverheid lijkt zich eindelijk bewust van hun verantwoordelijkheid jegens burgers die door overheidsbeleid of maatregelen ernstig in de verdrukking zijn gekomen. Naar wij hopen nemen ook de lagere overheden hierin hun verantwoordelijkheid.

Aanvulling op deze nota : "Een bredere visie op wonen en verkeer rondom Bemmel en Haalderen" dd 22 januari 2022

Deze aanvulling is toegevoegd op 1 februari 2022

De concept versie van de visie is bij het begin van de kerstvakantie toegezonden aan de wijkplatforms van Bemmel, Haalderen, Gendt, Doornenburg en Angeren.
Ik heb een (zeer) positieve reactie ontvangen van de platforms:
- Bemmel Centrum
- Bemmel Oost
- Een persoonlijke positieve reactie is ontvangen van een lid van platform 't Hoogste Belang (Bemmel). De voorzitter wil pas namens het platform reageren nadat het platform weer fysiek bijeen is geweest
- Haalderen Leeft!
- Platform Gendt
- Platform Doornenburg
- Platform Angeren
- Geen reactie ontvangen van wijkplatform Bemmel West.

- Platform Angeren (Esther Molthoff) reageerde zeer positief namens meerdere leden van het platform die de visie hadden gelezen. Op zaterdag 29/1 heeft zij echter telefonisch contact opgenomen met de vraag of de naam van Platform Angeren niet in het rapport genoemd kon worden. Ik heb haar aangegeven dat dit niet meer mogelijk is, de nota was al definitief en is breed verspreid.
Zij gaf aan dat er inmiddels toch de nodige bezwaren tegen dat positieve oordeel waren en zij daar redelijk heftig op was aangesproken door dorpsgenoten. Één van de leden van het platform met A15 in portefeuille was zeer negatief. Ook Strijdbaar Angeren bleek negatief te zijn.
Bezwaar betreft het idee om het viaduct in de Kampsestraat aan te sluiten op de parallelweg. Daarnaast was er onrust over de inzet van de Caprice-gelden. Dit betreft een jaarlijks bedrag dat steenfabriek Caprice beschikbaar stelt van de opbrengst van de geplande reuze windmolen. Wethouder Sluijter suggereerde op zeker moment dat die gelden ingezet zouden kunnen worden voor de parallelweg en Kampsestraat. Daar is men faliekant op tegen.

Wat betreft de Caprice gelden berust dit op een misverstand. Deze worden alleen bestemd voor de afgesproken doelen en hebben werkelijk niets te maken met de plannen in de visie.

Wat betreft de bezwaren tegen de aansluiting van de Kampsestraat: in onze visie hebben we aangegeven dat deze route voor veel mensen in Angeren een veel kortere route zou bieden naar de A15, Nijmegen etc. Tegelijk is ook duidelijk dat bewoners van de Kampsestraat vrezen dat dit zal leiden tot een sterke toename van het verkeer in hun straat. Die vrees is uiteraard niet onterecht.
Maar in onze visie hebben we de wijze waarop dit in Angeren en omgeving kan worden ingericht, nog helemaal niet uitgewerkt. Er zijn allerlei varianten denkbaar. De meest

terughoudende variant betekent afsluiting voor gewoon auto en vrachtverkeer, maar wel openhouden voor de lokale landbouw voertuigen, langzaam verkeer en bv ook voor openbaar vervoer (lijn 300?). Afsluiting wordt dan geregeld met een verzinkbare paal en een pasjes systeem.

Op dit moment is het viaduct vrij voor alle verkeer en wordt het ook gebruikt door auto's en vrachtauto's die via deze route de bestaande calamiteiten weg gebruiken richting Boerenhoek. Dat is dus eigenlijk al een stuk parallelweg.
Vanaf Angeren onder het viaduct door en dan via de nieuwe parallelweg richting Bemmel is nu niet mogelijk en levert uiteraard een veel grotere stroom gebruikers op. Maar de vraag is wel voor welke gebruikers de route dan een beter en sneller alternatief zal zijn. Ik ga er van uit dat dat vooral bewoners van de westkant van Angeren betreft en een aantal lokale landbouw bedrijven en kwekerijen. Geen vrachtverkeer van en naar lokale industrie, die zit niet in dat deel van Angeren.

Zou de Kampsestraat een directe verbinding krijgen met de Kamervoort dan ontstaat er een alternatief voor de bedrijven aan de Kamervoort en eventueel ook voor bedrijven op Pannenhuis2. Dat verkeer kan dan via een nieuwe weg buiten de bebouwde kom om weggehouden worden uit de kom van Angeren, de route naar Huissen (Polseweg) en Karstraat.

E. Cretier 1/2/2022

Aanvulling op deze nota met de stand van zaken bij het begin van 2026

In de afgelopen 4 jaar leek er een totale stilstand opgetreden rond de plannen voor grootschalige woningbouw en de daarbij passende ontsluitingsroutes rondom Bemmel/Haalderen. Enkele lopende lokale projecten bij Haalderen (Sallandstraat en 't Hof van Klein Baal) verliepen uitermate moeizaam ondanks een enorme vraag naar nieuwe woningen. Lokale weerstand, problematiek rond ontsluiting, stikstof en elektriciteitsaansluiting/capaciteit waren daar in allerlei varianten oorzaak van. Op dit moment (begin 2026) lijkt er in beide projecten wel beweging te komen.
Ondertussen zijn woningprijzen geëxplodeerd en maken projectontwikkelaars maximaal gebruik van de krapte: de geplande huizen blijken elk jaar nog weer minder vierkante meters te bevatten, terwijl de verwachte vraagprijs in omgekeerde richting omhoog schiet.

Er is daarom nu nog meer dan ooit behoefte aan grootschalige woningbouw bij Bemmel/Haalderen. In 2023 waren er sterke geruchten dat enkele projectontwikkelaars begonnen waren posities in te nemen in de gebieden waar wij in dit plan woningbouw hadden voorgesteld.

In 2025 heeft de gemeente Lingewaard daadwerkelijk een grote stap genomen en besloten om zowel op dit gebied als op nog meer gronden ten zuiden van Haalderen een voorkeursrecht te leggen. In totaal heeft de gemeente hiermee op 72 hectares (landbouw)grond het eerste recht van koop. In 2025/2026 gaat de gemeente onderzoeken of en hoe deze gebieden daadwerkelijk de komende jaren ontwikkeld gaan worden. Daarbij heeft de gemeente aangegeven verschillende varianten te gaan onderzoeken. Gedacht wordt aan 250 tot zelfs wel 1500 woningen in dit gebied. Dus zelfs nog 2x het aantal dat wij in ons plan hadden bedacht. Dat betekent op termij nog veel meer druk op de bestaande wegen en voorzieningen, maar ook veel meer kansen om hier echt een goede aanpak te kiezen inclusief ontsluiting en natuur. Dergelijke grootschalige plannen zullen uiteraard wel een lange doorlooptijd hebben.

In de afgelopen 20 jaar is er ook in Lingewaard veel kritiek geweest op de gemeente dat men plannen voor nieuwe wijken goedkeurde zonder en voordat er goede oplossingen waren bedacht voor de ontsluiting van deze wijken. Bij de bouw van de Vinex wijken in de jaren negentig en begin jaren nul, was daar gestructureerd en veel beter over nagedacht. Daarna lag het initiatief grotendeels bij projectontwikkelaars en was de rol van de gemeente eerder volgend dan leidend.
Nu de gemeente weer zelf meer het initiatief heeft genomen en dus ook veel planmatige tewerk kan gaan, zou naar mijn idee al in fase 1 begonnen moeten worden met een goed plan voor de ontsluiting van deze wijken. Om één of andere reden ligt het begrip "rondweg" momenteel erg gevoelig bij zowel de provincie als de gemeente. Ontsluitingsweg is blijkbaar een minder omstreden term en daarom moeten we het voorlopig dan maar doen met een plan voor een tweezijdig en doorgaande ontsluitingsweg waarmee je uiteindelijk toch hetzelfde zou kunnen bereiken.

Doortrekking A15 nu definitief en aanleg gaat in 2026 beginnen

Een andere ontwikkeling is dat in 2025 de laatste juridische hindernissen voor de doortrekking van de A15 zijn gepasseerd. Vanaf 2026 beginnen de bouwactiviteiten en moet deze weg nu echt als een vaststaand gegeven worden gezien. De komende 5 jaar zal de aanleg van de weg grote negatieve effecten hebben op het verkeer en de verkeersoverlast op doorgaande wegen, dijkwegen en ook op zo belangrijke aansluiting van N839 op de N15. Als de weg eenmaal is afgerond zal deze ook grote effecten hebben op de verkeersstromen binnen Lingewaard. Veel verkeer dat nu richting Pleijroute gaat, zal in de toekomst eerder de A15 in oostelijke richting gebruiken. Dit staat nog los van het feit of dit stukje weg tegen die tijd nog daadwerkelijk een tolweg wordt. Er wordt immers ook in de huidige kabinetsformatie al gepraat over rekening rijden, blijkbaar is het begrip kilometerheffing niet langer een verboden woord. Dat zou ook kunnen betekenen dat tegen de tijd van oplevering van de A15 in 2031/32 het specifieke tolplan kan vervallen omdat inmiddels alle grote wegen in Nederland een soort tolweg zijn geworden. Dat zal deze weg dus alleen nog maar aantrekkelijker maken om Lingewaard in en uit te gaan.
En voor alle duidelijkheid: dit aspect is tot nu toe in nog geen enkel verkeersonderzoek en prognose van Rijkswaterstaat meegenomen ….

Parallelweg A15

In de afgelopen 20 jaar heeft de gemeente de mogelijkheid om een parallelweg langs de A15 te eisen ongebruikt voorbij laten gaan. Die plannen zijn helaas door de diverse colleges eigenlijk nooit serieus opgepakt.
Er is één keer een adviesbureau ingeschakeld om een onderzoek te doen naar nut en mogelijkheden van een parallelweg, maar zoals we in ons plan hebben aangegeven, was dit onderzoek al bij de start zo evident slecht uitgedacht, dat een negatief advies al bij de opdrachtverlening was ingebakken.

De kans om de parallelweg tegen relatief lage kosten gelijktijdig met de doortrekking van de A15 aan te leggen is nu helaas gepasseerd. Maar wanneer de gemeente en provincie hierin de komende paar jaar zouden doorpakken valt er mogelijk toch nog wel wat synergie te bereiken.
Vooral de komende paar jaar biedt de aanleg van de doorgetrokken A15 nog mogelijkheden om de voorgestelde parallelweg langs de Betuwelijn/A15 richting Boerenhoek/Doornenburg in ieder geval voor te bereiden.
Maar essentieel is dat voor “rondweg” en parallelweg de aansluiting op het bestaande wegennet zo dicht mogelijk bij de op- en afrit van de A15 wordt gepland. Alleen dan hebben deze nieuwe wegen het meest positieve effect op de bestaande wegen in de gemeente en de woonkwaliteit in de verschillende keren, inclusief een aanzienlijk vermindering van het doorgaand (vracht) verkeer door Huissen.

E. Cretier, 8 januari 2026