



# ROBUUST WEGENNETWERK

REGIO ARNHEM NIJMEGEN



POSITION PAPER

**SLIM**

regio **arnhem  
nijmegen**

## POSITION PAPER HOOFDWEGEN - REGIO ARNHEM NIJMEGEN

“Een gezamenlijke wegaanpak is urgent en noodzakelijk”

**Het hoofdwegennet in de regio Arnhem Nijmegen is kwetsbaar. De bereikbaarheid (+ leefbaarheid en veiligheid) van de regio Arnhem Nijmegen staat steeds meer onder druk: een gezamenlijke wegaanpak is urgent en noodzakelijk!**

### **In deze position paper hoofdwegen regio Arnhem Nijmegen richten wij ons op de prioriteit: Robuust hoofdwegennetwerk**

Het hoofdwegennet in de regio Arnhem Nijmegen is kwetsbaar. De bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen staat steeds meer onder druk, een gezamenlijke wegaanpak is urgent en noodzakelijk! Robuuste oplossingen juist op het hoofdwegennetwerk zijn nodig om de leefbaarheid in de steden en kernen te behouden. Bij congestie ontstaan in de regio diverse ongewenste sluiproutes die de leefbaarheid onder druk zetten. De doortrekking en gedeeltelijke verbreding van de A15 en de verbreding van de A12 (project ViA15) pakken grote knelpunten in het hoofdwegennetwerk aan. Het project ViA15 zorgt voor een oplossing van de dagelijkse problemen op de Pleyroute en de A12 op de corridor tussen Arnhem en de Achterhoek. Regionaal bestaat nog wel zorg over de verkeersdoorstroming op de A50 rondom knooppunt Bankhoef. Aanpak hiervan is voor de samenwerkende gemeenten topprioriteit. Op regionale schaal kent zowel de bereikbaarheid van de A325, de N322, de zuidflank van Nijmegen als de oostkant van Arnhem onze zorg.

### **REGIONALE AANPAK HOOFDWEGEN**

#### **1. Aanpak A50-Bankhoef (Ewijk-knooppunt Bankhoef-Paalgraven) = middenlange termijn**

De verkeersproblemen op de A50-corridor Nijmegen-Eindhoven nemen steeds verder toe. Het MIRT-onderzoek dat onlangs is gestart, moet de oorzaken van de problemen achterhalen en mogelijke oplossingen in kaart brengen. De A50 tussen Nijmegen en Eindhoven is van groot belang voor het economisch functioneren van de regio's Arnhem/Nijmegen en Oost-Brabant. De rol van de A50 als corridor in het sterk toenemende goederenvervoer, dat vooral een oost-west relatie heeft, is groot en groeiende. Op delen van de corridor, vanaf A1, A12, A15 en A2, gebruikt vrachtverkeer de A50 op weg naar het achterland. De A50 is daardoor mede een verbindende schakel tussen Randstad en achterland. De capaciteit van de A50 staat onder druk. De problematiek manifesteert zich vooral op het vervolg wegvak tussen knooppunten Ewijk en knooppunten Paalgraven (Oss/'s-Hertogenbosch). Het doel van dit MIRT-onderzoek is om in beeld te krijgen wat de gevolgen zijn van het potentieel verkeersknelpunt op de A50 voor de economische groei, de arbeidsmarkt (voor hoog en middelbaar opgeleiden) en de ontwikkeling van de Topsectoren Health & Life Sciences. Op basis van het MIRT-onderzoek zal in 2019 een besluit worden genomen of maatregelen nodig zijn. De regio gaat een verkenning starten naar de snelfietsroute tussen Wijchen en Oss. Wij willen dat dit in samenhang wordt gebracht met de MIRT-aanpak.

#### **WAT WILLEN WIJ**

- Een voortvarende MIRT-aanpak met gerichte maatregelen die bijdragen aan de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de regio.
- De regio wil aandacht voor de snelfietsroute Wijchen-Oss. De regio pleit voor een verkenning in 2020 in samenhang met de MIRT-verkenning.

#### **2. Betere doorstroming Oostflank stedelijk netwerk Arnhem (Liemers) = korte termijn**

Rondom de A12 vanuit de Liemes en de Achterhoek richting Arnhem is er bijna elke dag filevorming. 's-Morgens richting het westen en 's-middags richting het oosten. Elk jaar kost dit 10-15 miljoen (excl. incidenten). 1300 incidenten veroorzaken nog eens extra files. De wegdelen zitten volledig aan haar capaciteit met daarbij o.a. als kenmerk: Veel lange afstandsverkeer en een zeer hoog percentage vrachtverkeer. De komende periode zijn er grote fysieke maatregelen gepland (VIA15 en aanpak IJsselbruggen). De bereikbaarheid van de regio is in het geding. In het programma Slim&Schoon Onderweg en de 'gedragsaanpak A12 Stimuleren Anders Reizen' proberen we het ergste leed te verminderen, maar er is meer nodig. In de Liemers wonen & werken ruim 100.000 mensen. De regio maakt zich hard om versneld een totale bereikbaarheidsaanpak als pilot/proefproject op te starten en een ieder uit te dagen met ons mee te denken over mogelijke scenario's en maatregelen. Een 'out of the box-aanpak' is hierbij wenselijk, waarbij de regio graag de mogelijkheden willen uitwerken die met name het langeafstandsverkeer kunnen scheiden van het lokale/regionale verkeer. Het dynamisch benutten van het bestaande netwerk moet worden versterkt (medegebruik busbanen, flexibele rijbaanindelingen & snelheden). Ook wil de regio gaan voor uitbreiding van permanente en tijdelijke P&R (met de daarbij behorende feedering) en wil het innovatieve ideeën als pilot realiseren en de effecten monitoren.

#### WAT WILLEN WIJ

- De regio wil een 'out of the box- totale bereikbaarheidsaanpak', waarbij de publieke en private partners de handen ineenslaan;
- De regio daagt wegbeheerders uit om het gebruik van het bestaande wegennet dynamischer in te richten;
- De regio wil afspraken met het bedrijfsleven en onderwijssector om actief de verschillende mogelijkheden voor flexibele begintijden te implementeren;
- De regio wil tijdsafhankelijke toegang/beperving gebruik hoofdwegennet onderzoeken en sluit fysieke maatregelen niet uit;
- de regio wil gaan voor uitbreiding van permanente en tijdelijke P&R (met de daarbij behorende feedering) en wil het innovatieve ideeën als pilot realiseren en de effecten monitoren.

### **3. Doortrekken A15 (uitbouw A12 Duiven – Oud-Dijk en A15 Ressen - Valburg) = middenlange termijn**

De aanbesteding van het project ViA15 is in juni 2018 gestart. De gunning is voorzien voor begin 2020. Planning is dat de realisatie start in de loop van 2020 en de openstelling plaatsvindt in de periode 2022-2024. De regio ondersteunt de gemaakte afspraken, maar vragen wel aandacht voor de gevolgen voor het onderliggend wegennet.

De regio ondersteunt de gebiedsopgave Gelderse Corridor. Wij willen niet alleen dat er een nieuwe railterminal Gelderland (RTG) wordt gerealiseerd, maar wij willen ook zorgen voor een verbetering van de kwaliteit van het omringende gebied. Samen met betrokken partners zijn wij bezig om een duurzame (en verkeerskundige) oplossing voor de lange termijn te verkennen. Vanuit het project ViA15 is toegezegd een mogelijke bijbestelling (voor een nieuw viaduct afslag 38) op te nemen in het DBFM-contract en de nog te sluiten bestuursovereenkomst tussen RWS en beide gemeenten (in hun hoedanigheid als wegbeheerder). Dit biedt enkel de mogelijkheid werkzaamheden gecombineerd uit te laten voeren door de aannemer, maar betekent niet dat de maatregelen ook gefinancierd worden uit het budget van ViA15. Daarover moeten aparte afspraken worden gemaakt. In het BO MIRT Goederenvervoercorridors op 21 november 2018 is afgesproken dat Rijk en Regio (provincie en gemeenten) samen de kosten dragen van de aanpassing van het viaduct Elst onder voorwaarde dat de plannen voor de doorontwikkeling van het logistiek knooppunt Nijmegen de noodzaak onderbouwen. Daarnaast treffen de partners de noodzakelijke voorbereidingen voor de “meekoppelkans” om de aanpassing van het viaduct Elst mee te nemen in de aanbesteding ViA15.

De Noord-zuid verbinding en ontsluiting op de A15 is nog onvoldoende uitgewerkt. Vanuit economisch perspectief en vanuit leefbaarheidspectief is een toekomstbestendige, robuuste en veilige aansluiting tussen A15 en het onderliggend wegennet essentieel. Voor de regio of gemeenten die grenzen aan de nieuwe A15 is dit wenselijk om wonen en werken op een goede manier te kunnen combineren. Zonder maatregelen is een terugslag op de A15 / onderliggend wegennet te verwachten. De regio vindt het belangrijk dat de geplande tol van de A15 afgaat.

#### **WAT WILLEN WIJ**

- De regio wil een voortvarende realisatie van de doortrekking/reconstructie A15/A12;
- De regio wil geen tol op de geplande A15;
- De regio wil een kwalitatief goede ontsluiting van afslag 38 en daarmee de doorstroming van het regionale verkeer (auto, fiets en OV) verbeteren;
- De regio wil een verbetering van de kwaliteit van het gebied rondom het RTG;
- De regio wil een uitwerking van de ‘spin off’ van de A15 (welke kansen / bedreigingen zijn er?).

#### 4. Robuuste A325/N325 = middenlange termijn

De belangrijkste provinciale route van Gelderland ligt tussen knooppunt Ressen en Velperbroek. Hij omvat de A325 – Nijmegenplein – Pleyroute. De A325 (inclusief de civiele kunstwerken) voldoet niet aan de moderne inrichtingseigen en is constructief gezien aan het einde van zijn levensduur. Het gebruik van het gebied rond de A325 is sinds de aanleg van deze weg (40er jaren vorige eeuw) gewijzigd van agrarisch naar verstedelijkt gebied waarin Park Lingezegen is gerealiseerd. Een dergelijke verandering stelt andere eisen aan infrastructuur. Uit onderzoek is gebleken dat, ondanks de doortrekking van de A15, de verkeersafwikkeling van het Nijmegenplein op termijn een steeds groter probleem zal worden en afwikkeling richting Arnhem centrum en de aansluiting op de A12 aan hun grens zitten. Daarom willen wij samen met de provincie Gelderland gaan voor een integrale verkenning naar de hele route tussen Ressen en Velperbroek. Daarbij is het belangrijk om een goed beeld te hebben van de regionale ontwikkelingen en problematiek (ontsluiting Huissen, afwikkeling van het Nijmegenplein, implementatie park Lingezegen, Dorpensingel, Velperbroek etc), zodat kan worden gezocht naar een toekomstvaste oplossing.

Wij willen samen met de provincie komen tot een regionale versie die daarop aansluit en inzoomt. Deze integrale regionale doorkijk op de ruimtelijke ontwikkeling op de (middel)lange termijn maakt het mogelijk om bijvoorbeeld inzicht te krijgen in de toekomstige behoefte aan mobiliteit in het gebied en in welke modaliteiten we moeten investeren om dat te faciliteren. Voor het verschil tussen beschikbare capaciteit en de toekomstige behoefte aan mobiliteit moeten oplossingen worden gevonden. De regio wil hierbij de plannen rondom Park Lingezegen en de doortrekking van de Dorpensingel nadrukkelijk meenemen. Vragen die daarbij aan de orde komen zijn bijvoorbeeld op welke modaliteiten wil de regio inzetten, of is uitbreiding van een modaliteit wel mogelijk. Dat kan uiteindelijk worden vertaald naar een mobiliteitsagenda A325/N325, compleet met werkprogramma, prioritering, geschatte kosten ed.

#### WAT WILLEN WIJ

- De regio wil een actieve bijdrage leveren aan de provinciale verkenning;
- De regio wil een robuuste A325/N325 en optimale doorstroming van het Nijmegenplein;
- De regio wil een goede inpassing van het Velperbroek, park Lingezegen, ontsluiting Huissen en de Dorpensingel op de A325/N325.

## 5. **Betere doorstroming zuidvleugel stedelijk netwerk Nijmegen = korte termijn**

Een aantal belangrijke regionale wegen functioneren in samenhang met overige verbindingen de zuidflank van de regio Arnhem Nijmegen. In het gebied hebben we te maken met de bereikbaarheidsopgave van de economische kerngebieden Nijmegen Heyendaal en Nijmegen Centrum. Er zijn verschillende problemen:

- Een matige doorstroming van het verkeer op de N844 tussen Malden en Nijmegen;
- Verkeersveiligheid op de A73;
- Een overbezetting van de spitstreinen tussen Boxmeer en Nijmegen Heyendaal;
- Doorstromingsproblemen op de N844 (Malden-Nijmegen) en de N322 (Druten-Nijmegen);
- Sluipverkeer;
- Routes landbouwverkeer;
- Daarnaast zijn de verschillende gemeentelijke inprikkers als Hatertseweg en Graafseweg waar de doorstroming, de veiligheid en de leefbaarheid in het geding is.

In wisselend verband zijn in de zuid - zuidwestflank van de regio oplossingsrichtingen verkend en besproken. De oplossingsrichtingen (soms beleidswensen en soms beleidsvoornemens) variëren op schaalniveau - van lokaal tot regionaal en hebben maar sporadisch geleid tot gerichte maatregelen (Duurzaam bereikbaar Heijendaal incl. slim roosteren, de snelfietsroute Nijmegen-Malden-Mook-Cuijk, het station Molenhoek en onlangs de gemaakte bestuurlijke afspraken over de elektrificatie van de Maaslijn). De regio maakt zich zorgen voor de toenemende druk op het bestaande wegennet en wil analoog aan de in punt 2 beschreven aanpak voor een betere doorstroming Oostflank stedelijk netwerk Arnhem (Liemers) een vergelijkbaar proces voor de zuidvleugel stedelijk netwerk Nijmegen.

### WAT WILLEN WIJ

- De regio wil een 'out of the box- totale bereikbaarheidsaanpak', waarbij de publieke en private partners de handen ineenslaan;
- De regio daagt wegbeheerders uit om het gebruik van het bestaande wegennet dynamischer in te richten;
- De regio wil afspraken met het bedrijfsleven en onderwijssector om actief de verschillende mogelijkheden voor flexibele begintijden te implementeren;
- De regio wil tijdsafhankelijke toegang/beperking gebruik hoofdwegennet onderzoeken en sluit fysieke maatregelen niet uit;
- de regio wil gaan voor uitbreiding van permanente en tijdelijke P&R (met de daarbij behorende feedering) en wil het innovatieve ideeën als pilot realiseren en de effecten monitoren.
- Fysieke maatregelen op de N322 Druten-Nijmegen en een gerichte aanpak op de N844 Malden-Nijmegen.