

Datum : [redacted]
Zaaknummer : [redacted]
Contactpersoon : [redacted]
Telefoonnummer : [redacted]

Onderwerp: Afsluiting Rijkerswoerdsestraat

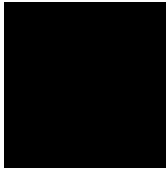
Geachte [redacted]


Op [redacted] mailde u de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem, gemeente Lingewaard en gedeputeerde staten van de provincie Gelderland over een met informatieborden aangekondigde afsluiting van het viaduct over de A325 in de Rijkerswoerdsestraat in Arnhem ter hoogte van de Rijkerswoerdse Plassen (hierna: viaduct). Naar aanleiding van deze aankondiging stelde u de verschillende colleges een aantal vragen. In deze brief leest u onze reactie op deze vragen.

Enkele jaren geleden is de provincie Gelderland gestart met de voorbereiding voor vervanging of versterking van een aantal viaducten aan de A325, waaronder het viaduct in de Rijkerswoerdsestraat. Omdat de feitelijke vervanging of versterking nog enige tijd zou duren, voerde Movares adviseurs & ingenieurs in opdracht van de provincie Gelderland een visuele inspectie uit om te bepalen of het viaduct tot 2021 veilig berijdbaarheid was. De conclusie luidde echter dat het veilig functioneren van het viaduct tot 2021 niet voldoende kon worden gegarandeerd.

Hoewel het viaduct in 2009 gesloten is voor voertuigen met een aslast van 4,8 ton of hoger, maken er nog steeds te veel (zware) voertuigen van het viaduct gebruik. Vanwege de noodzaak tot verdere maatregelen wilden we het viaduct in eerste instantie voor alle motorvoertuigen gesloten verklaren, met uitzondering van aanwonenden. Wij zien nu van dit voornemen af, mede vanwege het feit dat de provincie Gelderland de bereikbaarheid van dit gebied tussen Arnhem, Lingewaard en Overbetuwe in een breder kader onderzoekt en we de resultaten hiervan afwachten. Wel onderzoeken we of er in de tussentijd extra verkeersmaatregelen nodig zijn om de veiligheid van het gebruik van het viaduct in de tussentijd te kunnen waarborgen, bijvoorbeeld in de vorm van een verdere aslastbeperking. Vooralsnog kunt u dus met uw auto van de Rijkerswoerdsestraat gebruik blijven maken.

In uw mail geeft u aan dat er sprake is van rechtsongelijkheid omdat u als bewoner van Huissen niet via de Huissensedijk en Mooieweg naar bepaalde bestemmingen kunt rijden en bewoners uit Arnhem wel. U vindt het met name onterecht dat u als bewoner van Huissen moet omrijden als u de Loostraat wilt bereiken, terwijl dat niet geldt voor bewoners van Arnhem. U verzoekt ons aan deze rechtsongelijkheid een einde te maken.



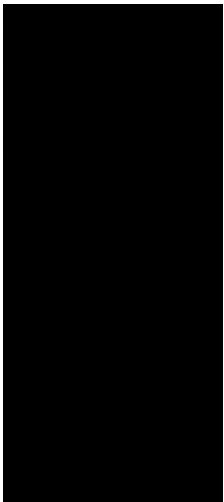
Datum: 21 september 2020
Zaaknummer: 
Pagina: 2

De gedeeltes van de Huissensedijk en de Mooieweg waar het om gaat zijn sinds 1991 gesloten voor alle motorvoertuigen, met uitzondering van bestemmingsverkeer. In eerste instantie uitsluitend met borden en later met dynamische afsluitingen, omdat de geslotenverklaringen massaal genegeerd werden. Over de hieraan ten grondslag liggende verkeersbesluiten is uitvoerig onderhandeld en geprocedeerd. Dit heeft er onder andere toe geleid dat bewoners en bedrijven aan de afgesloten gedeeltes van de Huissensedijk en de Mooieweg sleutels en ontheffingen kregen. Ook bij de keuze van de locaties van de dynamische afsluitingen is met name met hun belangen rekening gehouden. Deze bewoners en bedrijven hebben echter een bijzonder belang die zich onderscheidt van alle andere weggebruikers. Het plaatsen van een dynamische afsluiting heeft voor alle andere gebruikers van motorvoertuigen uit Arnhem en Huissen tot gevolg dat zij moeten omrijden om een bepaalde bestemming te bereiken. Hieraan valt echter niet te ontkomen. In deze zin is er volgens ons echter geen sprake van rechtsongelijkheid en is zijn er ook overigens geen redenen om op de sinds 1991 geldende geslotenverklaringen terug te komen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
namens het college,

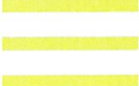





Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen
T.a.v. het Algemeen Bestuur
Postbus 9029
6800 EL Arnhem





Datum
18 mei 2021

Zaaknummer
[Redacted]

Onderwerp
Lange termijn studie mobiliteit en
bereikbaarheid Arnhem-Nijmegen

Inlichtingen bij
[Redacted]

Blad
1 van 3

Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen
T.a.v. het Algemeen Bestuur
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Geachte bestuursleden,

De regio Arnhem-Nijmegen ontwikkelt zich snel. Door toenemende bedrijvigheid en woningbouwplannen zal de vraag naar mobiliteit groeien. Een goede bereikbaarheid van en in de regio is een belangrijke randvoorwaarde voor goede ruimtelijke ontwikkeling en tijdige anticipatie hierop is noodzakelijk. De afgelopen periode hebben wij daarom voor deze regio een préverkenning uitgevoerd naar de lange termijn ontwikkeling van het gebied rond de verbinding Arnhem - Nijmegen.

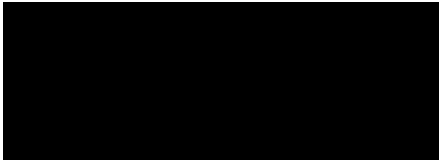
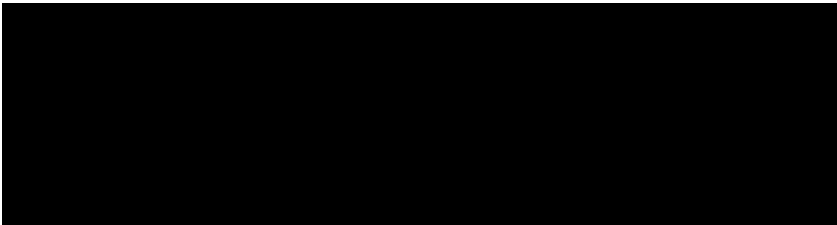
De reconstructie van de A325 speelt bij deze ontwikkeling een belangrijke rol. De weg voldoet niet aan de huidige inrichtingseisen, daarnaast zijn de viaducten Rijkerswoerdsestraat en Elsterbrug en de Lingeduiker aan vervanging toe. In de préverkenning is gezocht naar een toekomstbestendige vervanging.

Uit de doorrekening van het verkeersmodel tot 2040 blijkt dat de route A325/Pley meer verkeer moet afwikkelen dan deze in de huidige vormgeving kan faciliteren. Uitbreiding van capaciteit zal echter leiden tot structurele filevorming voor de aansluiting op de gemeentelijke infrastructuur. De stedelijke ontsluitingswegen zijn niet berekend op afwikkeling van een grotere hoeveelheid autoverkeer. Uitbreiding van de ontsluitingswegen is niet aan de orde en om te voorkomen dat het netwerk overbelast raakt moeten we op zoek naar andere – multimodale – oplossingen, conform onze Visie op een Bereikbaar Gelderland. Te denken valt daarbij aan het stimuleren van ander reisgedrag, de aanleg van hub's, uitbreiding van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk.

De afsluitende notitie van de préverkenning is bijgevoegd bij deze brief. De conclusie is, dat het vervolgetraject leidt tot twee werksporen. De uitgangspunten zoals wij die zien, zetten we hieronder uiteen.

Werkspoor 1

De ruimtelijke plannen beïnvloeden de behoefte aan mobiliteit. Het is dan ook belangrijk om in een vroeg stadium te kijken of en hoe de veranderende vraag naar mobiliteit kan worden gefaciliteerd.



Een goed voorbeeld hiervan zijn de Verstedelijkingsstrategie en de Woondeal. Keuzes vanuit de woonopgave gemaakt hebben direct gevolgen voor mobiliteit. Zeker in deze regio, waar capaciteit van het wegennet nu al zo onder druk staat en de uitbreidingsmogelijkheden beperkt zijn, is een integrale, goed afgestemde aanpak essentieel om de behoefte aan mobiliteit ook op termijn te kunnen blijven faciliteren.

Naast automobilititeit kijken we in lijn met onze visie op bereikbaarheid ook naar beïnvloeding van reisgedrag en het gebruik van fiets, openbaar vervoer en hub's. Provincie, regio en gemeenten trekken daarom samen op om het huidige (auto)verkeersmodel te vervangen door een multimodaal model, waarbij alle modaliteiten (OV, auto, fiets etc.) worden beschouwd. Zo wordt de samenhang inzichtelijker en komen we beter tot integrale oplossingen.

De ambtelijke vertegenwoordiger van uw organisatie heeft hier enthousiast op gereageerd. Deze aanpak sluit ook aan bij de visie op bereikbaarheid, zoals de Provincie die onlangs heeft vastgesteld. Hierdoor wordt de oplossing mogelijk gevonden bij een andere modaliteit, misschien wordt de oplossing voor een autoverkeer gerelateerd vraagstuk wel gevonden door een optimalisatie van het openbaar vervoer.

Vooruitlopend op het multimodale model verkennen we deze, ook voor ons, nieuwe werkwijze. Het ambtelijke aanspreekpunt binnen uw organisatie nodigen we wederom uit te participeren in dit proces. De realisatie van maatregelen die voortvloeien uit deze verkenning hangt af van de urgentie, het oplossend vermogen en beschikbaarheid van middelen.

Werkspoor 2

Een toekomstbestendige A325 heeft geen uitbreiding van capaciteit. Wel moeten ontbrekende delen van de vluchtstroken worden aangelegd en bestaande delen worden verbreed, zodanig dat deze in de toekomst kunnen worden gebruikt als doelgroepstrook. Dit kan voor bijvoorbeeld Hoogwaardig Openbaar Vervoer, als uit de multimodale analyses blijkt dat dit een oplossing is om het autogebruik terug te dringen. De overspanning van de nieuw te bouwen viaducten en Lingeduiker wordt daardoor groter.

In de préverkenning is gebleken, dat er geen eenduidig beeld bestaat voor het gebruik van de infrastructuur binnen Park Lingezegen. Wij vragen de gemeente Overbetuwe daarom aan te geven op welk gebruik de route, parallel aan de Linge, moet worden vormgegeven in relatie tot de Elsterbrug. Ook voor het viaduct Rijkerswoerdsestraat is dit onderwerp van gesprek, ingeval de provincie dit viaduct in eigendom van de gemeente Arnhem overneemt. Hierover worden verkennende gesprekken gevoerd.

In de préverkenning is ook gekeken naar een doorlaatwerk ter plaatse van de Linge kruising. Dit heeft een functie bij het beperken van gevolgen in geval van een dijkdoorbraak, zgn. Meerlaagse Hoogwaterveiligheid. Vanuit het bestuur van Park Lingezegen is hieraan de wens gekoppeld het viaduct Elsterbrug te vervangen door een tunnel. Omdat dit een aanzienlijke investering betreft is gevraagd de meerwaarde van een tunnel te onderzoeken. De wegbeheerders binnen Park Lingezegen kunnen echter geen eenduidig beeld geven van het gewenste gebruik van de infrastructuur in het park en daardoor kan de meerwaarde niet worden onderzocht. De kosten voor een tunnel gekoppeld aan de wens vanuit Meerlaagse Hoogwaterveiligheid worden geraamd op

Datum
18 mei 2021



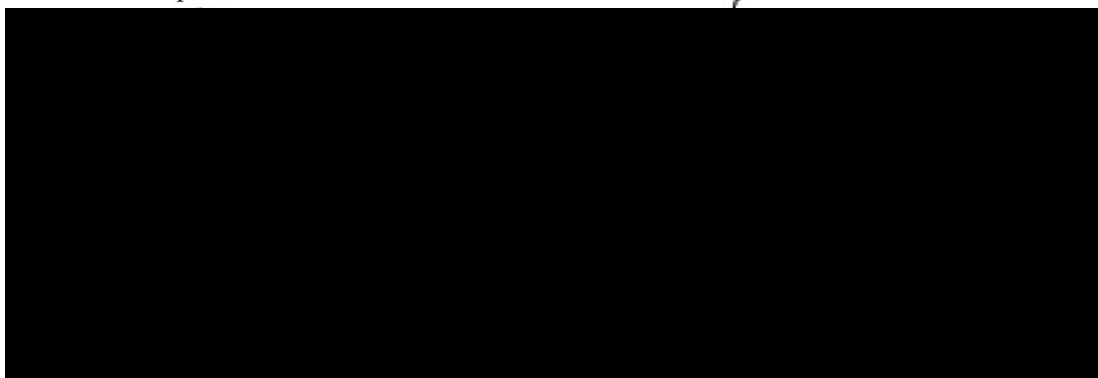
Blad
3 van 3

vijftien miljoen euro. Om een doorlaatwerk op te nemen in de scope van de verkenning A325 moet er vanuit het project Meerlaagse Hoogwaterveiligheid zicht komen op financiering van de meerkosten.

Op basis van deze uitgangspunten, en afgestemd op werkspoor 1, start binnenkort de volgende fase, de verkenning. Het ambtelijke aanspreekpunt binnen uw organisatie nodigen we uit te participeren in dit proces.

Een goede samenwerking is van belang om ook op termijn de bereikbaarheid van en in deze regio te borgen. Daarom stellen we voor dat onze ambtelijke organisaties de voorbereiding starten om op korte termijn te komen tot een bestuurlijk overleg.

Met vriendelijke groet,
Gedeputeerde Staten van Gelderland



Notitie

Datum
18 mei 2021

Zaaknummer

Blad
1 van 5

Aan

Kopie aan

Van

Onderwerp

Afronding pré verkenning Arnhem - Nijmegen

Afronding préverkenning Arnhem – Nijmegen

Inleiding

De A325 is gebouwd in de jaren 40 van de vorige eeuw. De civiele kunstwerken zijn aan het einde van hun levensduur en de weginrichting voldoet niet aan de huidige eisen. De provincie werkt naar een toekomstbestendige reconstructie van deze weg. De Pleyroute, het aansluitende deel van de verbinding tussen de knooppunten Ressen – Velperbroek kent afwikkelingsproblemen. Ook hiervoor is de vraag hoe te komen tot een toekomstbestendige inrichting.

Uit de doorrekening van het verkeersmodel tot 2030 en 2040 blijkt dat door de geplande ruimtelijke ontwikkelingen de automobiliteit in het gebied sterk blijft groeien. Daarnaast leidt de woondeal met het Rijk ertoe dat reeds geplande woningbouwplannen versneld worden gerealiseerd én deze op een aantal locaties verder worden uitgebreid. Het resultaat zal zijn dat de berekende situatie 2040 eerder wordt bereikt.

De autoverplaatsingen over de route A325 / Pleyroute betreft hoofdzakelijk herkomst- en bestemmingsverkeer over relatief korte afstanden. De gemeenten Arnhem en Nijmegen hebben aangegeven dat de stedelijke ontsluitingswegen de maximale capaciteit hebben bereikt, ook kunnen de stedelijke netwerken niet meer verkeer verwerken. Daardoor moeten we accepteren dat verdere capaciteitsuitbreiding van de route A325 / Pleyroute niet functioneel is. Er zullen steeds meer en langduriger filevorming ontstaan voor de aansluitingen op de gemeentelijke infrastructuur. De doortrekking van de A15 zal ertoe leiden dat er (tijdelijk) verlichting ontstaat, omdat een deel van het doorgaande verkeer deze nieuwe route kiest. Aandachtspunt daarbij is de geplande tolheffing. Ingeval deze vervalt, maakt naar verwachting een groter deel van de doorgaande verkeersstroom gebruik van deze nieuwe route, hetgeen de route A325 / Pleyroute wat meer ontlast. De Rijkswegen A15, A12 en A50 zijn de routes voor het doorgaande verkeer. Nadat de A15 is doorgetrokken, wordt de functie van de A325 meer nog dan nu een regionale gebiedsontsluitingsweg.

Datum
18 mei 2021

Zaaknummer
[REDACTED]

Blad
2 van 5

Als gevolg van de beperkende verwerkingscapaciteit van de stedelijke ontsluitingswegen heeft het, zoals aangegeven, geen zin om de capaciteit van de route A325 / Pleyroute uit te breiden. De verkeersafwikkeling op deze route is op dit moment naar de laatste stand van de techniek zo optimaal mogelijk ingericht.

Deze préverkenning leidt tot een vervolgproces over twee werksporen. Als eerste een brede verkenning naar het beheersbaar houden van de toenemende mobiliteitsvraag in het gebied Arnhem – Nijmegen. Daarnaast de verkenning naar een toekomstbestendige inrichting van de A325.

Werkspoor 1

Door het gebruik van andere modaliteiten en het wisselen van modaliteit gedurende een reis te stimuleren én goed te faciliteren kunnen we het autogebruik op de korte afstand ontmoedigen. Dit is belangrijk om de bereikbaarheid van en in het gebied voor het (vracht)autoverkeer op peil te houden. Daarom moet in de volle breedte naar mobiliteit en het reisgedrag worden gekeken. Daarnaast is inzicht nodig in de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied Arnhem – Nijmegen, de invloed daarvan op de behoefte aan mobiliteit en de samenhang tussen de modaliteiten. Een multimodaal verkeersmodel is daarvoor een essentieel hulpmiddel. Daarom is met de regio en betrokken gemeenten hierover het gesprek gevoerd. Het initiatief om te komen tot vervanging van het huidige unimodale (auto) voor een multimodaal verkeersmodel voor deze regio wordt breed gedeeld. Samen met de Regio wordt dit initiatief uitgewerkt en op korte termijn wordt een concreet voorstel tot aankoop ingediend.

Vooruitlopend op het multimodale verkeersmodel is in het kader van de woondeal een mobiliteitsscan gemaakt. Om een indicatie van de gevolgen van deze ruimtelijke ontwikkeling te krijgen, wordt op hoofdlijn gekeken naar de verkeerseffecten.

Ruimtelijke ontwikkelingen als woningbouw en bedrijventerreinen leiden tot meer behoefte aan mobiliteit. Daarnaast zijn er ontwikkelingen die ruimtelijke claims in zich hebben als RES-sen, natuurontwikkeling e.d. Om toekomstbestendige, duurzame ontwikkelingen mogelijk te maken moeten deze in samenhang worden gezien. In de huidige situatie is de informatie hierover vaak gefragmenteerd beschikbaar. Het is niet altijd even duidelijk welke ontwikkelingen en initiatieven waar worden voorzien. Bij zowel de gemeenten, de regio als de provincie bestaat de behoefte aan een hulpmiddel om dit mogelijk te maken. Daarom hebben wij het initiatief genomen tot het maken van een projectenkaart. Op deze kaart is zichtbaar dat er ontwikkelingen zijn, klik je ze aan dan opent een scherm met basisinformatie als: welk type initiatief, de omvang, de initiatief nemende partij en de contactpersoon. Het gebruik en actualiseren van de kaart zijn aandachtspunten, maar het initiatief is enthousiast ontvangen.

Aanzet verkenningsopdracht werkspoor 1

De verkenning moet, vanuit de problematiek gedreven:

- inzicht geven in de gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen op het gebruik van (vracht)auto, openbaar vervoer fiets en lopen;
- per modaliteit de ontwikkeling van de stromen herkomst- en bestemmingsverkeer uitwerken. Daarbij duidelijk inzicht geven over de aanwezige of ontbrekende infrastructuur, de capaciteit daarvan en de knelpunten die we zien ontstaan;

Datum
18 mei 2021

Zaaknummer

Blad
3 van 5

- de samenhang tussen de modaliteiten uitwerken en op basis daarvan onderzoeken waar hub's gewenst zijn;
- aanknopingspunten leveren om het reisgedrag te beïnvloeden.

Om dit mogelijk te maken wordt een functionele overlegstructuur ontwikkeld. Binnen de provinciale organisatie omvat deze o.a. inhoudelijk vakspecialisten, de betrokken werkvelden en de verschillende bouwstenen zoals die zijn gedefinieerd in de Visie voor een bereikbaar Gelderland. Daarnaast wordt de overlegstructuur zodanig opgezet, dat ook de partners in het gebied goed zijn aangehaakt. Ook wordt een regulier bestuurlijk overleg over dit dossier voorzien. Om geen tijd te verliezen maken we, totdat het multimodale verkeersmodel operationeel kan zijn, gebruik van de mobiliteitsscan.

Werkspoor 2

A325

De A325 is aangelegd in de jaren veertig van de vorige eeuw. De civiele kunstwerken zijn aan het einde van hun levensduur. Met name de staat van onderhoud van het viaduct Rijkerswoerdsestraat, in eigendom bij Gemeente Arnhem, is een aandachtspunt. Daarom zit er een aslastbeperking op. Ook voldoet de vormgeving van de A325 niet aan de huidige ontwerpeisen. Zo zijn sommige in- en uitvoegstroken te kort, de vluchtstroken te smal en op sommige plaatsen ontbreken deze.

Toekomstbestendige vervanging van de civiele kunstwerken A325

Door de ontwikkeling van Park Lingezegen is het gebruik van de infrastructuur door dit gebied sterk veranderd. De voormalige landbouwwegen worden nu veelal gebruikt door recreatief verkeer. Daarnaast worden deze wegen gebruikt door sluipverkeer tussen Elst en Bemmelen of Huissen. Het is gebleken dat het actief ontmoedigen van dit sluipverkeer een bestuurlijk gevoelige aangelegenheid is voor zowel gemeente Overbetuwe als gemeente Lingewaard. Gemeente Arnhem speelt in deze discussie ook zijdelings een rol. Zij wil het autogebruik van de route over het viaduct Rijkerswoerdsestraat (over de A325) verder ontmoedigen o.a. in verband met de recreatie rond Rijkerswoerdse plassen. Dit terwijl gemeente Lingewaard vasthoudt aan het huidige gebruik.

Uit bestuurlijk overleg van Park Lingezegen is een aanvullende verkenningsvraag gesteld over de Linge-kruising. "Wat is de meerwaarde van de oplossing, waarbij de weg langs de Linge onder de A325 wordt doorgevoerd, voor het gebied?" Het is vanuit het bestuur van Park Lingezegen de gewenste oplossing. Maar het is fors duurder dan een oplossing vergelijkbaar met de huidige situatie (Elsterbrug) en het is onduidelijk wie de meerkosten zal dragen. Doordat de betrokken gemeentebesturen geen eenduidig beeld kunnen geven over het gewenste gebruik van de infra door het park en rond deze kruising is deze verkenningsvraag niet concreet te maken. Deze vraag is ontstaan nadat, op verzoek van het programma 'meerlaagse hoogwaterveiligheid', is onderzocht of de A325 ter hoogte van de Linge-kruising iets kan worden verhoogd om ruimte te creëren voor een doorlaatwerk. Dit kan in bepaalde situaties extreme gevolgen van een dijkdoorbraak voor het gebied verzachten. Een dergelijke reconstructie is mogelijk en kan indien gewenst, en bij zicht op middelen, verder worden onderzocht. De meerkosten van deze reconstructie komen voor rekening van het programma 'meerlaagse hoogwaterveiligheid'.

Datum
18 mei 2021

Zaaknummer
[REDACTED]

Blad
4 van 5

Het gewenste gebruik van de infra door Park Lingezegen blijft onduidelijk. De kwaliteit van het viaduct Rijkerswoerdsestraat is echter zodanig slecht, dat deze op korte termijn moet worden vervangen om risico's te voorkomen. Om voortgang in het proces te krijgen is het raadzaam om voor de inrichting van de te vervangen viaducten aan te sluiten op de inzichten die volgen uit de verkeerskundige visie die het Park eerder heeft opgesteld. Deze komt op hoofdlijn ook overeen met de wensen van de verantwoordelijk wegbeheerders. Zo lijkt de gemeente Overbetuwe de weginrichting van de route langs de Linge geschikt te willen maken als hoofdroute voor het landbouwverkeer door het gebied. De Elsterbrug moet dan voldoende breed zijn om dit te faciliteren. Gemeente Arnhem, eigenaar van het viaduct Rijkerswoerdsestraat, wil het nieuwe viaduct zodanig inrichten dat het aansluit op autoluw gebruik van de Rijkerswoerdsestraat, waarbij de nadruk ligt op veiligheid voor fietsers, voetgangers, ruiters en ander recreatief gebruik.

A325 / Pleyroute

Na de doortrekking van de A15 kan de functie van de verbinding A325 / Pleyroute worden gedefinieerd als een 'regionale gebiedsontsluitingsweg'. Nu duidelijk is dat wegcapaciteit van de verbinding niet wordt uitgebreid, volstaat een profiel met 2x2 rijstroken. Daarnaast wordt verkend of op wegvak- of kruispuntniveau aanpassingen noodzakelijk zijn.

Door de groeiende behoefte aan mobiliteit is het realistisch rekening te houden met aanvullend openbaar vervoer tussen Arnhem en Nijmegen. De spoorverbinding tussen Arnhem en Nijmegen is in de huidige situatie al zwaar belast. Uitbreiding van het spoor is ingrijpend en kostbaar, daarom is het belangrijk om, in lijn met werkspoor 1, in samenhang met andere modaliteiten te kijken naar aanvullende, mogelijk andere, vormen van OV te kijken. Bij de reconstructie en functiewijziging van de A325 kan hier nu al op worden geanticipeerd. Door vluchtstroken aan te leggen van voldoende breedte wordt het mogelijk hierover in de toekomst bijvoorbeeld HOV lijnen te leiden.

In het huidige situatie (précorona) vormen het Nijmeegseplein en de aansluitingen van de Ir. Molsweg, de Westervoortsedijk en Lange water op de Pleyroute tijdens de spitsperiodes een dagelijks terugkerend knelpunt. In de verkenning kan worden onderzocht of oplossingen mogelijk zijn.

Aanzet verkenningsopdracht werkspoor 2

Pleyroute

Het voorstel is om de verkenning naar mogelijke kruispuntreconstructies van het Nijmeegseplein, Westervoortsedijk en het Lange Water onderdeel te maken van werkspoor 1. Uitkomsten uit die studie vormen input voor eventuele reconstructies.

A325

- Bereidt samen BOW en gemeente Arnhem de vervanging en de evt. overdracht voor van het viaduct Rijkerswoerdsestraat en enkele gemeentelijke duikers onder de A325 / Pleyroute. Deze duikers zijn belangrijk voor het waterschap en de provincie, maar in het gemeentelijke areaal spelen zij een ondergeschikte rol. Gezien het provinciale belang van deze verbinding is het mogelijk beter het eigendom naar ons toe te trekken.
- Verken de reconstructie van de A325 die leidt tot een toekomstbestendige inrichting. D.w.z.:

Datum

18 mei 2021

Zaaknummer**Blad**

5 van 5

- een weginrichting die past bij een 'regionale gebiedsontsluitingsweg'. Mogelijk moet over de functie van de weg een besluit worden genomen;
 - een wegprofiel van 2x2 rijstroken met vluchtstroken die geschikt zijn om in de toekomst als busbaan te worden gebruikt;
 - viaduct Rijkerswoerdsestraat vervangen door een viaduct dat de autoluwe inrichting van de kruisende weg ondersteunt;
 - de Elsterbrug vervangen door een viaduct dat het gewenste gebruik faciliteert;
 - de Lingeduiker vervangen door een brug. De lengte van de brug wordt mede bepaald door de evt. deelname van het project 'Meerlaagse Hoogwaterveiligheid'.
- Breng in beeld welke ruimtelijke procedures moeten worden doorlopen om deze reconstructie mogelijk te maken.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 6 april 2021 15:50
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Rijkerswoerdsestraat

Hoi [REDACTED]

Ik zal contact opnemen.

[REDACTED] [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 6 april 2021 15:06
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Rijkerswoerdsestraat

Beste [REDACTED]

Enige tijd geleden heb ik [REDACTED] (bewoner van Rijkerswoerdsestraat) te woord gestaan over de verkeersveiligheid.

Had hij nog een aantal resterende vragen over de toekomstige ontwikkelingen rondom het gebied. Hiervoor had ik eerst Hein gevraagd of hij contact met hem wilde opnemen maar dat is niet gebeurd. Weet jij hier meer over? In dat geval zou je dan contact op willen nemen met [REDACTED] en de ontwikkelingen toelichten?

Alvast bedankt!

Contactgegevens:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Met vriendelijke Groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 26 maart 2021 12:50
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Re: Rijkerswoerdsestraat

Goedemiddag [REDACTED]

Het is inmiddels alweer een aantal weken geleden.

Echter heb ik nog steeds geen reactie van jou terug mogen ontvangen op onderstaande mail.

Ook van de collega die jij verzocht hebt contact met mij op te nemen inzake de ontwikkelingen heb ik nog steeds niks vernomen.

Kan je mij vertellen hoe lang ik nog moet wachten op een reactie.

Het begint namelijk inmiddels heel vervelend te worden dat ik steeds reminders moet sturen voordat er een reactie terugkomt.

Graag ontvang ik uiterlijk binnen vijf werkdagen een reactie van jou en jouw collega.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 3 maart 2021 09:59

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Re: Rijkerswoerdsestraat

Goedemorgen [REDACTED]

Helaas heb ik wederom nog niks van je mogen vernemen op mijn onderstaande mail.

Zou je zo spoedig mogelijk een reactie kunnen geven op mijn mail.

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 9 februari 2021 10:33

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Re: Rijkerswoerdsestraat

Goedemorgen [REDACTED]

Dank voor je reactie.

De uitslag van de meting verbaasd mij niet. En dan hebben we het nog over een gemiddelde snelheid van 57 kilometer.

Nu kan de weg wel een open karakter hebben maar het blijft een 50 kilometer weg.

Ik denk dat regelmatig matrixborden ophangen niet voldoende is om de snelheid te gaan beperken.

Het aantal auto's moet teruggedrongen worden (zie mijn foto in vorige mail) en er zullen verkeer remmende maatregelen getroffen moeten gaan worden.

Er gaan echt nog een keer verkeersslachtoffers vallen. Hoe lang moet ik dit nog blijven roepen.

Graag wil ik ook nog even weten naar welke collega jij de toekomstige ontwikkelingen hebt doorgezet. Hier heb ik namelijk nog niks van vernomen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 5 februari 2021 10:51
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Rijkerswoerdsestraat

Beste [REDACTED]

Uit de snelheidsgegevens van matrixbord kunnen we concluderen dat de maximumsnelheid op de Rijkerswoerdsestraat hoger ligt dan dat we willen. De gemiddelde snelheid op Rijkerswoerdsestraat in de periode 28-nov tot 27-okt ligt op 57 km/u. Gezien de karakter van de weg is de gereden snelheid niet geheel verassend. De weg heeft namelijk een open karakter met kenmerken van een 60 km/u weg (buiten de bebouwde kom). Om de automobilisten bewust te houden van de rijksnelheid kunnen we met enige regelmaat weer een matrixborden plaatsen.

Voor wat betreft de vraag de ontwikkelingen, deze heb ik doorgestuurd naar een collega, met het verzoek om u van antwoord te voorzien.

Met vriendelijke Groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 26 januari 2021 09:34
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Rijkerswoerdsestraat

Goedemorgen [REDACTED]

Het is alweer een tijdje geleden dat wij elkaar gesproken hebben over de Rijkerswoerdsestraat. Afgelopen oktober/november heeft er ter hoogte van onze woning (Rijkerswoerdsestraat 19A) een snelheidsmeter gehangen.

Zou u mij kunnen vertellen wat deze metingen aan resultaat opgeleverd hebben?

Wij hebben het idee dat ondanks de Corona-tijd en het thuis werken, het verkeer op onze straat niet minder wordt.

Ook de snelheid van de auto's ten opzichte van de voetgangers, fietsers en hardlopers is aanzienlijk. Hierdoor is het een kwestie van tijd is dat er een ernstig ongeluk plaats gaat vinden.

Neem als gemeente de verantwoordelijkheid en zorg dat de bewoners van de wijk Rijkerswoerd die hier wandelen/fietsen en de dagjes mensen die naar park Lingezegen komen weer veilig over de

Rijkerswoerdsestraat kunnen zonder aan de kant te moeten springen of van de weg te worden geduwd door het autoverkeer.

Graag verneem ik van jou wat momenteel de ontwikkelingen zijn met betrekking tot Rijkerswoerdsestraat. Helemaal naar aanleiding van onderstaand stuk.

Er schijnt een grens dwars over die straat te lopen, maar het gedeelte waar dit plan betrekking op heeft is de verantwoordelijkheid van gemeente Overbetuwe. Dus die gaat ook over de afsluiting. Wij hebben het nog even nagezocht en in de **MER Visie 2025 Park Lingezen** staat het volgende hierover aangegeven:

→“Ten behoeve van een goede ontsluiting van de recreatiestrip langs de A325 in westelijke deel van het Waterrijk wordt een nieuwe aansluiting van de A325 voorgesteld op de Rijkerswoerdsestraat. Zonder deze aansluiting zal een deel van het verkeer door bestaand woongebied van Arnhem zuid, Elst en de Rijkerswoerdsestraat rijden. Dit is niet wenselijk. Deze aansluiting kan mogelijk ook worden ingezet voor het verkeer dat vanaf of naar de oostkant van de Rijkerswoerdsestraat moet. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of deze optie haalbaar en passend is”. ←

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]
[Redacted name]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 2 juli 2020 16:04
Aan: Backoffice-Handhaving
Onderwerp: FW: Melding snelheid Rijkerswoerdsestraat
Bijlagen: Verkeersbesluit Rijkerswoerdsestraat afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.docx

Hallo [REDACTED]

Hierbij een verzoek tot het nemen van een vb. Het gaat om de Rijkerswoerdsestraat om het deels voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten.
Als er vragen zijn hoor ik het graag.

Bedankt.

Met vriendelijke Groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 24 juni 2020 17:06
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Melding snelheid Rijkerswoerdsestraat

Hoi [REDACTED]

Ik heb je mail nog even met [REDACTED] doorgenomen. Wij kunnen hier helemaal mee leven. Goede tip die [REDACTED] wel gaf: stem dit even af met de gemeente Lingewaard (als goede buurman).

Groeten [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 24 juni 2020 15:02
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Melding snelheid Rijkerswoerdsestraat

Hallo [REDACTED]

Ik stuur dit mailtje ook even door aan jou, om te kijken wat Mobiliteit ervan vindt.

Hieronder heb ik een voorstel gemaakt om een gedeelte van de Rijkerswoerdsestraat, te verbieden voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer).
Aanleiding hiervoor is dat het viaduct niet meer aan de eisen voldoet en eigenlijk afgesloten moet worden. Daarnaast wordt er ook te hard gereden. De v85 ligt op circa 60km/u met wat uitschieters tot 70 km/u. Op het betreffende stukje wegvak kruist de Rijkerswoerdsestraat ook het Rijnwaaipad. Dat is natuurlijk niet wenselijk

In een eerdere wegen + verkeeroverleg is het viaduct Rijkerswoerdsestraat ook ter sprake geweest. Daaruit kwam naar voren dat, door park Lingezee en gemeentes werken aan een visie. Het idee is afsluiten (overigens kon dat nog jaren duren). Vooruitlopend op het visie, willen we het betreffende stukje dus verbieden voor gemotoriseerd verkeer. Gebruikers van de Rijkerswoerdsestraat kunnen hiermee alvast wennen aan het idee (visie).

Tekst: C12 (Gesloten voor alle motorvoertuigen) + OB tekst: zie afbee



Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Van: [Redacted]

Verzonden: vrijdag 5 juni 2020 12:49

Aan: [Redacted]

Onderwerp: Melding snelheid Rijkerswoerdsestraat

Hoi [REDACTED]

Ik heb de volgende melding over rijsnelheid aan de Rijkerswoerdsestraat. Zie hieronder. Melder geeft aan dat er te hard gereden wordt en wilt graag drempels.

[+ Nieuwe melding](#) | [Toon meldingen op de kaart](#)

Melding [REDACTED]

Details

Graag wil ik een melding maken van het feit dat er op de Rijkerswoerdsestraat tussen huisnummer 15 en 21 door veel te hard wordt gereden. Ze razen tussen de wandelaars, fietsers en bezoekers park Lingezege door. Ik woon heb vier kinderen die soms met gevaar voor eigen leven naar school fietsen. Graag zou ik verkeersremmende maatregelen zoals deze ook zijn tussen de huisnummers 3 en 9. Park Lingezege trekt steeds meer recreatiemensen aan waar van de dit gedeelte van de Rijkerswoerdsestraat zeker wenselijk zou zijn. Graag hoor ik van u wat de gemeente hierin kan doen of dat de gemeente hier al mee bezig is. Met vriendelijke groet [REDACTED]

Rijkerswoerdsestraat, Arnhem

Verkeer

Verkeersveiligheid - hoofdstructuur

[REDACTED]

3 weken geleden (12 mei 2020 13:20)

Workflow

Verkeer [REDACTED]

☐ Spoedmelding

[Afhandelen](#) [Terug naar team](#)

Nu lees ik in het laatste verslag met wegen het volgende:

***Viaduct Rijkerswoerdsestraat**

Er wordt door park Lingezege en gemeentes gewerkt aan een visie (kan nog jaren duren)

Idee is afsluiten moet verkeersbesluit worden genomen. Volgens [REDACTED] kan deze niet langer open blijven, dan moet we gaan afsluiten. Verkeersbesluit, overleg met betrokkenen.

[REDACTED] zal dit nog(maals) met Mobiliteit opnemen.

Ik denk dat de oplossing hierin kan zitten. Weet jij wat de stand van zaken is?

Met vriendelijke Groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 10 december 2021 10:00
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: overleg viaducten A325
Bijlagen: 210518 Brief gemeente Overbetuwe.pdf; 210518 Notitie afronding préverkenning AN - bijlage bij brief bestuurder....pdf; Memo A325.pdf

Van: [REDACTED] nl>
Verzonden: donderdag 2 december 2021 08:56
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: overleg viaducten A325

In het kader WOB verzoek

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 16 juli 2021 11:57
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: overleg viaducten A325

Beste [REDACTED],

Op 20 juni is er een overleg ingepland over de viaducten en omliggende infrastructuur A325. Aanleiding is de préverkenning A325 die de provincie heeft uitgevoerd. De provincie gaat de A325 herinrichten en de viaducten Rijkerswoerdsestraat en Elsterbrug vervangen. De provincie geeft in een brief aan dat de betrokken gemeenten geen eenduidig beeld hebben van het gebruik van de omliggende infrastructuur (brief provincie is als bijlage toegevoegd).

In de bijlage heb ik ter voorbereiding op ons overleg een nader toelichting gegeven op de varianten die in beeld zijn en de ontwikkelingen die er spelen in het gebied. Het doel van het overleg is om gezamenlijk te verkennen hoe we tot een eenduidig voorstel kunnen komen voor het gebruik van de omliggende infrastructuur A325.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

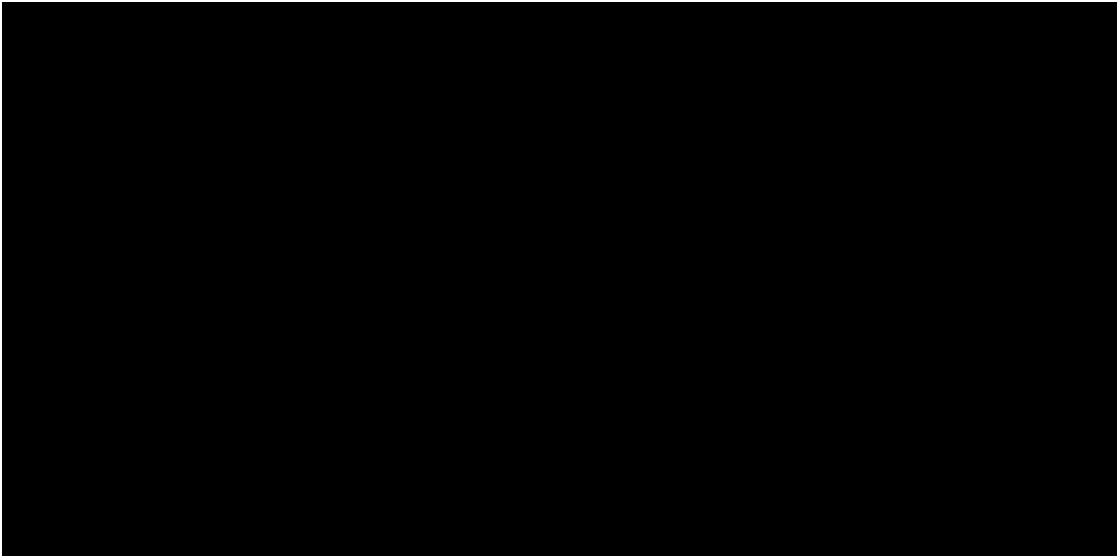
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 8 juli 2020 13:15
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: advies nodig

Oké [REDACTED] informeren bij Verkeer is volgens mij precies wat er nu gebeurt.
Ik wil wel graag weten wie de beide melders informeert over de gang van zaken en TLO De Laar/Elden op de hoogte houdt.



Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 8 juli 2020 9:20
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: advies nodig

Hoi [REDACTED] en [REDACTED]

Het was handiger geweest om eerst even te informeren bij verkeer naar deze gele vooraankondiging borden.
Het is namelijk zo dat het viaduct in een zodanige staat blijkt te verkeren dat al het zwaar verkeer eraf moet en wel zo snel mogelijk.
Er staat nu al jaren een gewichtsbepanking bij het viaduct waar niemand zich aan houdt.
Vooruitlopend op het verkeersbesluit en de te nemen maatregelen zijn alvast deze aankondigingsborden geplaatst zodat men alvast kan wennen aan de toekomstige situatie. Tevens hoopten we zo alvast reacties te krijgen waar we rekening mee moeten houden.

De toekomst van het viaduct wordt nog bekeken samen met de provincie. Er wordt in samenhang met andere verbindingen gekeken naar vervanging.
Een voet/fietsviaduct is daarbij een van de scenario's.

Met vriendelijke groet,



Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 7 juli 2020 15:09
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: advies nodig

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 7 juli 2020 14:49
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: advies nodig

Hoi [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]

[REDACTED] ik begrijp niet waarom er nu al een bord staat. Ik hoop dat dit bord niet door ons is geplaatst en ik hoop dat [REDACTED] hierover uitsluitsel kan geven.
Daarnaast vind ik het betreuenswaardig om te vernemen dat er niet is gecommuniceerd, daarom hoop ik dat het bord niet door ons is geplaatst.

Communiceren, gesprekken voeren met belanghebbenden en een verkeersbesluit zijn essentieel bij dit soort acties. Daarnaast heb ik onlangs strategisch/tactisch geadviseerd om eerst gesprekken te gaan voeren, e.e.a. te gaan verkennen en nog geen maatregelen te treffen zolang het nog niet is beklonken (al dan niet bestuurlijk).

[REDACTED] heb jij informatie voor ons?

Groet,

[REDACTED]

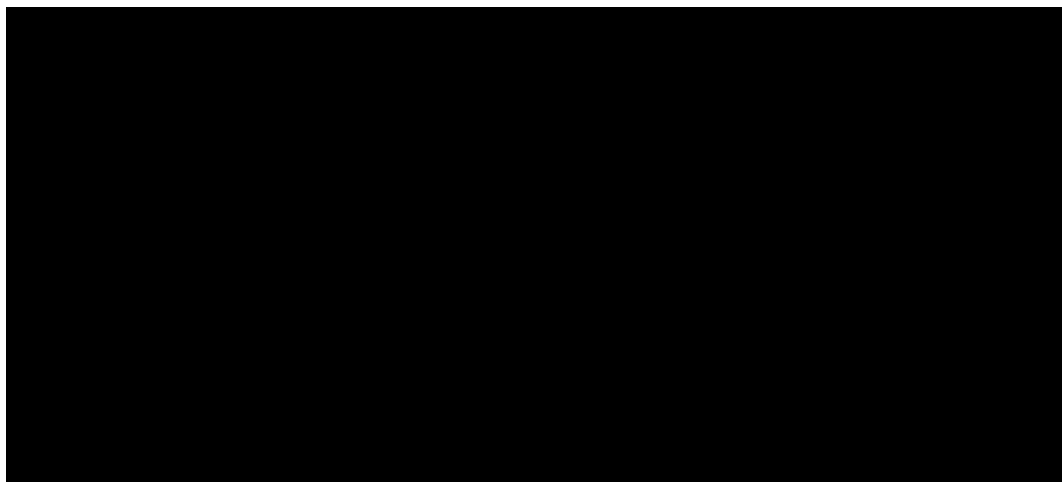
Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 7 juli 2020 14:02
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: advies nodig

Hoi [REDACTED],

Zie bijgaande noodsignaal van [REDACTED].
Weet jij hoe dit zit ook in combinatie met elkaar (Arnhem-Elst).

Graag even contact hierover met mij.

Dank en hartelijke groet,



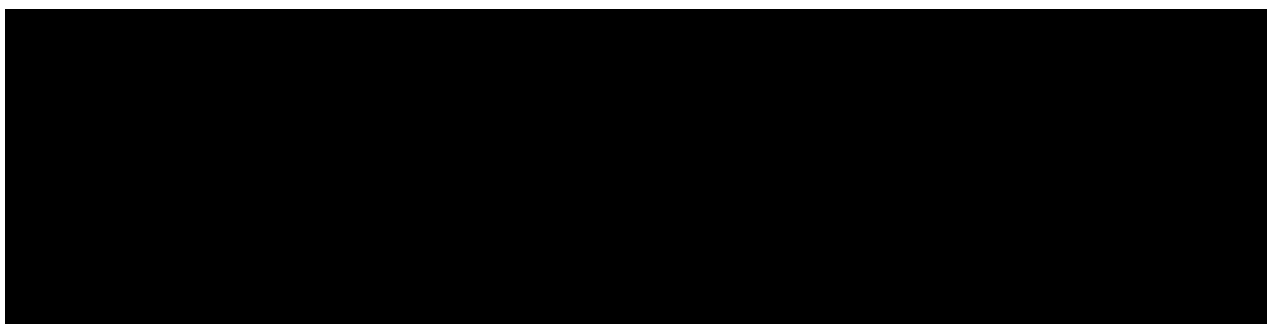
Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 25 juni 2020 15:09
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Rijkerswoerdsestraat Viaduct bordje 4.8t aslast

Hoi [REDACTED]

Zou je nog willen kijken of we het bordje 4.8 ton aslast zo houden of het max. last moeten verlagen?



Met vriendelijke Groet,



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 17 september 2020 12:43
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: viaduct Rijkerswoerdsestraat
Bijlagen: F10-AVU-KA-1603840_v1.0.pdf

Hoi [REDACTED],

Bijgevoegd het laatste inspectierapport.

In de samenvatting op pagina 2 staat eigenlijk meteen de kern.

Er wordt in dit rapport niet direct gesproken over beperking van het totaal gewicht, maar wel dat de constructieve veiligheid niet kan worden gegarandeerd.

[REDACTED]

Memo

Aan : [REDACTED]
Van : [REDACTED]
CC : [REDACTED]
Ons kenmerk : CONCEPT
Datum : 16 juli 2021
Betreft : Omliggende infrastructuur A325 (inclusief de viaducten Rijkerswoerdsestraat en Elsterbrug)

Inleiding

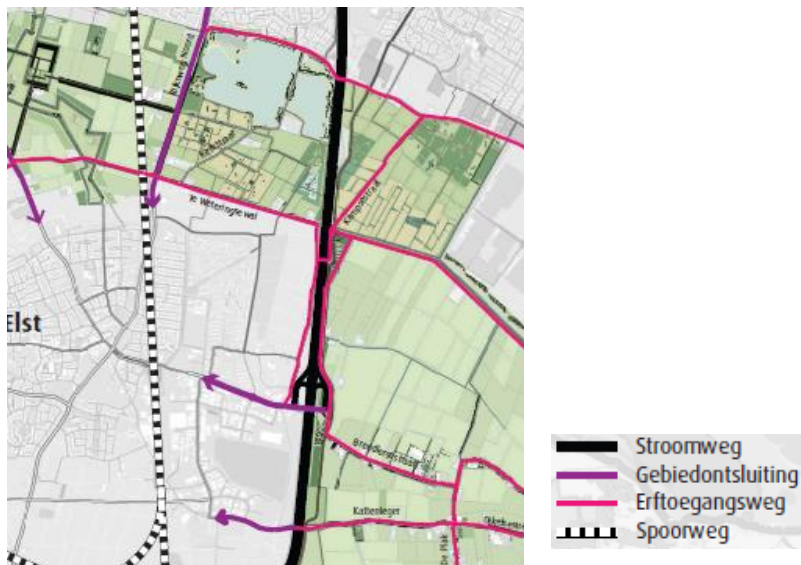
De provincie heeft een préverkenning uitgevoerd naar de lange termijn ontwikkeling van het gebied rond de verbinding Arnhem - Nijmegen. De reconstructie van de A325 speelt bij deze ontwikkeling een belangrijke rol. De weg voldoet niet aan de huidige inrichtingseisen, daarnaast zijn de viaducten Rijkerswoerdsestraat en Elsterbrug en de Lingeduiker aan vervanging toe. In de préverkenning is gezocht naar een toekomstbestendige vervanging. Het vervolgtraject bestaat uit 2 werksporen. In werkspoor 2 wordt de herinrichting van de A325 nader uitgewerkt. Hierbij horen ook de vervanging van de viaducten Rijkerswoerdsestraat en Elsterbrug en de Lingeduiker. De provincie vraagt aan de betrokken gemeenten om een eenduidig beeld te geven van het gebruik van de omliggende infrastructuur (brief provincie, onderwerp Lange termijn studie mobiliteit en bereikbaarheid Arnhem-Nijmegen, 18 mei 2021).

Doel van het overleg

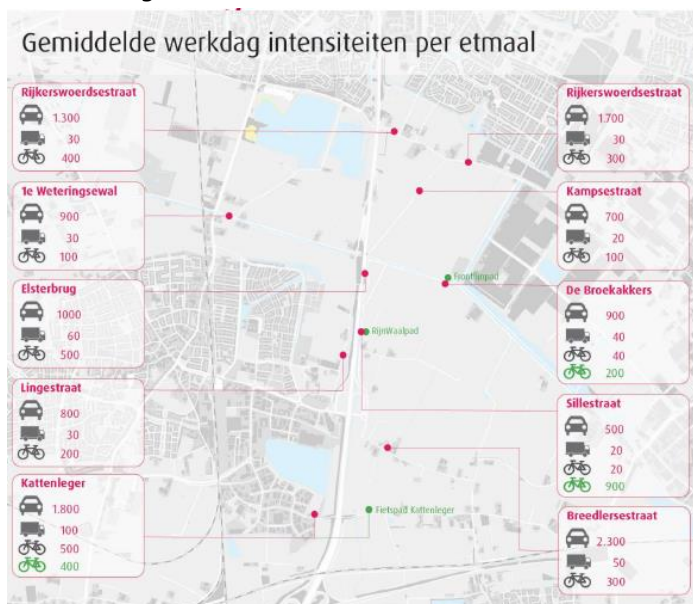
Gezamenlijk verkennen hoe we tot een eenduidig voorstel kunnen komen voor het gebruik van de omliggende infrastructuur A325.

Huidige situatie





Gebruik wegen



Verkeerstellingen 2017

Oplossingsrichtingen omliggende infrastructuur A325

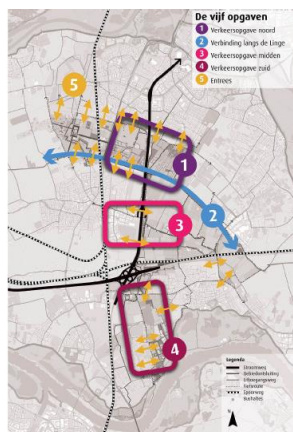
De afgelopen periode zijn er meerdere studies verricht naar de gebruik en optimalisatie van de infrastructuur

Verkeersvisie Park Lingezegen

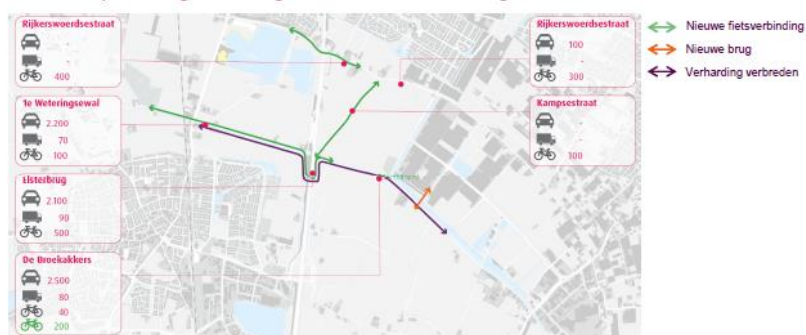
Park Lingezegen heeft een verkeersvisie opgesteld voor optimalisatie van de verkeerstructuur. Er zijn 5 opgaven geformuleerd.

Verkeersopgaven

1. Noord: Rijkerswoerdsestraat en Kampsestraat
2. Route langs de Linge: 1e Weteringsewal en Lingewal
3. Midden: Breedlersestraat en Kattenleger
4. Zuid: Ressensestraat, Dorpensingel en Vossenpels
5. Entrees van het park



Variant opgaven Noord en Langs de Linge



Optimalisatie Lingekruising

Verkenning varianten ten behoeve van bestuurlijke consultatie

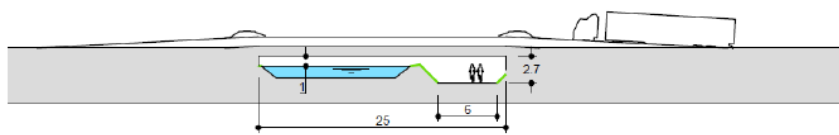
De noodzakelijke vervanging van de bestaande infrastructuur in en over de A325 biedt een uitgelezen kans voor het verbeteren van de waterveiligheid en het realiseren van zoveel mogelijk maatschappelijke meerwaarde. Om dit te kunnen realiseren is een variantenstudie uitgevoerd. Meerwaarde kan worden gevonden door invulling van de ambities ten aanzien van het verbeteren van de verkeersveiligheid, het realiseren van goede verbindingen voor verkeer (landbouw, autoverkeer en (snel)fiets) en een verbeterde toegankelijkheid van het Park. Daarnaast liggen er mogelijkheden voor een robuuste ecologische verbinding van water en natuur (Gelders Natuur Netwerk en Ecologische verbindingszone via de Linge) en zijn er kansen om vanuit het oogpunt van cultuurhistorie en landschap meerwaarde te realiseren.

Voorkeursscenario





Variant fietsonderdoorgang + vervanging Elsterbrug

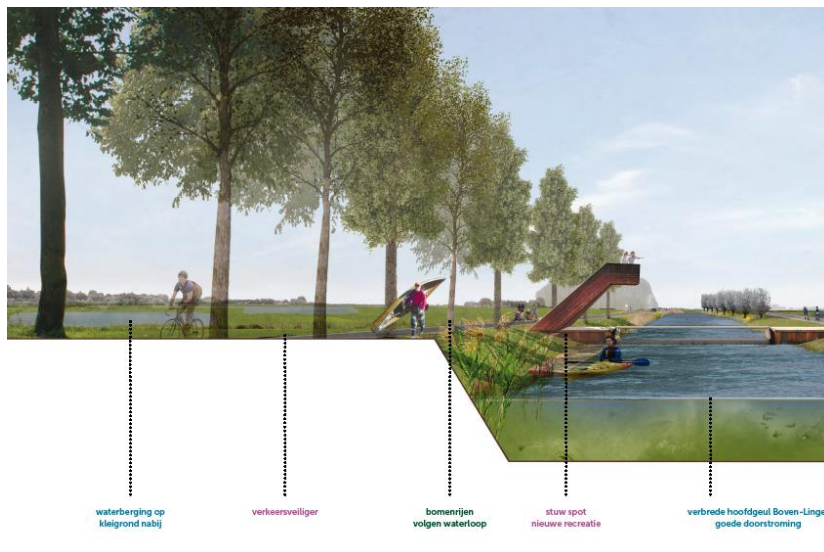


Relevante ontwikkelingen

Verkenning Linge

Het waterschap Rivierenland, de provincie Gelderland en de langs de Boven-Linge gelegen gemeenten Lingewaard, Overbetuwe, Neder-Betuwe, Tiel en Buren zijn met elkaar in gesprek gegaan over de ontwikkeling van de Boven-Linge. Het traject wat daarbij is gekozen loopt van het Pannerdens Kanaal tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Aanleiding voor de samenwerking is de constatering dat de huidige ruimtelijke ontwikkelingen rond de rivier weinig samenhang hebben. Rond de rivier ligt vanuit o.a. de klimaatverandering een wateropgave. De partners zien de rivier inmiddels echter niet alleen meer als een belangrijke waterloop in hun gebied, ze zien bredere opgaven en kansen, kansen voor zowel water, natuur als recreatie. Het doel van dit proces is een integraal plan voor de Boven-Linge. Met het plan willen de partners een stip op de horizon zetten, een stip om naar toe te werken. Het plan moet samenhang creëren tussen de wensen, de ontwikkelingen en de inzet. Een van de ambities is een vrijliggend fietspad langs de Linge realiseren.





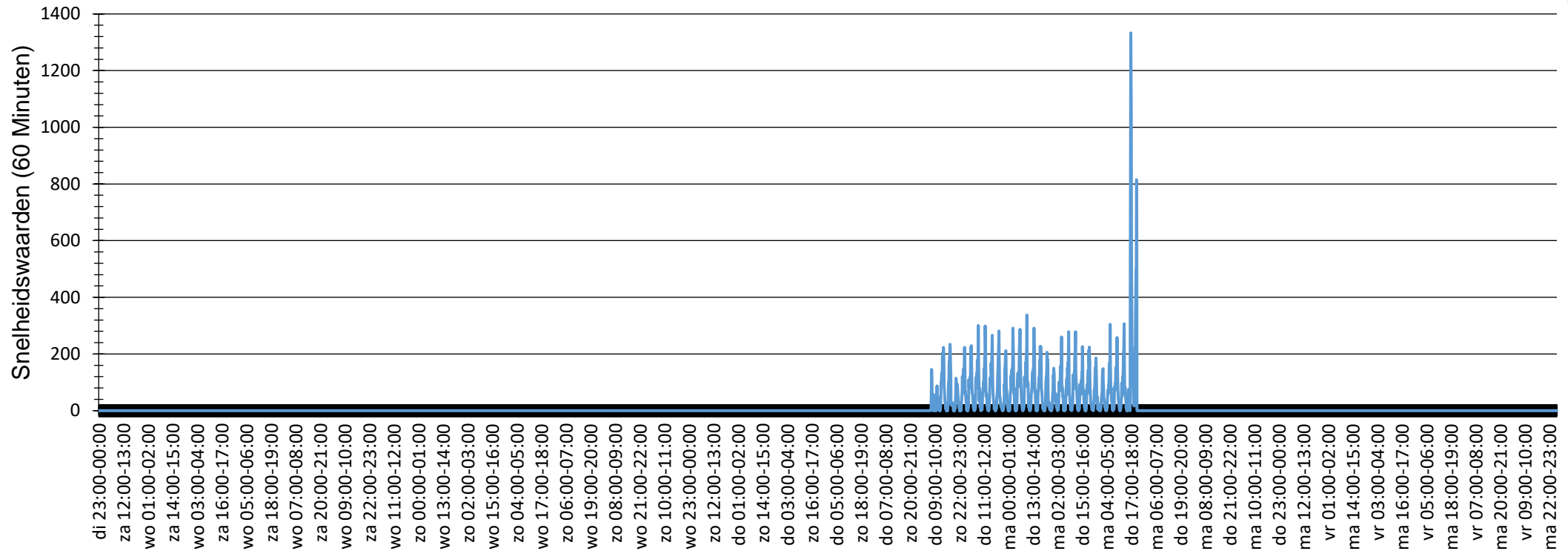
Verkenning Autoluw maken Rijkerswoerdsestraat

?

Verkenning extra aansluiting A325 Huissen

?

Verloop Aantal snelheidswaarden



Evaluatie periode		dinsdag 30 juni 2020,23:00 - woensdag 27 januari 2021,01:00				
Snelheidslimiet	30 km/h	Waarden	Voertuig	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Snelheidsovertredingen	79,40 %	56016	10172	44	104	57
GDV	48					
GJV	17520					
Rijrichting	Aankomend					
Bewerker: [REDACTED]						
Commentaar:						
Locatie: Rijkerswoerdsestraatkast 7						
Richting aankomende voertuigen:						
Richting weggrijdende voertuigen:						

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 4 oktober 2021 14:30
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Snelheidsgegevens Rijkerswoerdsestraat

Hallo [REDACTED]

Zie onderstaande afbeelding voor de snelheid gegevens. Ik heb onderscheid gemaakt tussen v85 en de max gereden snelheid.

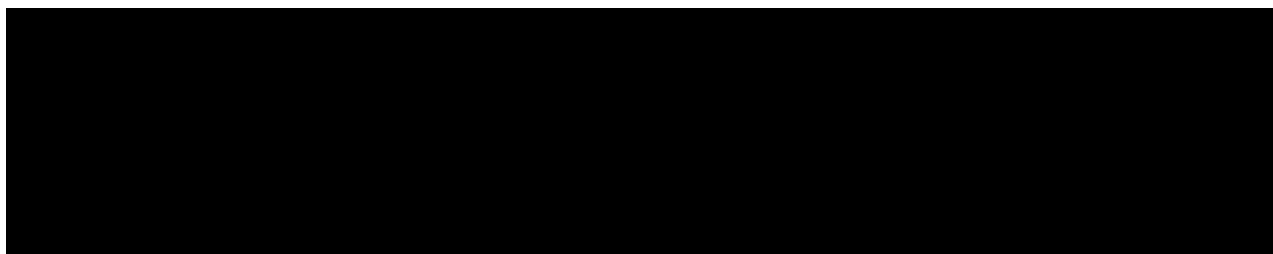
In oranje de wegvaknummers, deze komen voort uit VIA.

Ik heb de volgende maanden opgenomen:

- september 2021;
- juni (periode net voor de zomervakantie);
- oktober 2019 (dit was de periode net vóór corona).



Met vriendelijke Groet,



Evaluatie periode donderdag 15 oktober 2020,5:00 - donderdag 29 oktober 2020,7:00						
Snelheidslimiet	50 km/h	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Snelheidsovertredingen	9,44 %	Tweewielers	3695	26	158	35
Gemiddelde Afstand	73,74 s	Auto	5280	38	118	43
Druk verkeer	9,02 %	Bestelwagen	1108	42	113	46
GDV	761	Vrachtwagen	492	53	127	91
GJV	277765	Vrachtwagen Trailer	142	66	122	102
Aandeel zwaar vervoer	5,92 %					
Rijrichting	Aankomend	Totaal	10717	35	158	43

T1 Rijkerswoerdsestraat ri Huizen



T2 Rijkerswoerdsestraat ri Arnhem

Evaluatie periode donderdag 15 oktober 2020,13:00 - donderdag 29 oktober 2020,14:00						
		Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Snelheidslimiet	50 km/h					
Snelheidsovertredingen	12,27 %	Tweewielers	3646	18	80	30
Gemiddelde Afstand	75,52 s	Auto	4801	42	79	51
Druk verkeer	8,94 %	Bestelwagen	1432	46	77	54
GDV	731	Vrachtwagen	328	43	66	52
GJV	266815	Vrachtwagen Trailer	58	35	51	44
Aandeel zwaar vervoer	3,76 %					
Rijrichting	Aankomend	Totaal	10265	34	80	49

Verslag

Notulen van : vakgroepenoverleg Verkeer en Wegen
Verslagnummer : 2020-12
Gehouden op : 18 mei 2020
Plaats : Iedereen vanuit huis via Teams
Voorzitter :
Genotuleerd door :
In afschrift aan :

Aanwezig	Afdeling

Afwezig	Afdeling

Agenda

1. verslag/ actiepunten vorige vergadering
2. rondvraag

Verslag tekst:	Naam
1. verslag/ actiepunten vorige vergadering	
De viaducten Westerveld en Elderhof (in Batavierenweg!) zijn opnieuw berekend op sterkte en scoren onvoldoende. Met name Elderhof maakt deel uit van hoofdinfra en moet worden aangepast. zoekt uit wat er moet gebeuren, overlegt met over samenloop (of juist niet) met riolering, Liander en Vitens)	
Er heeft onderzoek plaatsgevonden. Voor het viaduct Elderhof zijn geen aanvullingen nodig zoals het er nu uit ziet. Status Westerveld; nog geen rapportage voorhanden. gaat in gesprek met !	
Wegenlegger en komgrenzen.	
Deze worden vastgesteld zoals vorige keer besproken. Het raadsvoorstel is in raad behandeld en vastgesteld. Nu naar prv Gelderland om de wegenlegger te laten vaststellen	

<p>Deze is vastgesteld door de Provincie Gelderland. De Wegenlegger wordt nu opgemaakt, waarna deze in de vaststellingsprocedure gaat.</p> <p>Wegenlegger moet worden vastgelegd door B&W</p>	
<p>Aanpassen Randweg</p> <p>De bestaande busdrempeel wordt via de berm gepasseerd door de auto's. De locatie wordt aangepast met blokken en/of palen om dit te voorkomen. Inmiddels is er een nieuw ontwerp voor de fietsoversteek. Dit betreft een eerste aanpassing en een toekomstvisie. [REDACTED] werkt uit. Het schetsontwerp is er, er moet nu een ontwerp gemaakt worden van de meest ideale situatie zonder naar de kosten te kijken (uitbreiding 30-zone). Aangezien er nog geen beleidsuitspraken zijn van [REDACTED] wordt er voorgesteld om 2 ontwerpen uit te laten werken door Ontwerp.</p> <p>Op dinsdag 26 mei is er ter plaatse overleg met de fietsersbond over de oversteek en ontwerpen en ideeën voor het aanpassen van de oversteek.</p>	[REDACTED]
<p>Projecten:</p> <p>Grootonderhoud wegen is bekend, een belangrijk onderdeel is de Zevenaarseweg waar zowel fiets als OV als wegen de belanghebbenden zijn. Er komt nog een light ontwerpatelier. Kaart is besproken bij het overleg en wordt nog gedeeld door [REDACTED]. Voor groot onderhoud wegen aan de hoofdstructuur is de inloopmiddag gepland. Deze is op 10 maart. Dit loopt.</p>	[REDACTED]
<p>Accentnota fiets</p> <p>afd. fysiek is op basis van de huidige beleidsnota fiets (2013) bezig om accenten te noemen waar toekomstige ontwikkelingen mee gestuurd en geïnitieerd kunnen worden. Genoemd zijn ontwikkelingen in aantal, in variatie (snelheid en grootte), noodzaak/verwachtingen, hinder en jeugd, en wellicht een top-net fiets. inmiddels is de laatste week aangebroken. Er komt ook een GIS-kaart met fietsroutes. Is er nog niet! Wordt vervolgd. Hier vind je de accentnota en een eerste aanzet voor de fietsagenda. [REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>Er is discussie ontstaan over het toepassen van rode fietsstroken op rijksmonumenten tussen erfgoed en mobiliteit. Ook het plaatsen van een hekwerk op het viaduct Cattepoelseweg leidt tot discussies.</p> <p>Netten gaan binnenkort geplaatst worden.</p> <p>Discussie tussen Mobiliteit en Stedenbouw over verharding op snelfietsroute Wageningen Arnhem t.h.v. blauwe golven en kleur op brugdekken. Wachten is nog op uitnodiging! Dit wordt nog vervolgd.</p>	[REDACTED]
<p>De "gevaarlijke" situatie Bovenbrug</p> <p>Tussen het fietspad en voetpad is er een wit rond bandje dat op een witte streep lijkt. De hoogteverschil tussen fiets/voetpad is 5 cm. Door het uitwijken van de fietsers naar het voetpad gebeurt soms ongelukken.</p> <p>[REDACTED] zal het probleem voorleggen bij prorail en afwachten bij wie het verantwoordelijk ligt. 17 juli is er overleg met [REDACTED] geweest!? Prorail heeft nog een oude overeenkomst. Nog geen nieuwe afspraken gemaakt. Is gewoon een openbare weg. Geen verantwoording van [REDACTED] [REDACTED] is op locatie geweest. Idee: fietspad in rood uitvoeren en borden (opnieuw)</p>	

<p>plaatsen. Jeroen gaat navragen bij [REDACTED] of zij daar bezwaar tegen hebben.</p> <p>[REDACTED] is akkoord. Er is alleen wat schade aan de oppervlaktebehandeling.</p> <p>Monitoren of er ongevallen blijven plaatsvinden, mogelijk dan toch aanpassing opstaande rand uitwerken.</p>	[REDACTED]
<p>Viaduct Rijkerswoerdsestraat</p> <p>Uit onderzoek blijkt dat de veiligheid van de viaduct niet meer gegarandeerd kan worden voor komende jaren tot die aan vervanging toe is. Ze willen hem bij vervanging toch afwaarderen naar fiets/voetganger viaduct in overleg met provincie, gemeente [REDACTED] en [REDACTED]. Gemeente wil eigenlijk al nu de viaduct afsluiten voor autoverkeer totdat de viaduct vervangen wordt. E.e.a. zal worden kortgesloten met mobiliteit. Onderzoek is afgesloten. Er is een positief advies om af te sluiten. Wie neemt bij ons het besluit om dit door te voeren? Ons lijkt dat mobiliteit dit moet oppakken.</p> <p><u>Zie aanvulling bij rondvraag.</u></p>	[REDACTED]
<p>Instellen inhaalverbod vrachtauto's Eldenseweg</p> <p>Het viaduct is 40 jaar oud en voldoet niet meer aan de huidige sterkteberekeningen. Het mag niet voorkomen dat er zich twee zware vrachtwagens gelijktijdig op het viaduct bevinden. Een inhaalverbod instellen.</p> <p>[REDACTED] heeft het verkeersbesluit voor het inhaalverbod opgesteld, deze is nu in routing. Reactie politie; handhaving is niet mogelijk. Wordt door [REDACTED] en [REDACTED] toegelicht in verkeersoverleg+ Het verkeersbesluit is op route. Daarna kunnen de borden geplaatst worden. Bij een toekomstige herinrichting van de weg deze goed op de brug situeren en terug naar 50km/h. Er is nog geen verkeersbesluit genomen. Gaan / kunnen wel de borden plaatsen op voorhand.</p>	[REDACTED]
<p>Parkeerprobleem schuytgraaf. Er zijn klachten van bewoners; mensen parkeren auto in de wijk om vervolgens met de trein te gaan. Capaciteit parkeerplaats bij station onvoldoende, gevolg is parkeeroverlast langs watergang in de wijk, gras wordt kapot gereden. Team Schuytgraaf wordt hierbij betrokken. Daarnaast is er een projectmanager voor dit gebied die dit oppakt.</p> <p>Betrokken pimmer is [REDACTED]. Belangrijk is dat [REDACTED] en pimmer met elkaar in gesprek gaan.</p>	[REDACTED]
<p>Data uit VRI's: [REDACTED] vraagt welke informatiebehoefte er is bij ons die gegenereerd kan worden uit VRI-data. Dit kunnen bijvoorbeeld verkeersintensiteiten en verkeersstromen zijn. Rudie maakt een lijst met wat allemaal mogelijk is. [REDACTED] zal [REDACTED] een naam doorgeven van Onderzoek en Statistiek. Zij hebben daar waarschijnlijk ook interesse in.</p> <p><u>Lijst is nog niet gereed, wordt gewerkt aan een online dashboard.</u></p>	[REDACTED]
<p>Steenstraat. [REDACTED] wil hier graag fietsstroken aan leggen, maar wie bepaalt nu of dit el of niet mag? En wie gaat dat betalen? De behoefte is er heel erg, maar beleid of middelen ontbreken. Dit zou mobiliteit oppakken.</p> <p>[REDACTED] gaat bij [REDACTED] navragen wat het aanbrengen van de markering ten behoeve van de fiets gaat kosten.</p>	[REDACTED]
<p>P-vakken Orionsingel. De vakken zijn te smal. Hoe pakken we dit aan? [REDACTED] en [REDACTED] zullen hier naar kijken.</p> <p>Het betreft hier haakspaarvakken. [REDACTED] heeft deze case doorgezet naar het team</p>	[REDACTED]

leefomgeving.	
*Voorstel Notitie uitgangspunten en voorstellen Corona De vakgroepen zullen hier een afwachtende houding innemen en mochten er verzoeken en/of vragen komen zullen we hier naar handelen.	■■■■
*Gedeeltelijk naar kantoor Voorstel; indien er meer duidelijk is over werken op kantoor de voorkeur uitgaat naar werken op de maandag.	■■■■
*Zaaksysteem heeft update gekregen Nieuwe indeling en toegevoegde functies tip: RTFM	■■■■
*Viaduct Rijkerswoerdsestraat Er wordt door park Lingezege en gemeentes gewerkt aan een visie (kan nog jaren duren) Idee is afsluiten moet verkeersbesluit worden genomen. Volgens ■■■■ kan deze niet langer open blijven, dan moet we gaan afsluiten. Verkeersbesluit, overleg met betrokkenen. ■■■■ zal dit nog(maals) met Mobiliteit opnemen.	■■■■■■■■■■

Rondvraag:

Bovenstaande onderwerpen met een * kwamen vanuit de rondvraag naar voren.

Volgend overleg:

■■■■■■■■■■ vooralsnog via Teams. ■■■■ zal dan het verslag maken!

Verslag

Notulen van : vakgroepenoverleg Verkeer en Wegen
Verslagnummer : 2020-11
Gehouden op : 21 januari 2020
Plaats : 6.29
Voorzitter :
Genotuleerd door :
In afschrift aan :

Aanwezig	Afdeling
----------	----------

Afwezig	Afdeling
---------	----------

Agenda

1. verslag/ actiepunten vorige vergadering
2. rondvraag

Verslag tekst:	Naam
1. verslag/ actiepunten vorige vergadering	
De viaducten Westerveld en Elderhof (in Batavierenweg!) zijn opnieuw berekend op sterkte en scoren onvoldoende. Met name Elderhof maakt deel uit van hoofdinfra en moet worden aangepast. zoekt uit wat er moet gebeuren, overlegt met over samenloop (of juist niet) met riolering, en	
Wegenlegger en komgrenzen. Deze worden vastgesteld zoals vorige keer besproken. Het raadsvoorstel is in raad behandeld en vastgesteld. Nu naar prv Gelderland om de wegenlegger te laten vaststellen Deze is vastgesteld door de Provincie Gelderland. De Wegenlegger wordt nu opgemaakt, waarna deze in de vaststellingsprocedure gaat.	

<p>Aanpassen Randweg</p> <p>De bestaande busdrempel wordt via de berm gepasseerd door de auto's. De locatie wordt aangepast met blokken en/of palen om dit te voorkomen. Inmiddels is er een nieuw ontwerp voor de fietsoversteek. Dit betreft een eerste aanpassing en een toekomstvisie. [REDACTED] werkt uit. Het schetsontwerp is er, er moet nu een ontwerp gemaakt worden van de meest ideale situatie zonder naar de kosten te kijken (uitbreiding 30-zone). Aangezien er nog geen beleidsuitspraken zijn van [REDACTED] [REDACTED] wordt er voorgesteld om 2 ontwerpen uit te laten werken door Ontwerp.</p>	[REDACTED]
<p>Projecten:</p> <p>Grootonderhoud wegen is bekend, een belangrijk onderdeel is de Zevenaarseweg waar zowel fiets als OV als wegen de belanghebbenden zijn. Er komt nog een light ontwerpatelier. Kaart is besproken bij het overleg en wordt nog gedeeld door [REDACTED] Voor groot onderhoud wegen aan de hoofdstructuur is de inloopmiddag gepland. Deze is op 10 maart.</p>	[REDACTED]
<p>Accentnota fiets</p> <p>afd. fysiek is op basis van de huidige beleidsnota fiets (2013) bezig om accenten te noemen waar toekomstige ontwikkelingen mee gestuurd en geïnitieerd kunnen worden. Genoemd zijn ontwikkelingen in aantal, in variatie (snelheid en grootte), noodzaak/verwachtingen, hinder en jeugd, en wellicht een top-net fiets. inmiddels is de laatste week aangebroken. Er komt ook een GIS-kaart met fietsroutes. Is er nog niet! Wordt vervolgd. Hier vind je de accentnota en een eerste aanzet voor de fietsagenda. [REDACTED] [REDACTED]</p> <p>Er is discussie ontstaan over het toepassen van rode fietsstroken op rijksmonumenten tussen erfgoed en mobiliteit. Ook het plaatsen van een hekwerk op het viaduct Cattepoelseweg leidt tot discussies. Dit wordt nog vervolgd.</p>	[REDACTED]
<p>De "gevaarlijke" situatie Bovenbrug</p> <p>Tussen het fietspad en voetpad is er een wit rond bandje dat op een witte streep lijkt. De hoogteverschil tussen fiets/voetpad is 5 cm. Door het uitwijken van de fietsers naar het voetpad gebeurt soms ongelukken.</p> <p>[REDACTED] zal het probleem voorleggen bij [REDACTED] en afwachten bij wie het verantwoordelijk ligt. [REDACTED] is er overleg met [REDACTED] geweest!? [REDACTED] heeft nog een oude overeenkomst. Nog geen nieuwe afspraken gemaakt. Is gewoon een openbare weg. Geen verantwoording van [REDACTED] [REDACTED] is op locatie geweest. Idee: fietspad in rood uitvoeren en borden (opnieuw) plaatsen. [REDACTED] gaat navragen bij [REDACTED] of zij daar bezwaar tegen hebben.</p>	[REDACTED]
<p>Viaduct Rijkerswoerdsestraat</p> <p>Uit onderzoek blijkt dat de veiligheid van de viaduct niet meer gegarandeerd kan worden voor komende jaren tot die aan vervanging toe is. Ze willen hem bij vervanging toch afwaarderen naar fiets/voetganger viaduct in overleg met provincie, gemeente Lingewaard en Park Lingezegen. Gemeente wil eigenlijk al nu de viaduct afsluiten voor autoverkeer totdat de viaduct vervangen wordt. E.e.a. zal worden kortgesloten met mobiliteit. Onderzoek is afgesloten. Er is een positief advies om af te sluiten. Wie neemt bij ons het</p>	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]

besluit om dit door te voeren? Ons lijkt dat mobiliteit dit moet oppakken.	
Instellen inhaalverbod vrachtauto's Eldenseweg Het viaduct is 40 jaar oud en voldoet niet meer aan de huidige sterkteberekeningen. Het mag niet voorkomen dat er zich twee zware vrachtwagens gelijktijdig op het viaduct bevinden. Een inhaalverbod instellen. heeft het verkeersbesluit voor het inhaalverbod opgesteld, deze is nu in routing. Reactie politie; handhaving is niet mogelijk. Wordt door en toegelicht in verkeersoverleg+ Het verkeersbesluit is op route. Daarna kunnen de borden geplaatst worden. Bij een toekomstige herinrichting van de weg deze goed op de brug situeren en terug naar 50km/h.	
Parkeerprobleem schuytgraaf. Er zijn klachten van bewoners; mensen parkeren auto in de wijk om vervolgens met de trein te gaan. Capaciteit parkeerplaats bij station onvoldoende, gevolg is parkeeroverlast langs watergang in de wijk, gras wordt kapot gereden. wordt hierbij betrokken. Daarnaast is er een projectmanager voor dit gebied die dit oppakt.	
* Data uit VRI's: Rudie vraagt welke informatiebehoefte er is bij ons die gegenereerd kan worden uit VRI-data. Dit kunnen bijvoorbeeld verkeersintensiteiten en verkeersstromen zijn. maakt een lijst met wat allemaal mogelijk is. zal een naam doorgeven van Onderzoek en Strategie. Zij hebben daar waarschijnlijk ook interesse in.	
* Station Velperpoort. Door is er een ontwerp gemaakt voor het opknappen van het station Velperpoort. Hier is beheer niet bij aangesloten. Dat baart ons allen zorgen. Niemand weet hoe of wat.	
* Steenstraat. wil hier graag fietsstroken aan leggen, maar wie bepaalt nu of dit el of niet mag? En wie gaat dat betalen? De behoefte is er heel erg, maar beleid of middelen ontbreken. Dit zou mobiliteit oppakken. vraagt dit na.	
* 30 Km zone CS. Deze klopt niet en moet worden aangepast. Hoe gaan we hiermee om?	
P-vakken Orionsingel. De vakken zijn te smal. Hoe pakken we dit aan? en zullen hier naar kijken.	

Rondvraag:

Bovenstaande onderwerpen met een * kwamen vanuit de rondvraag naar voren.

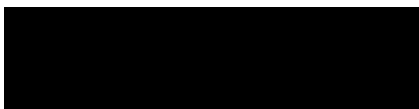
Volgend overleg:

uur via Teams. zal dan het verslag maken!



Verkeersstudie ontsluiting Huissen

Onderzoek varianten ontsluiting
Huissen op A325/Arnhem



Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Lingewaard
Verkeersstudie ontsluiting Huissen
Onderzoek varianten ontsluiting Huissen op
A325/Arnhem

Kenmerk
Datum publicatie

████████████████████
juni 2021

████████████████████
████████████████████

██████████
████████████████████████████████
████████████████

Status

Definitief

████████████████████

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doelstelling	1
1.3 Leeswijzer	3
2. Werkwijze	4
3. Resultaten	7
3.1 Resultaten per variant	7
3.2 Overzicht verkeerseffecten	8
3.3 Overzicht ruimtelijke effecten	11
3.4 Effecten varianten op wegen in omgeving Plan Driegaarden	12
3.5 Effect congestie A325 op sluipverkeer	14
4. Conclusies en aanbevelingen	17
Bijlage 1: Verkeersintensiteiten	20
Bijlage 2: Schetsontwerpen	21
Bijlage 3: Kostenindicaties	22

1. Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de aanleiding en het doel van de verkeersstudie.

1.1 Aanleiding

De bereikbaarheid van de gemeente Lingewaard, en de kern Huissen in het bijzonder, staat onder druk. Om de A15 en de A325/N325 te bereiken, is Lingewaard afhankelijk van twee belangrijke gebiedsontsluitingswegen (Van Elkweg/Karstraat in Bemmelen en Ir. Molsweg in Huissen). Bij congestie, verkeersongevallen of wegwerkzaamheden op de A325/N325 worden diverse wegen binnen de gemeente als sluiproute gebruikt. Hierdoor ontstaan er lange files op bijvoorbeeld de Ir. Molsweg in Huissen. Al met al is het vrij lastig om de gemeente te bereiken dan wel te verlaten door sluipverkeer en filevorming op diverse wegen binnen de gemeente, die als alternatief voor de A325/N325 worden gebruikt.

Uit de in 2020 uitgevoerde pré-verkenning van de A325/N325 van de provincie Gelderland blijkt dat het steeds drukker gaat worden op het hoofd- en onderliggend wegennet, waardoor de kans op meer dagelijkse verkeersproblemen op deze belangrijke verbinding tussen Arnhem en Nijmegen onvermijdelijk is. Als gevolg hiervan ontstaan er naar verwachting meer verkeersproblemen binnen de gemeente Lingewaard. Dit ondanks het doortrekken van de A15.

In de pré-verkenning van de provincie is nog geen rekening gehouden met de Woondeal, die onlangs is gesloten tussen het Rijk en de regio Arnhem-Nijmegen (en de verdere ontwikkelingen van de bedrijventerreinen). Om deze woningen te kunnen realiseren is het noodzakelijk om goed te kijken naar de ontsluitingswegen. Anders ontstaan er nieuwe lokale en regionale verkeersknelpunten.

1.2 Doelstelling

Het doel van deze studie is het onderzoeken van de verkeerskundige en ruimtelijke effecten van meerdere varianten, die zorgen voor een nieuwe/verbeterde ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer tussen de kern Huissen en de A325/Arnhem. Het zoekgebied van deze varianten ligt globaal tussen het zuid(westen) van Huissen en de A325/Arnhem, zie Figuur 1.1.1.



Figuur 1.1: Zoekgebied varianten

De verkeersstudie geeft antwoord op onder andere de volgende vragen per onderzochte variant:

- Hoeveel gemotoriseerd verkeer gaat gebruik maken van de nieuwe verbinding?
- Wat is het effect op de verkeersdrukke op de Ir. Molsweg en Karstraat?
- Wat is het effect op de omliggende wegen in de kern Huissen en met name op de route door Huissen (Karstraat/Stadswal)?
- Kunnen de huidige wegen een eventuele stijging van de verkeersdrukke aan of zijn aanpassingen noodzakelijk?
- Wat zijn de ruimtelijke beperkingen (bijvoorbeeld met betrekking tot de gemeentegrenzen)?

Deze studie is een eerste verkenning naar de verschillende varianten. Er wordt dus geen keuze gemaakt of voorkeur gegeven voor een bepaalde variant. Wel wordt van de onderzochte varianten een beeld geschetst van de verwachte effecten, zowel op verkeerskundig als ruimtelijk gebied. Deze effecten kunnen worden gebruikt als onderbouwing in een vervolgproces. Er kan worden besloten een bepaalde variant (of meerdere varianten) nog meer in detail te onderzoeken. Of juist om te besluiten dat geen

van de onderzochte varianten in voldoende mate bijdraagt aan de gestelde doelen en kansrijk is om verder te onderzoeken.

1.3 Leeswijzer

In het vervolg van deze rapportage worden de werkwijze en resultaten beschreven.

Hoofdstuk 2 gaat in op de stappen uit de werkwijze. De resultaten worden weergegeven en toegelicht in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 bevat de conclusies.

Meer achtergrondinformatie wordt gegeven in de bijlagen, waaronder de verkeersintensiteiten, een schetsontwerp en de kostenraming per variant.

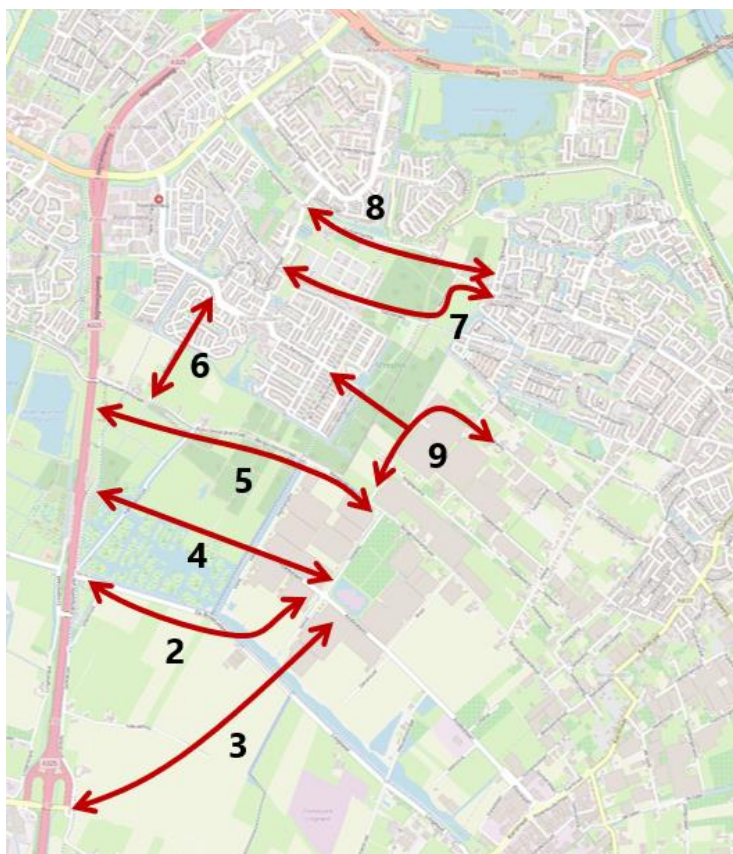
2. Werkwijze

De werkwijze om de doelstelling van het onderzoek te kunnen bereiken, bestaat uit de volgende onderdelen. In dit hoofdstuk volgt een toelichting per stap:

- opstellen varianten;
- verkeersmodelberekeningen;
- verkeerseffecten;
- ruimtelijke effecten.

1. Opstellen varianten

In totaal zijn negen varianten vastgesteld. Variant 1 bevat geen nieuwe ontsluiting, maar is de autonome situatie in het prognosejaar 2030. Om het effect van de overige varianten te kunnen bepalen is voor elke variant een vergelijking gemaakt tussen de verkeersintensiteiten in de betreffende variant en de autonome situatie (variant 1). Alle varianten zijn weer-gegeven in figuur 2.1 en tabel 2.1. Variant 2 bestaat uit twee subvarianten.



Figuur 2.1: Schematische weergave varianten

Nr.	Beschrijving
1	Autonome situatie 2030
2a	Directe verbinding 1e Weteringsewal - De Broekakkers (met tunnel onder A325) en brug Lingewal - Salvia (=voorkeursvariant project Lingekruising)
2b	Nieuwe aansluiting A325 + directe verbinding De Broekakkers – Salvia
3	Directe verbinding Nieuwe Aamsestraat - Salvia
4	Doortrekken Azalealaan + nieuwe aansluiting op A325
5	Aansluiting A325 - Rijkerswoerdsestraat + knip aan westzijde aansluiting
6	Openstellen Kruisstraat tussen Rijkerswoerdsestraat en Mr. P.J. Oudsingel
7	Openstellen Mooieweg tussen Loostraat en Erasmussingel
8	Openstellen Huissensedijk tussen Loostraat en Erasmussingel
9	Doortrekken Clivia en Rietkamp + verbinding met Marga Klompélaan

Tabel 2.1: Varianten ontsluiting Huissen - A325/Arnhem

Een aantal varianten heeft een nieuwe aansluiting op de A325. De A325 is een autosnelweg (zie bebording) en dus zijn aansluitingen ongelijkvloers met op- en afritten. In de pré-verkenning noemt de provincie Gelderland de A325 een regionale gebiedsontsluitingsweg. In deze studie is ervan uitgegaan dat de bestaande en nieuwe aansluitingen ongelijkvloers blijven, zoals ook de aansluiting bij Elst is uitgevoerd.

2. Verkeersmodelberekeningen

Alle varianten zijn doorgerekend met het voor Lingewaard geactualiseerde verkeersmodel van de regio Arnhem-Nijmegen met basisjaar 2020. Voor deze studie is gewerkt met het prognosejaar 2030. De intensiteiten voor de autonome situatie zijn berekend op basis van de verwachte toekomstige ontwikkelingen, zoals woningbouwplannen, ontwikkelingen op bedrijventerreinen en infrastructurele ontwikkelingen. Hierbij is gebruik gemaakt van het scenario waarin alle harde, middelharde en zachte plannen zijn opgenomen. Het resultaat van deze stap is voor elke variant de verkeersintensiteiten op alle wegen in het verkeersmodel en de verschillen ten opzichte van de autonome situatie (zowel absoluut als relatief).

3. Verkeerseffecten

De resultaten van de voorgaande stap zijn gebruikt om de effecten op de verkeersintensiteiten in kaart te brengen. Van belang hierbij zijn zowel de intensiteiten op de nieuwe verbinding, op belangrijke ontsluitingswegen zoals de Ir. Molsweg en Karstraat en op de overige wegen in nabijheid van de nieuwe verbinding. Per variant zijn hierbij de belangrijkste toe- en afnames van de verkeersintensiteiten gebruikt en is getoetst of het wegprofiel hieraan voldoet.

4. Ruimtelijke effecten

Van elke variant is een verkeerskundig schetsontwerp opgesteld. Het gaat hierbij om globale ontwerpen, waarmee inzichtelijk wordt gemaakt hoe de varianten er uit kunnen zien en met name om het ruimtebeslag te kunnen vaststellen. Op basis van dit ruimtebeslag zijn namelijk de ruimtelijke belemmeringen in beeld gebracht. Bovendien is per variant een globale kosteninschatting opgeteld, mede op basis van kerngetallen van de oppervlakte van de nieuwe wegen en benodigde infrastructurele aanpassingen.

3. Resultaten

Dit hoofdstuk bevat de resultaten van de varianten. In paragraaf 3.1 worden de resultaten per variant weergegeven en toegelicht. Vervolgens wordt in de paragrafen 3.2 en 3.3 een globaal overzicht van zowel de verkeerseffecten als ruimtelijke effecten weergegeven. Ten slotte geeft paragraaf 3.4 een beeld van de effecten van filevorming op de A325 binnen Huissen.

3.1 Resultaten per variant

In het vervolg van deze paragraaf wordt per variant een overzicht van de belangrijkste resultaten en bevindingen gegeven in de vorm van twee factsheets:

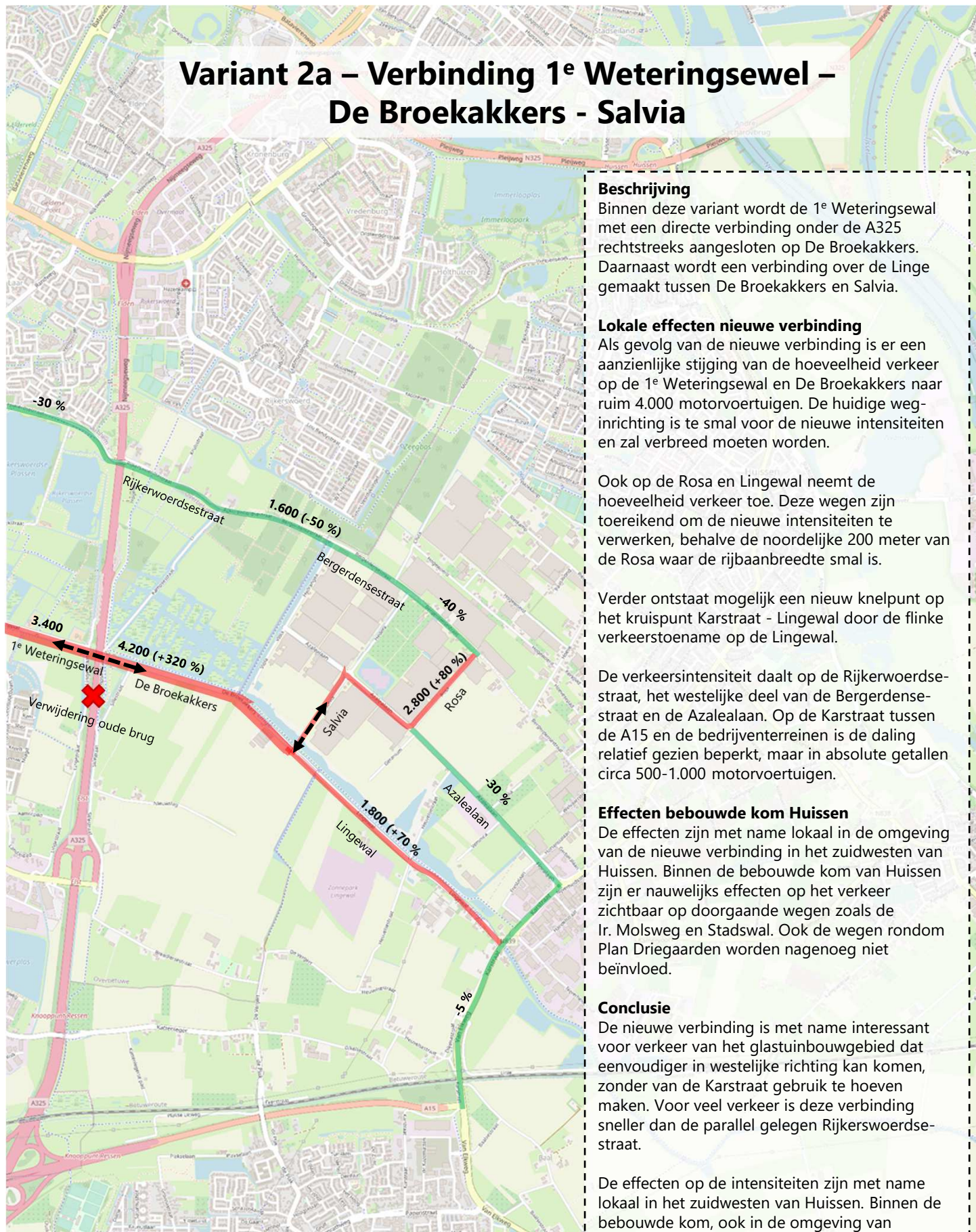
- De eerste pagina is een weergave van de belangrijkste intensiteiten en verschillen ten opzichte van de autonome situatie zonder nieuwe ontsluiting. Hierop zijn alleen de wegen aangegeven met verschillen van intensiteiten tussen de betreffende variant en de autonome situatie. Op de wegen die niet zijn gemarkeerd heeft de variant dus geen effect op de verkeersintensiteit. Verder is een korte beschrijving van de variant gegeven en een conclusie van de effecten op het verkeer.
- De tweede pagina is gericht op de ruimtelijke effecten en beperkingen aan de hand van een schetsontwerp. Per variant is een globale schets weergegeven met een toelichting van de gebruikte uitgangspunten. Daarnaast worden de ruimtelijke belemmeringen besproken en is de kostenindicatie opgenomen. De kostenindicatie is een globale schatting exclusief grondaankopen, BTW, het verleggen van kabels/leidingen, en overige kosten¹.

Op deze wijze wordt in deze paragraaf een beknopte weergave gegeven van de belangrijkste resultaten. De volledige resultaten zijn toegevoegd in de bijlagen:

- bijlage 1: Verkeersintensiteiten;
- bijlage 2: Schetsontwerpen;
- bijlage 3: Kostenindicaties.

¹ Met name de eventuele grondaankopen brengen veel extra kosten met zich mee. Ook bestemmingsplankosten, onteigeningskosten, juridische kosten, planvoorbereiding, VAT-kosten, compensatiekosten en dergelijke zijn niet meegenomen. De genoemde bedragen zijn daarom niet over te nemen als de bedragen waarvoor de daadwerkelijke realisatie ook mogelijk is.

Variant 2a – Verbinding 1^e Weteringsewal – De Broekakkers - Salvia



Beschrijving

Binnen deze variant wordt de 1^e Weteringsewal met een directe verbinding onder de A325 rechtstreeks aangesloten op De Broekakkers. Daarnaast wordt een verbinding over de Linge gemaakt tussen De Broekakkers en Salvia.

Lokale effecten nieuwe verbinding

Als gevolg van de nieuwe verbinding is er een aanzienlijke stijging van de hoeveelheid verkeer op de 1^e Weteringsewal en De Broekakkers naar ruim 4.000 motorvoertuigen. De huidige weg-inrichting is te smal voor de nieuwe intensiteiten en zal verbreed moeten worden.

Ook op de Rosa en Lingewal neemt de hoeveelheid verkeer toe. Deze wegen zijn toereikend om de nieuwe intensiteiten te verwerken, behalve de noordelijke 200 meter van de Rosa waar de rijbaanbreedte smal is.

Verder ontstaat mogelijk een nieuw knelpunt op het kruispunt Karstraat - Lingewal door de flinke verkeerstoename op de Lingewal.

De verkeersintensiteit daalt op de Rijkswaardsestraat, het westelijke deel van de Bergerdensestraat en de Azalealaan. Op de Karstraat tussen de A15 en de bedrijventerreinen is de daling relatief gezien beperkt, maar in absolute getallen circa 500-1.000 motorvoertuigen.

Effecten bebouwde kom Huissen

De effecten zijn met name lokaal in de omgeving van de nieuwe verbinding in het zuidwesten van Huissen. Binnen de bebouwde kom van Huissen zijn er nauwelijks effecten op het verkeer zichtbaar op doorgaande wegen zoals de de Ir. Molsweg en Stadswal. Ook de wegen rondom Plan Driegaarden worden nagenoeg niet beïnvloed.

Conclusie

De nieuwe verbinding is met name interessant voor verkeer van het glastuinbouwgebied dat eenvoudiger in westelijke richting kan komen, zonder van de Karstraat gebruik te hoeven maken. Voor veel verkeer is deze verbinding sneller dan de parallel gelegen Rijkswaardsestraat.

De effecten op de intensiteiten zijn met name lokaal in het zuidwesten van Huissen. Binnen de bebouwde kom, ook in de omgeving van Plan Driegaarden, veranderen de verkeersintensiteiten nauwelijks.

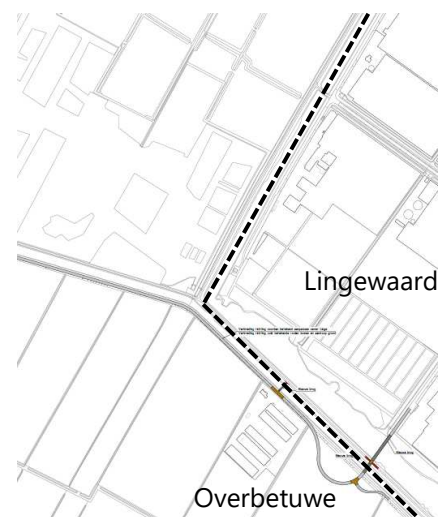
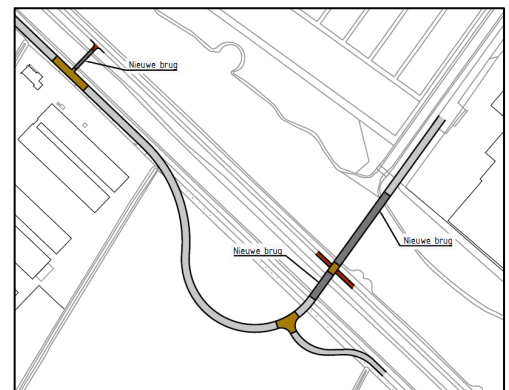
Variant 2a – Schetsontwerp

Toelichting

- Voor het doorgaande verkeer over de 1^e Weteringswal en Lingewal wordt een directe verbinding onder de A325 gemaakt (door de A325 als viaduct vorm te geven conform de studie 'Optimalisatie Lingekruising', Sweco, januari 2020).
- De nieuwe aansluiting resulteert in aanzienlijke verkeerstoenames op met name de 1^e Weteringswal en De Broekkakkers, deze wegen zijn hiervoor niet toereikend. Beide wegen zijn een ETW II met een breedte van slechts 4 meter. Opwaardering van deze wegen is noodzakelijk.
- Verbreding naar de noordzijde resulteert in het aanpassen van de oever van de Linge en voor verbreding naar de zuidzijde is de aankoop van grond en het rooien van bomen noodzakelijk voor het verkrijgen van de benodigde breedte.
- Om een vloeiende verbinding met de Salvia te maken, is de aankoop van grond aan de zuidzijde van de Lingewal noodzakelijk voor de toepassing van de juiste boogstraal. Het voordeel van deze meer vloeiende verbinding is dat doorgaand verkeer meer wordt gestimuleerd van de Salvia en De Broekkakker gebruik te maken. Een haakse aansluiting is echter ook mogelijk.
- De nieuwe infrastructuur en de noodzakelijk verbredingen bevinden zich grotendeels op grondgebied van de gemeente Overbetuwe.
- Minimaal twee nieuwe bruggen over de Linge zijn benodigd: voor het doortrekken van de Salvia en aan de westzijde van de A325.
- Kostenindicatie: 30 miljoen euro (op basis van studie 'Optimalisatie Lingekruising', Sweco, januari 2020)



Bron: studie 'Optimalisatie Lingekruising', Sweco, januari 2020



Variant 2b – Verbinding De Broekakkers – Salvia + nieuwe aansluiting op A325

Beschrijving

Binnen deze variant wordt de 1^e Weteringsewal middels een doorgang onder de A325 rechtstreeks op De Broekakkers aangesloten. Daarnaast wordt een verbinding over de Linge gemaakt tussen De Broekakkers en Salvia. Nieuw in deze subvariant is de aansluiting op de A325.

Lokale effecten nieuwe verbinding

Als gevolg van de nieuwe verbinding naar Salvia en de nieuwe aansluiting op de A325 neemt de hoeveelheid verkeer op de 1^e Weteringsewal en De Broekakkers toe tot circa 6.000-7.500 motorvoertuigen. De huidige weginrichting is niet toereikend om deze intensiteiten te verwerken en zal verbreed moeten worden.

Ook op de Rosa en Lingewal neemt de hoeveelheid verkeer toe. Met name het noordelijke deel van de Rosa (over een lengte van circa 200 meter) is niet geschikt om de nieuwe intensiteiten te kunnen verwerken.

De verkeersintensiteit daalt op de Rijkerswoerdsestraat, Bergerdensestraat en Azalealaan. Op de Karstraat daalt de intensiteit met circa 10%.

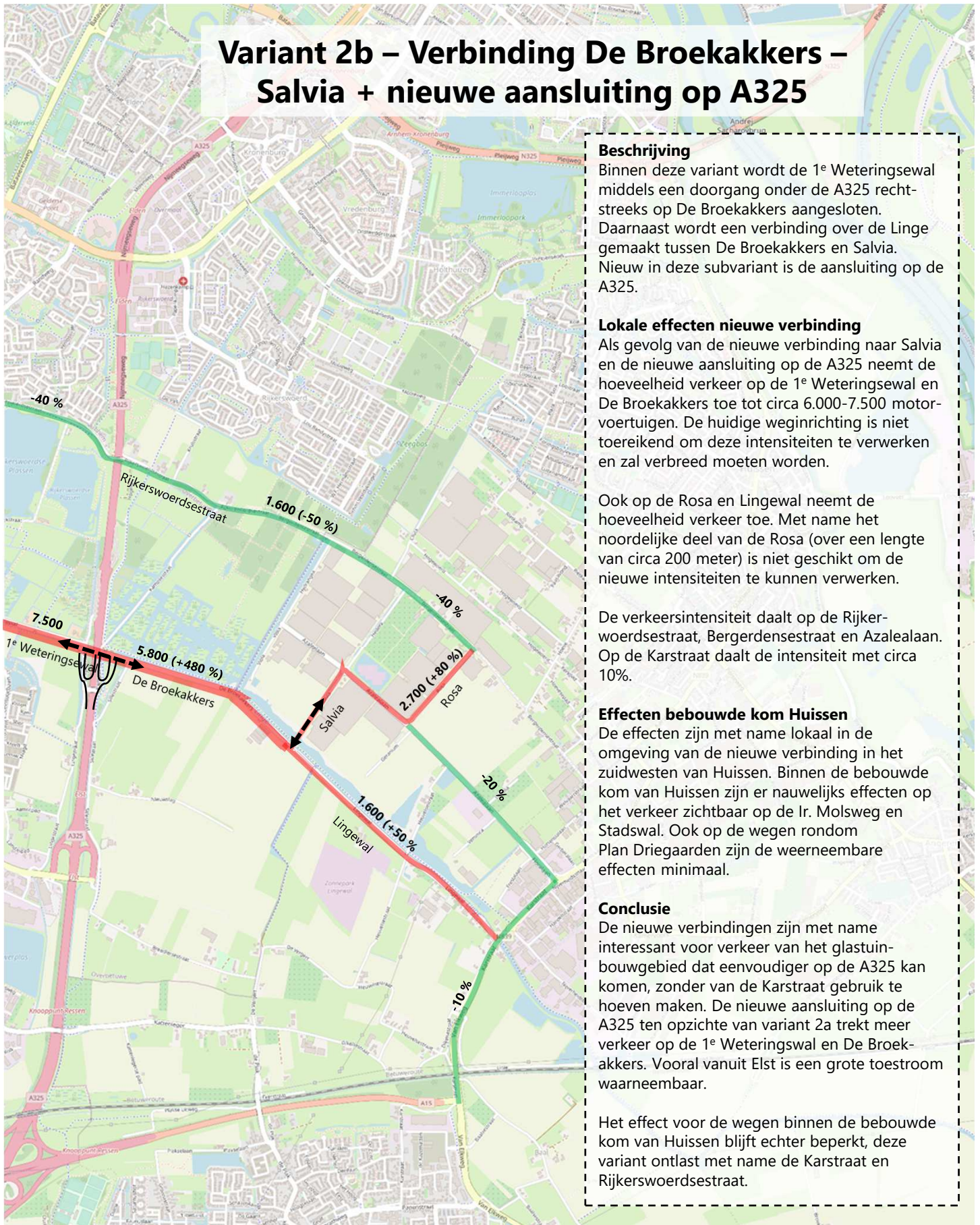
Effecten bebouwde kom Huissen

De effecten zijn met name lokaal in de omgeving van de nieuwe verbinding in het zuidwesten van Huissen. Binnen de bebouwde kom van Huissen zijn er nauwelijks effecten op het verkeer zichtbaar op de Ir. Molsweg en Stadswal. Ook op de wegen rondom Plan Driegaarden zijn de weerneembare effecten minimaal.

Conclusie

De nieuwe verbindingen zijn met name interessant voor verkeer van het glastuinbouwgebied dat eenvoudiger op de A325 kan komen, zonder van de Karstraat gebruik te hoeven maken. De nieuwe aansluiting op de A325 ten opzichte van variant 2a trekt meer verkeer op de 1^e Weteringsewal en De Broekakkers. Vooral vanuit Elst is een grote toestroom waarneembaar.

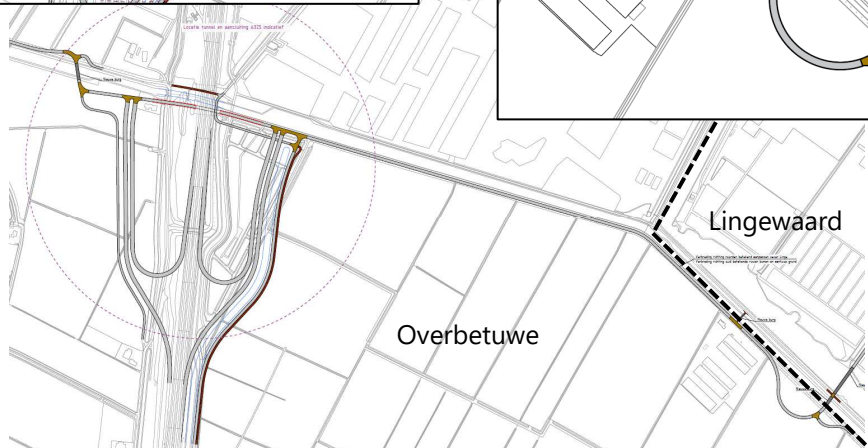
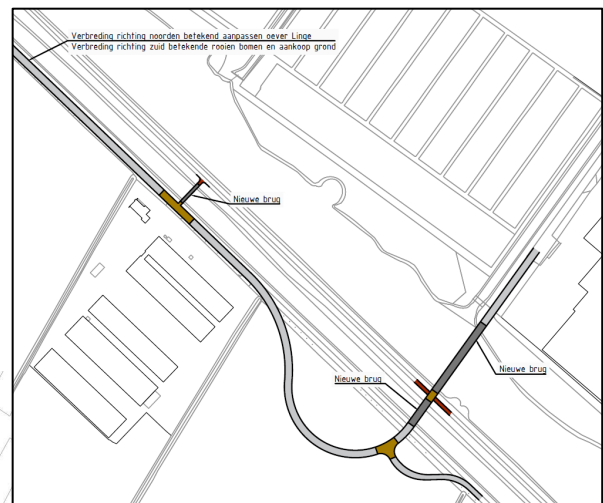
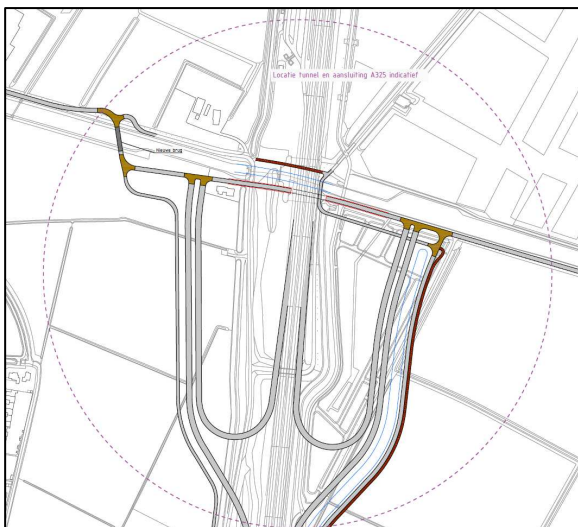
Het effect voor de wegen binnen de bebouwde kom van Huissen blijft echter beperkt, deze variant ontlast met name de Karstraat en Rijkerswoerdsestraat.



Variant 2b – Schetsontwerp

Toelichting:

- Er is uitgegaan van een autosnelweg. De aansluiting is minimaal vormgegeven, met lussen dichtbij de hoofdrijbaan. Het totale ruimtebeslag wordt kleiner als de limiet van de hoofdrijbaan 80 km/h wordt.
- De nieuwe aansluiting op de A325 vergt veel ruimte. In de huidige situatie staat aan de westzijde van de A325 een woning en aan de oostzijde een monument op de locatie van de nieuwe aansluiting.
- Voor het doorgaande verkeer over de 1e Weteringswal en Lingewal is een onderdoorgang onder de A325 noodzakelijk. Hiervoor is het voorkeursalternatief uit de studie 'Optimalisatie Linge-kruising' (Sweco, januari 2020) het uitgangspunt.
- De nieuwe aansluiting resulteert in aanzienlijke verkeers toenames op de 1e Weteringswal, De Broekakkers en de Linge, deze wegen zijn hiervoor niet toereikend. Beide wegen zijn een ETW II met een breedte van slechts 4 meter. Opwaardering van deze wegen is noodzakelijk.
- Verbreding naar de noordzijde resulteert in het aanpassen van de oever van de Linge en voor verbreding naar de zuidzijde is de aankoop van grond of het rooien van bomen noodzakelijk.
- Om een vloeiende verbinding met de Salvia te maken is de aankoop van grond aan de zuidzijde van de Lingewal noodzakelijk voor de toepassing van de juiste boogstraal.
- De nieuwe aansluiting op de A325 en noodzakelijk verbredingen bevinden zich grotendeels op grondgebied van de gemeente Overbetuwe.
- Minimaal twee nieuwe bruggen over de Linge zijn benodigd: voor het doortrekken van de Salvia en aan de westzijde van de A325 voor de aansluiting op de toe- en afrit.
- De fietsverbinding tussen Arnhem en Nijmegen wordt minder direct, als gevolg van de nieuwe aansluiting op de A325 is plaatselijk een verlegging noodzakelijk.
- Kostenindicatie: 38 miljoen euro. Bestaande uit: 30 miljoen euro op basis van studie 'Optimalisatie Linge-kruising', Sweco, januari 2020 (variant 2a) en 8 miljoen euro extra voor de aansluiting.



Variant 3 – Directe verbinding tussen Salvia en A325 Elst

Beschrijving

In deze variant wordt de weg vanaf afrit Elst doorgetrokken richting de Salvia, waardoor er vanaf het glastuinbouwgebied een directe verbinding ontstaat met de A325.

Lokale effecten nieuwe verbinding

De nieuwe verbinding wordt gebruikt door ruim 5.000 motorvoertuigen. Deze zijn voornamelijk afkomstig vanaf het bedrijventerrein. Op De Broekakkers en Lingewal dalen de intensiteiten ten opzichte van de autonome situatie. Ook op de Rijkerswoerdsestraat, het westelijke deel van de Bergerdensestraat en Azalealaan dalen de intensiteiten, op vergelijkbare wijze als in variant 2.

De nieuwe verbinding trekt met name verkeer vanuit het glastuinbouwgebied, maar ook vanuit het zuidwesten van Huissen. Als gevolg hiervan is er bijna sprake van een verdubbeling van de intensiteit op de Rosa, waardoor op het smalle noordelijke deel een knelpunt ontstaat.

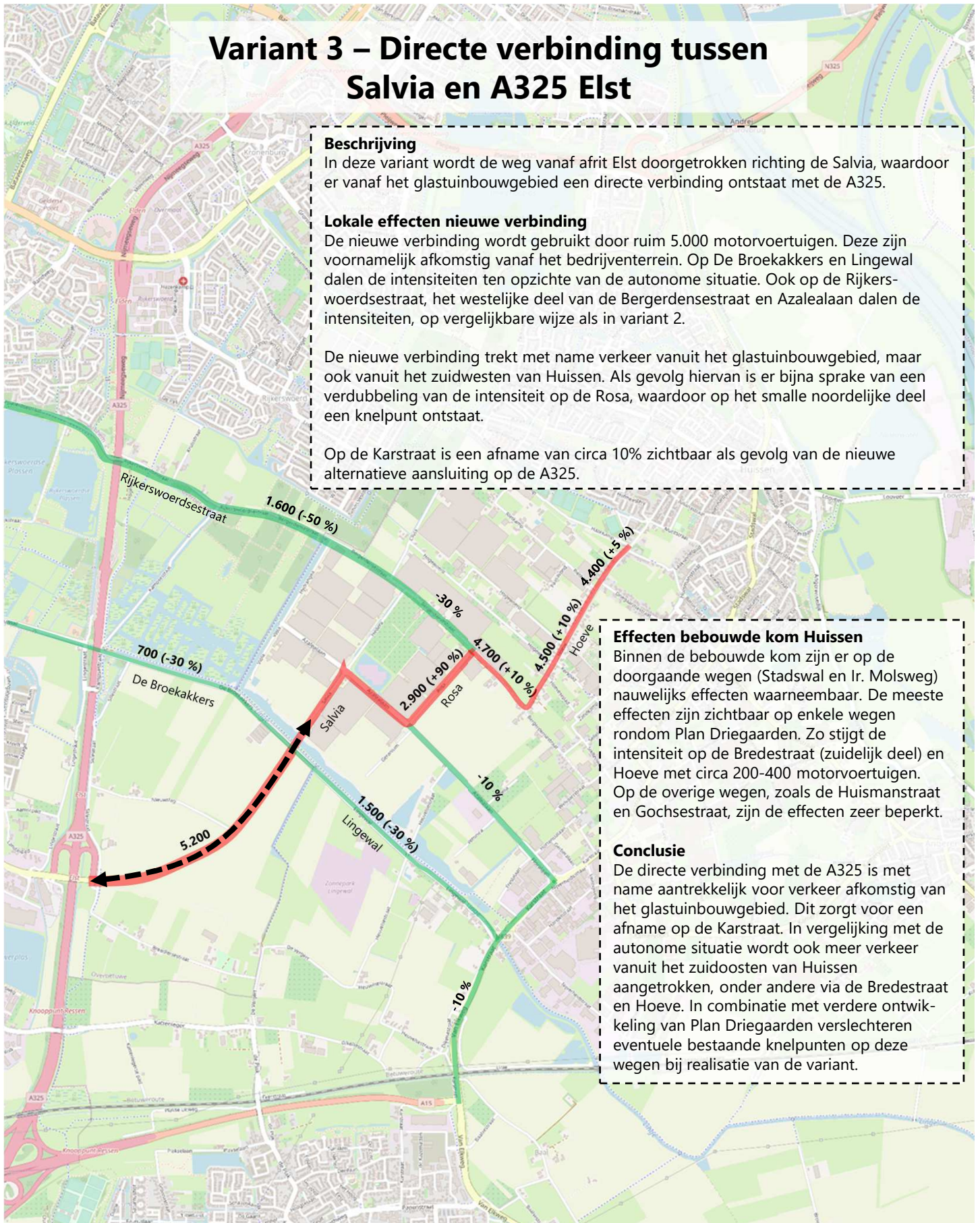
Op de Karstraat is een afname van circa 10% zichtbaar als gevolg van de nieuwe alternatieve aansluiting op de A325.

Effecten bebouwde kom Huissen

Binnen de bebouwde kom zijn er op de doorgaande wegen (Stadswal en Ir. Molsweg) nauwelijks effecten waarneembaar. De meeste effecten zijn zichtbaar op enkele wegen rondom Plan Driegaarden. Zo stijgt de intensiteit op de Bredestraat (zuidelijk deel) en Hoeve met circa 200-400 motorvoertuigen. Op de overige wegen, zoals de Huismanstraat en Gochsestraat, zijn de effecten zeer beperkt.

Conclusie

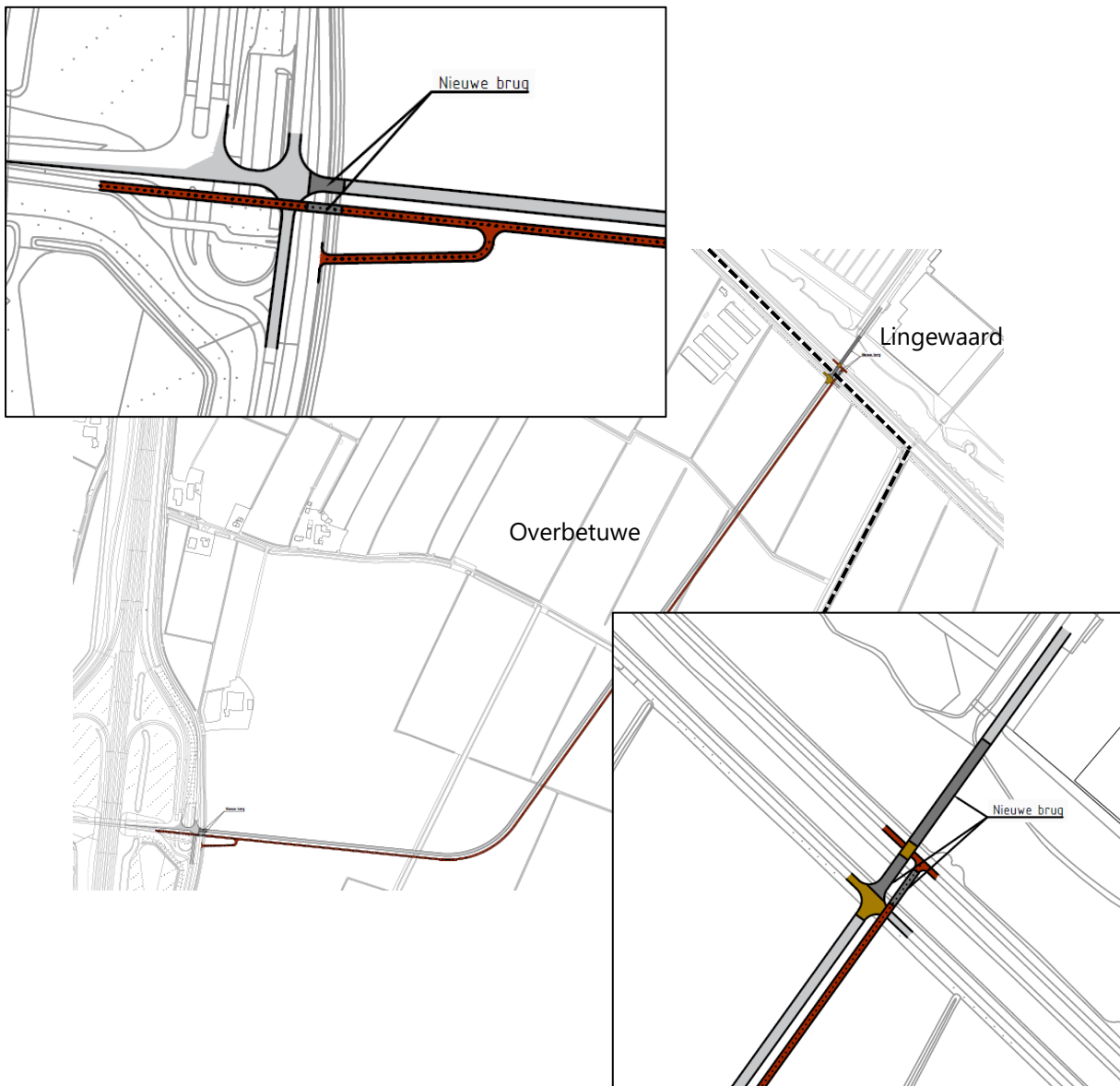
De directe verbinding met de A325 is met name aantrekkelijk voor verkeer afkomstig van het glastuinbouwgebied. Dit zorgt voor een afname op de Karstraat. In vergelijking met de autonome situatie wordt ook meer verkeer vanuit het zuidoosten van Huissen aangetrokken, onder andere via de Bredestraat en Hoeve. In combinatie met verdere ontwikkeling van Plan Driegaarden verslechteren eventuele bestaande knelpunten op deze wegen bij realisatie van de variant.



Variant 3 – Schetsontwerp

Toelichting

- Het nieuwe tracé bevindt zich grotendeels op grondgebied van de gemeente Overbetuwe.
- Het nieuwe tracé loopt door Park Lingezegen.
- Het tracé bestaat uit een relatief lang gedeelte zonder bochten, de kans is groot dat hier te hard wordt gereden. Een geloofwaardige inrichting is hierbij noodzakelijk.
- De kruising met het Rijnwaalpad kan ongelijkvloers blijven bij toepassing van een brug of fietstunnel.
- Voor het doortrekken van de Salvia is een nieuwe brug noodzakelijk.
- Kostenindicatie: 8 miljoen euro.
- Daarnaast is de aankoop van veel grond noodzakelijk, het betreft een nieuw tracé van circa 1,5-2 kilometer.



Variant 4 – Directe verbinding tussen Azalealaan en nieuwe aansluiting A325

Beschrijving

Variant 4 bestaat uit de doortrekking van de Azalealaan richting de A325 en een nieuwe aansluiting.

Lokale effecten nieuwe verbinding

De nieuwe verbinding wordt gebruikt door bijna 5.000 motorvoertuigen. Het is aannemelijk dat op het oostelijke deel van de Azalealaan enerzijds de intensiteit daalt doordat verkeer vanaf het glastuingebied rechtstreeks de A325 kan bereiken via het westelijke deel van de Azalealaan. Anderzijds stijgt de intensiteit waarschijnlijk door verkeer vanaf bedrijventerrein Pannenhuis. Dit alles maakt uiteindelijk dat er geen effecten waarneembaar zijn op het oostelijke deel van de Azalealaan.

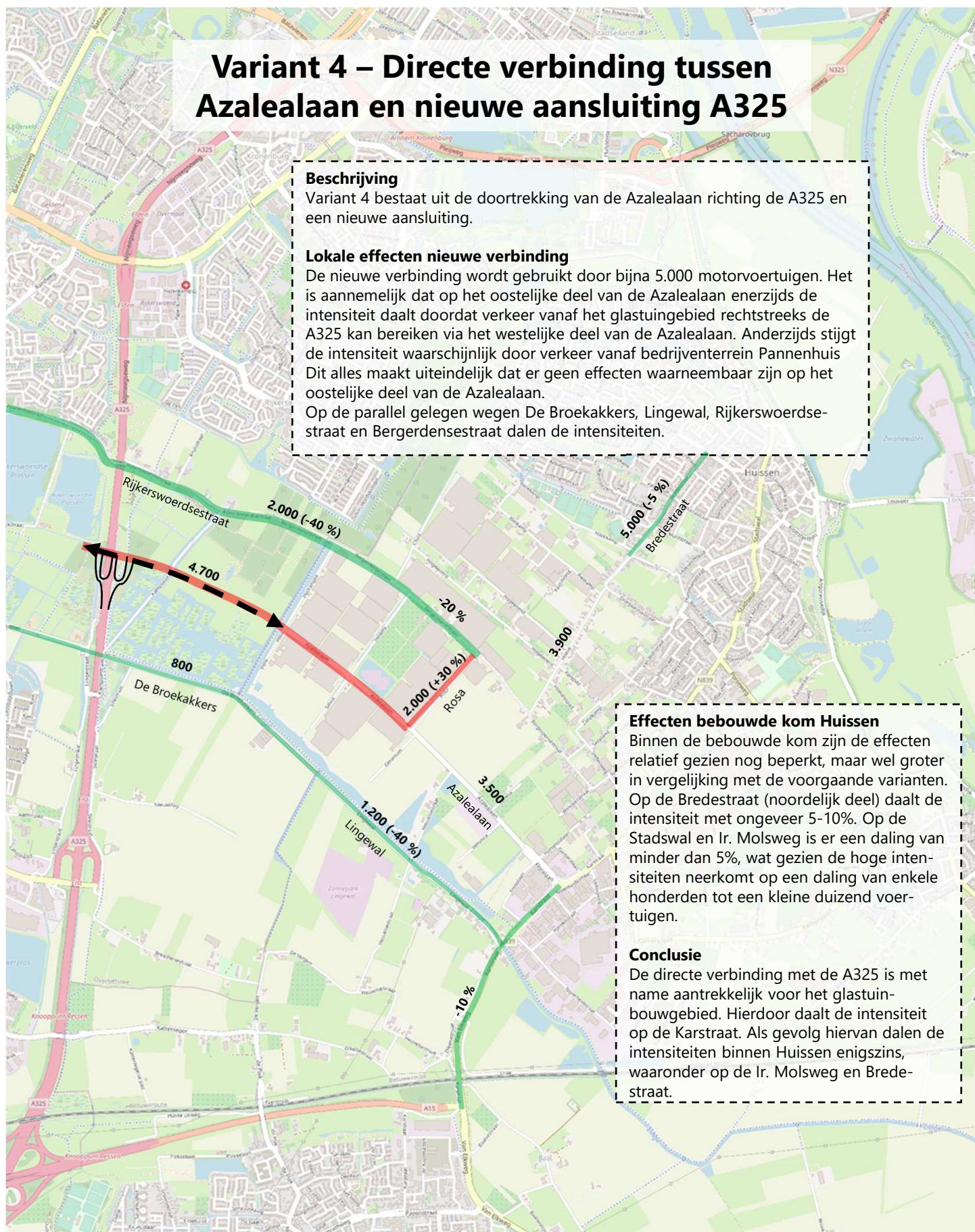
Op de parallel gelegen wegen De Broekakkers, Lingewal, Rijkerswoerdsestraat en Bergerdensestraat dalen de intensiteiten.

Effecten bebouwde kom Huissen

Binnen de bebouwde kom zijn de effecten relatief gezien nog beperkt, maar wel groter in vergelijking met de voorgaande varianten. Op de Bredestraat (noordelijk deel) daalt de intensiteit met ongeveer 5-10%. Op de Stadswal en Ir. Molsweg is er een daling van minder dan 5%, wat gezien de hoge intensiteiten neerkomt op een daling van enkele honderden tot een kleine duizend voertuigen.

Conclusie

De directe verbinding met de A325 is met name aantrekkelijk voor het glastuinbouwgebied. Hierdoor daalt de intensiteit op de Karstraat. Als gevolg hiervan dalen de intensiteiten binnen Huissen enigszins, waaronder op de Ir. Molsweg en Bredestraat.



Variant 4 – Schetsontwerp

Toelichting

- Het nieuwe tracé bevindt zich grotendeels op grondgebied van de gemeente Overbetuwe.
- Het nieuwe tracé is gelegen in Park Lingezegen en loopt dwars door natuurgebied Het Waterrijk.
- Op de locatie van de nieuwe aansluiting is in de huidige situatie aan beide zijden van de A325 een verzorgingsplaats met tankstation aanwezig. Verplaatsing/opheffing van de verzorgingsplaatsen of het combineren van de toe- en afritten is noodzakelijk.
- Voor het bereiken van de westelijke toe- en afrit is een nieuwe brug nodig.
- Plaatselijke verlegging van het Rijnwaalpad is noodzakelijk.
- Kostenindicatie: 12 miljoen euro.



Variant 5 – Nieuwe aansluiting A325 op Rijkerswoerdsestraat + knip aan westzijde

Beschrijving

In deze variant wordt een nieuwe aansluiting van de A325 op de Rijkerswoerdsestraat gemaakt, in combinatie met een knip aan de westzijde van de nieuwe aansluiting. Als gevolg hiervan kan de nieuwe aansluiting alleen vanaf de oostzijde worden bereikt.

Lokale effecten nieuwe verbinding

De nieuwe aansluiting op de A325 resulteert alleen lokaal in grote effecten. Op de Rijkerswoerdsestraat verdubbeld de intensiteit, waardoor aanpassing van de huidige weginrichting noodzakelijk is. Ook op de Hedera stijgt de intensiteit relatief gezien veel, maar beperkt in absolute aantallen.

Afsluiting voor
autoverkeer

Rijkerswoerdsestraat

4.600 (+50 %)

1.900 (+90 %)

Hedera

4.400

3.900

5.000 (-5 %)

Bredestraat

Effecten bebouwde kom Huissen

Binnen de bebouwde kom zijn de effecten op de hoofdwegen beperkt. De intensiteit daalt op de Ir. Molsweg maximaal met enkele procenten. Op de Stadwal is de daling ongeveer 1%. Op het noordelijk deel van de Bredestraat daalt de intensiteit met ruim vijf%.

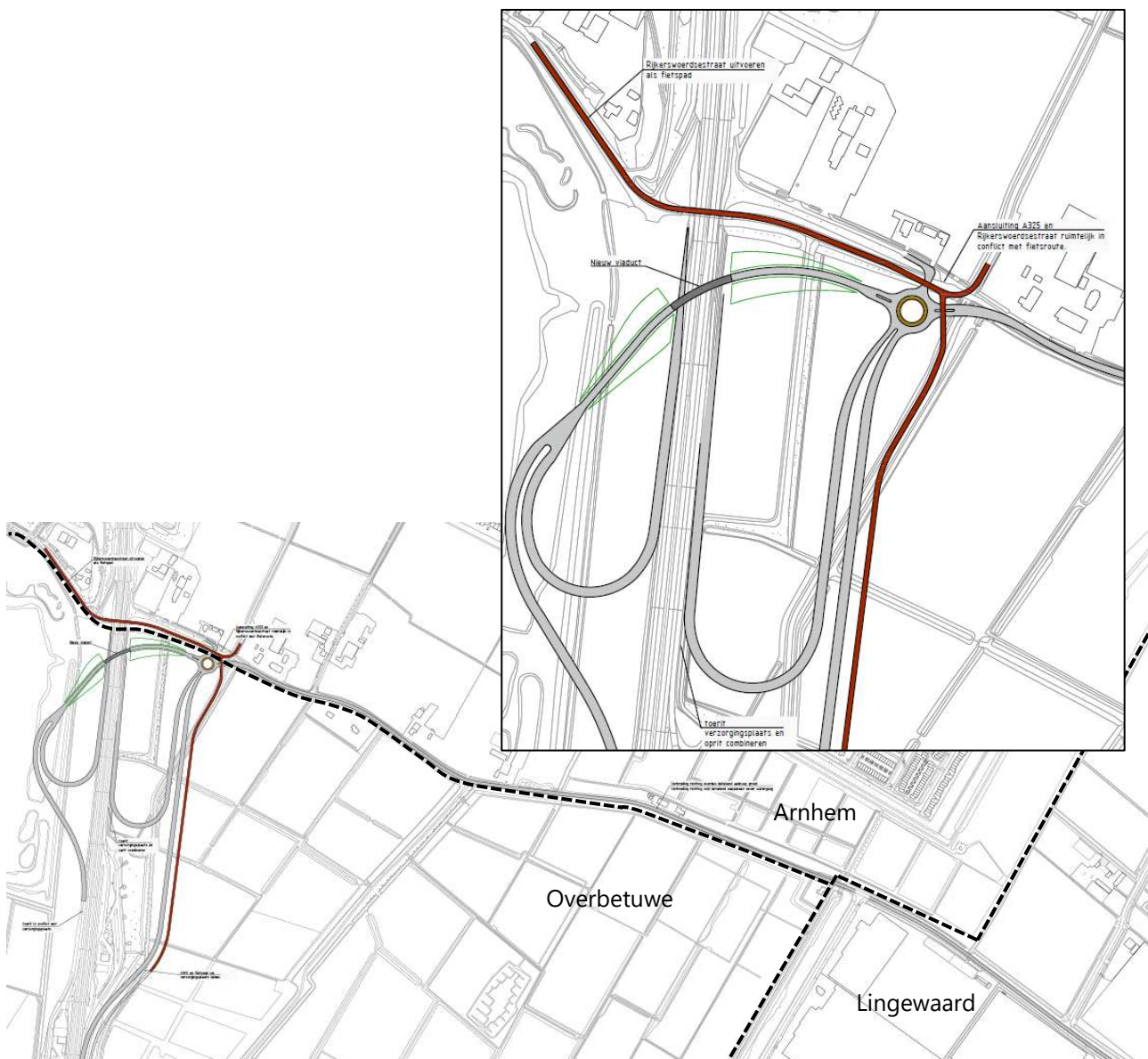
Conclusie

De directe verbinding met de A325 vormt met name een aantrekkelijker verbinding voor verkeer afkomstig van het glastuinbouwgebied. Binnen Huissen zijn de effecten beperkter in vergelijking met variant 5a (zonder knip in de Rijkerswoerdsestraat).

Variant 5 – Schetsontwerp

Toelichting

- De nieuwe aansluiting en noodzakelijke verbredingen zijn grotendeels op grondgebied van de gemeente Overbetuwe en Arnhem.
- De nieuwe aansluiting ligt in Park Lingezegen en loopt door natuurgebied Het Waterrijk.
- Nieuwe aansluiting op A325 vergt veel ruimte, dit veroorzaakt conflicten met de huidige verzorgingsplaats.
- Afrit en fietspad aan de oostzijde moeten om verzorgingsplaats heen worden geleid, de toerit van nieuwe aansluiting kan worden gecombineerd met de verzorgingsplaats.
- De aansluitingen aan de westzijde komen deels in conflict met de Rijkerswoerdseplas, hoewel in het ontwerp is getracht dit conflict zo veel mogelijk te beperken.
- De ruimtelijke beperkingen leiden al met al tot een complex ontwerp met een mogelijk onduidelijke routing voor de weggebruiker.
- Het Rijnwaalpad kruist de Rijkerswoerdsestraat.
- Als gevolg van de nieuwe aansluiting stijgen de intensiteiten op de Rijkerswoerdsestraat aanzienlijk. Verbreding van deze weg is noodzakelijk. In de huidige situatie is rijbaanbreedte circa 3,5-4 meter en is bermverhardering (grastenen/bermbeton) aanwezig.
- Opwaardering naar een ETW I. Voor verbreding richting het noorden is de aankoop van grond nodig. Voor verbreding richting het zuiden moeten de oevers van de watergang worden aangepast.
- Kostenindicatie: 13 miljoen euro.



Variant 6 – Verbinding Rijkerswoerdsestraat – Mr. P.J. Oudsingel via Kruisstraat

Beschrijving

In deze variant wordt een nieuwe verbinding gemaakt tussen de Rijkerswoerdsestraat en de Mr. P.J. Oudsingel via de Kruisstraat. Op dit moment is de Kruisstraat doodlopend voor autoverkeer en alleen doorgaand voor fietsverkeer. Ruim 4.000 motorvoertuigen maken gebruik van de nieuwe verbinding.

Lokale effecten nieuwe verbinding

De nieuwe aansluiting op de wijk Rijkerswoerd resulteert in een stijging van de verkeersintensiteit met 50-90% op Rijkerswoerdsestraat, waardoor aanpassing van de huidige weginrichting noodzakelijk is. Ook op de Hedera stijgt de intensiteit relatief gezien veel, maar beperkt in absolute aantallen.

De stijging loopt door tot en met de Bergerdensestraat en Hoeve. De Hoeve bereikt in de autonome situatie al de maximale capaciteit, als gevolg van de nieuwe verbinding wordt deze overschreden.

Op de Marga Kompélaan daalt de intensiteit, omdat de Kruisstraat en Rijkerswoerdsestraat als nieuw alternatief wordt gebruikt.

Effecten bebouwde kom Huissen

Binnen de bebouwde kom zijn de effecten op de hoofdwegen beperkt. De grootste relatieve dalingen zijn zichtbaar op de Ir. Molsweg en Bredestraat met circa 4%.

Conclusie

De directe verbinding tussen de wijk Rijkerswoerd en de Rijkerswoerdsestraat trekt niet alleen verkeer afkomstig van het glastuinbouwgebied, maar ook inwoners uit het zuidwesten van Huissen gezien de stijgingen op de Hoeve en Bergerdensestraat. Verder binnen Huissen is de invloed echter beperkt. Verkeer tussen de wijk Rijkerswoerd en Elst maakt ook veel gebruik van de nieuwe verbinding als alternatief voor de Marga Kompélaan.

Variant 6 – Schetsontwerp

Aandachtspunten

- De noodzakelijke verbredingen zijn grotendeels op grondgebied van de gemeenten Arnhem en Overbetuwe.
- In deze variant wordt de Kruisstraat opengesteld voor verkeer. De ruimte voor de noodzakelijke verbreding van deze straat is echter beperkt.
- Als gevolg van de nieuwe aansluiting stijgen de intensiteiten op met name de Rijkerswoerdsestraat, maar op de Bergerdensestraat en de Hoeve. Opwaardering naar een ETW I van de Rijkerswoerdsestraat is noodzakelijk voor de verwerking van de toekomstige intensiteiten. Voor verbreding richting het noorden is de aankoop van grond nodig. Voor verbreding richting het zuiden moeten de oevers van de watergang worden aangepast. Ten westen van de A325 is ook verbreding van het talud nodig.
- Kostenindicatie: 7 miljoen euro.



Variant 7 – Verbinding Loostraat - Mooieweg



Beschrijving

In deze variant wordt de verbinding van de Mooieweg met de Loostraat opengesteld voor autoverkeer. In de huidige situatie is deze verbinding alleen toegankelijk voor fietsverkeer doordat een knip voor het autoverkeer is geplaatst.

Lokale effecten nieuwe verbinding

Naar verwachting maken ongeveer 3.000 motorvoertuigen gebruik van de verbinding, waardoor een opwaardering van de Mooieweg en een gedeelte van de Loostraat noodzakelijk is. De Mooieweg is aangesloten op de Erasmussingel in Arnhem-Zuid, met lokaal toenemende verkeersintensiteiten van 10-30% als gevolg.

Effecten bebouwde kom Huissen

Het openstellen van de Mooieweg voor autoverkeer resulteert in een meer directe verbinding tussen Huissen en Arnhem-Zuid. De Loostraat is hierbij de belangrijkste toevouerroute en krijgt meer verkeer te verwerken. Doordat minder verkeer via de Pleijweg/N325 ten noorden van Huissen hoeft om te rijden, dalen de intensiteiten op de Nielant en Ir. Molsweg. Op de Stadswal en Karstraat ten zuiden van Huissen zijn de effecten zeer beperkt.

Conclusie

Het openstellen van de Mooieweg tussen Huissen en Arnhem-Zuid voor autoverkeer creëert een directe verbinding voor autoverkeer. De nieuwe verbinding ontlast met name het noorden van Huissen, doordat minder verkeer via de N325 hoeft om te rijden. Voor het zuiden van Huissen en de industrie-terreinen zijn de effecten beperkt.

Variant 7 – Schetsontwerp

Toelichting

- De noodzakelijke aanpassingen zijn zowel op het grondgebied van de gemeente Arnhem als de gemeente Lingewaard. De grens tussen beide gemeenten ligt aan de westzijde van het noordelijke deel van de Mooieweg.
- Voor de verwerking van de nieuwe intensiteiten zijn aanpassingen aan zowel de Loostraat als Mooieweg noodzakelijk, waaronder opwaardering naar een ETW I.
- Verbreding van de Loostraat vergt ook aanpassingen aan de watergang.
- Verbreding van de Mooieweg vergt het aanpassen van de bosrand voor het vrijmaken van de benodigde ruimte. Daarnaast is in de bocht van de Mooieweg ruimte nodig om het zicht te verbeteren.
- Op het westelijke deel van de Mooieweg door de bebouwde kom van Arnhem is een herinrichting van de weg nodig met een vrijliggend fietspad.
- Kostenindicatie: 3,5 miljoen euro.



Variant 8 – Verbinding Loostraat - Huissensedijk

Beschrijving

In de huidige situatie vormt de Huissensedijk (net zoals de Mooieweg) geen doorgaande verbinding voor autoverkeer door de aanwezigheid van een knip. De Huissensedijk is een belangrijke fietsroute. In deze variant wordt uitgegaan van een nieuwe weg bijvoorbeeld aan de zuidzijde van en parallel aan de Huissensedijk. Hierdoor ontstaat via de Loostraat en de nieuwe weg een aangesloten en directe verbinding richting Arnhem-Zuid. Daarnaast blijft de huidige Huissensedijk als belangrijke fietsroute een vrijliggende fietsverbinding.

Lokale effecten nieuwe verbinding

Naar verwachting maken ruim 3.000 motorvoertuigen gebruik van de verbinding, waardoor een opwaardering van de huidige Huissensedijk noodzakelijk is. Binnen Arnhem-Zuid leidt de openstelling van de Huissensedijk tot een toename van het verkeer op de Groningensingel.

Effecten bebouwde kom Huissen

Het openstellen van de Huissensedijk voor autoverkeer resulteert in een meer directe verbinding tussen Huissen en Arnhem-Zuid. De Loostraat is hierbij de belangrijkste toevoeroute en krijgt meer verkeer te verwerken. Doordat minder verkeer via de Pleijweg/N325 ten noorden van Huissen hoeft om te rijden, dalen de intensiteiten op de Nielant en Ir. Molsweg. Op de Stadswal en Karstraat ten zuiden van Huissen zijn de effecten zeer beperkt.

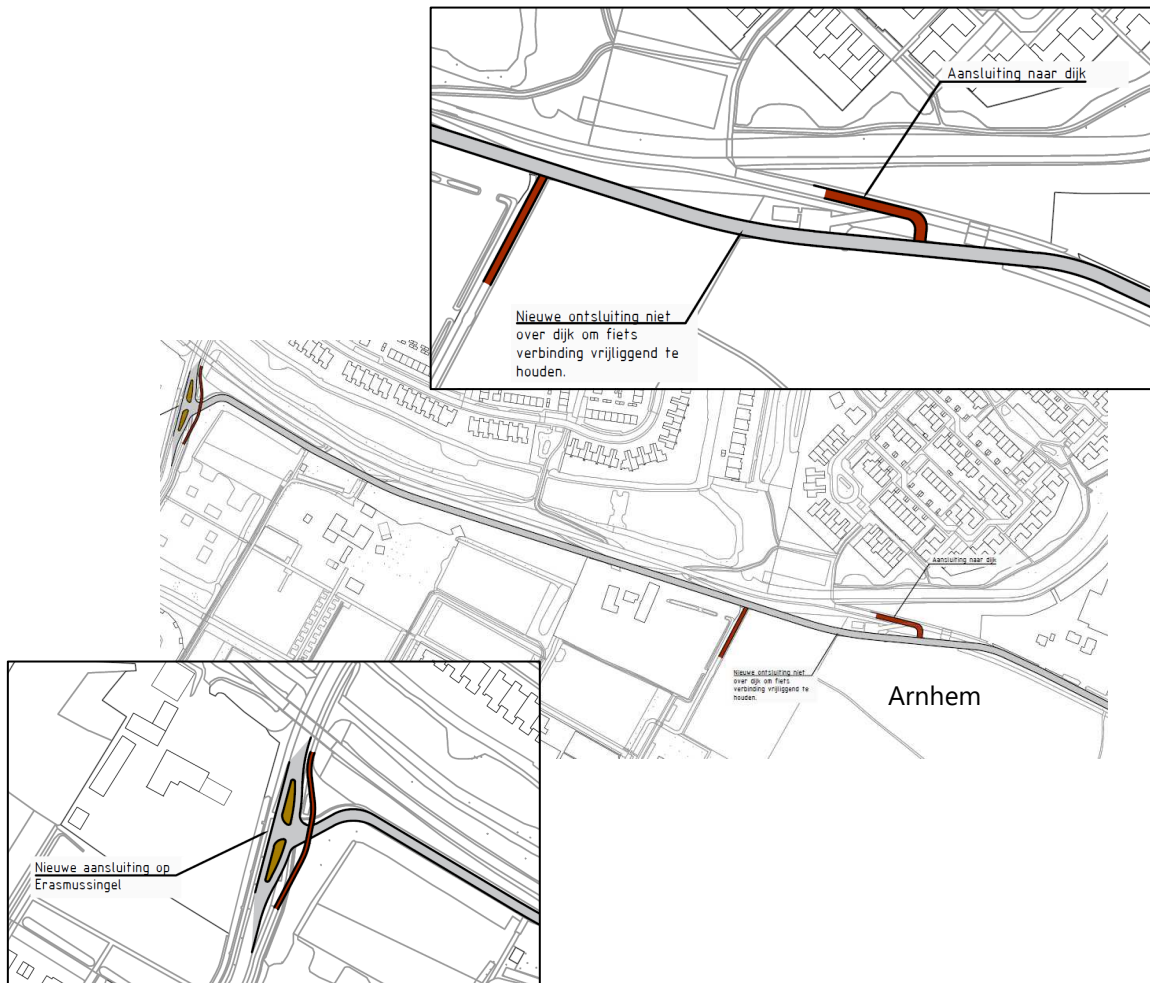
Conclusie

Het openstellen van de Huissensedijk tussen Huissen en Arnhem-Zuid voor autoverkeer creëert een aantrekkelijke directe verbinding voor autoverkeer. De nieuwe verbinding ontlast met name het noorden van Huissen, doordat minder verkeer via de N325 hoeft om te rijden. Voor het zuiden van Huissen en de industrieterreinen zijn de effecten beperkt. In vergelijking met de openstelling van de Mooieweg resulteert deze variant in meer afname van verkeer in het noorden van Huissen, hoewel de verschillen klein zijn.

Variant 8 – Schetsontwerp

Toelichting

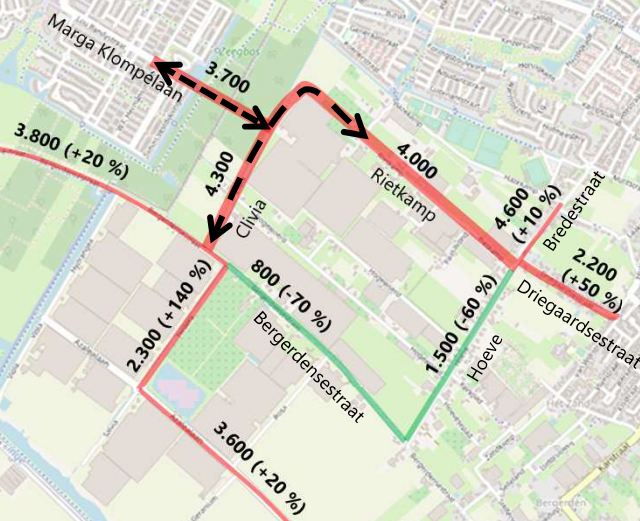
- De aanleg van het nieuwe tracé ten zuiden van de dijk is grotendeels op grondgebied van de gemeente Arnhem. De Huissensedijk en de Loostraat ten westen van de aansluiting met de Mooieweg liggen binnen de gemeente Arnhem.
- De nieuwe verbinding is naast de huidige dijk aan de zuidzijde getekend om de bestaande weg op de dijk als vrijliggende fietsverbinding te kunnen behouden.
- Op basis van de verwachte verkeersintensiteit van ruim 3.000 motorvoertuigen per etmaal is een ETW I passend.
- Kostenindicatie: 2,5 miljoen euro.



Variant 9 – Doortrekking Clivia en Rietkamp met verbinding op Marga Klompélaan

Beschrijving

Binnen deze variant wordt de Clivia doorgetrokken en aangesloten op de Rietkamp. Tevens wordt een verbinding gemaakt tussen de Clivia en de Marga Klompélaan in Arnhem-Zuid.



Lokale effecten nieuwe verbinding

Naar verwachting maken circa 4.000 motorvoertuigen gebruik van de nieuwe verbindingen. De Clivia en met name de Rietkamp zijn in de huidige situatie smalle (doodlopende) wegen in het buitengebied van Huissen en niet berekend op deze intensiteiten. Opwaardering van de bestaande wegen zal daarom noodzakelijk zijn. De Rietkamp is aangesloten op de Hoeve. In combinatie met de geplande nieuwe ontsluiting van woningbouw zal een klein gedeelte van de Hoeve hoge intensiteiten te verwerken krijgen.

De nieuwe verbinding vormt een alternatief voor de Bergerdensestraat en Hoeve, waardoor het verkeer op deze wegen aanzienlijk afneemt. Op de Rijksweg 325 stijgt de verkeersintensiteit met circa 20%. Ten westen van de verbinding zijn de Hedera en Azalealaan straten met toenemende intensiteiten.

Effecten bebouwde kom Huissen

Het doortrekken van de Rietkamp richting Clivia en de Marga Klompélaan creëert een meer directe verbinding tussen Huissen en Arnhem-Zuid. De Driegaardsestraat en Bredestraat (zuid) zijn de toevorroutes voor de Rietkamp en krijgen meer verkeer te verwerken. Doordat minder verkeer via de Pleijweg/N325 ten noorden van Huissen hoeft om te rijden, dalen de intensiteiten op de Ir. Molsweg.

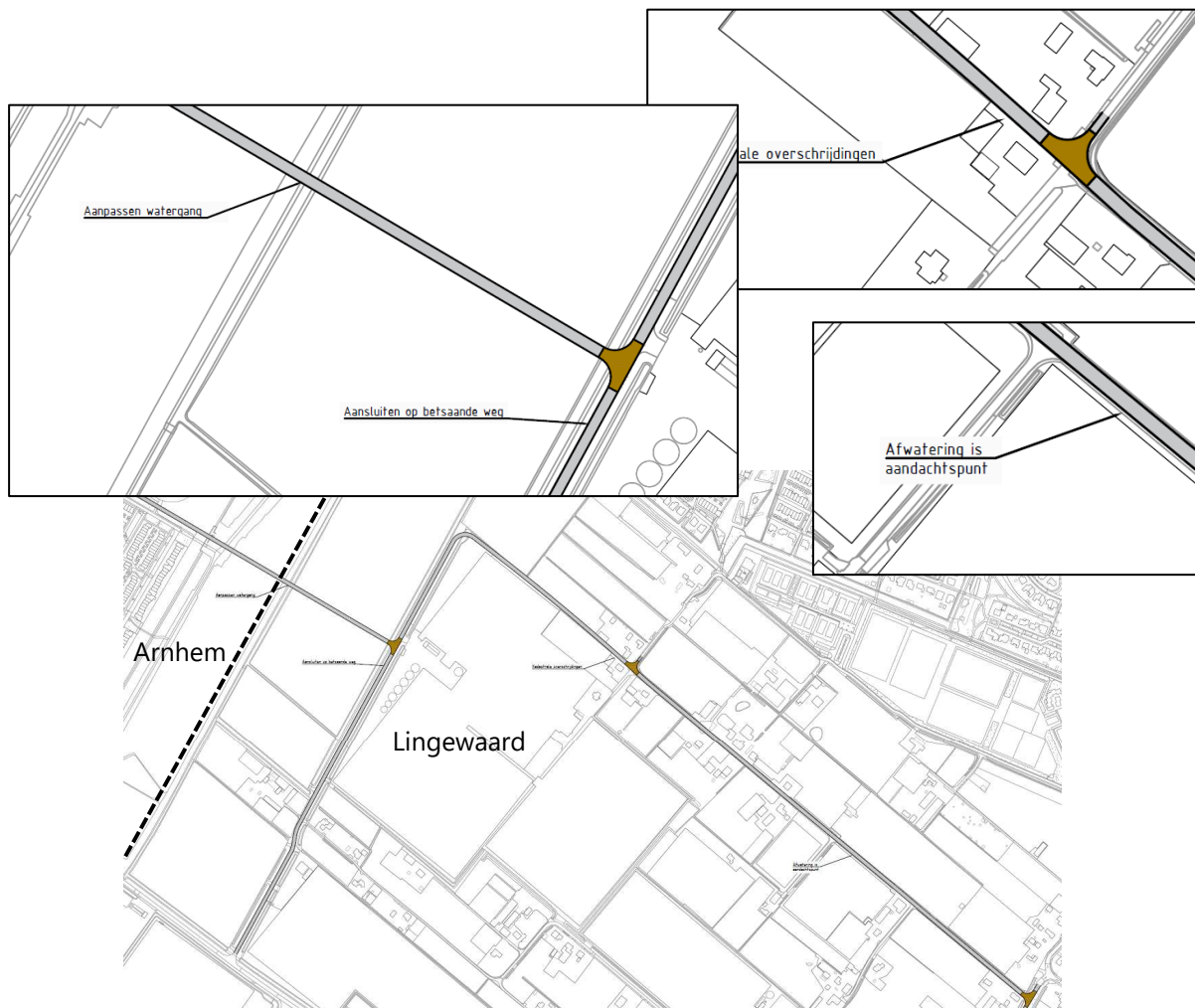
Conclusie

Het verbinden van de Clivia en Rietkamp met Arnhem-Zuid creëert een aantrekkelijke directe verbinding voor autoverkeer. De nieuwe verbinding ontlast met name de Bergerdensestraat en Hoeve, terwijl de intensiteiten op de Bredestraat en Driegaardsestraat toenemen. Doordat de verbinding met Arnhem-Zuid in vergelijking met andere varianten zuidelijker is gelegen, is het effect op de wegen in het noorden van Huissen beperkter.

Variant 9 – Schetsontwerp

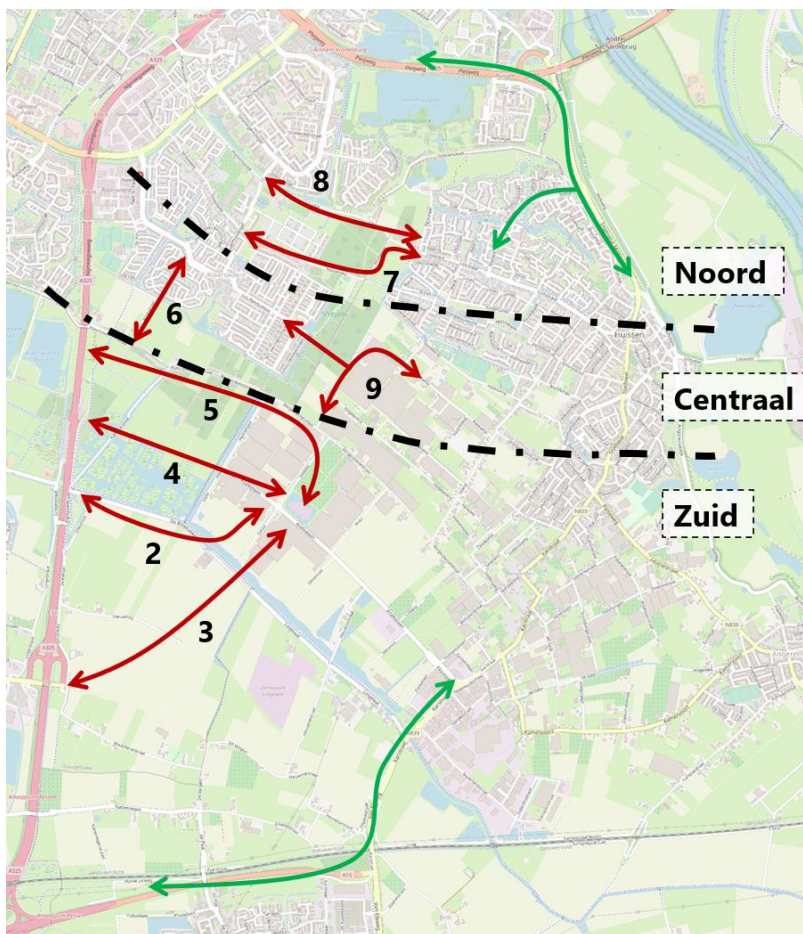
Toelichting

- De doortrekking en verbreding van de Clivia en Rietkamp is grotendeels op eigen grondgebied van de gemeente Lingewaard. De doortrekking van de Marga Klompélaan is wel mede op grondgebied van de gemeente Arnhem.
- De Rietkamp ligt binnen de bebouwde kom en heeft in de huidige situatie een beperkte rijbaanbreedte van circa 4 meter. Op basis van de toekomstige intensiteiten is opwaardering naar een ETW I met rijbaanbreedte van circa 6 meter gewenst. Verbreding van de Rietkamp op de huidige locatie vergt de aankoop van grond en aanpassingen van de afwatering vanwege de beperkte ruimte.
- Diverse tuinders in de omgeving van de Rietkamp hebben aangegeven te willen stoppen en verhuizen. Dit biedt eventueel kansen om de ligging van het tracé beter te optimaliseren en mogelijk te verplaatsen in noordelijke richting.
- Kostenindicatie: 5 miljoen euro.



3.2 Overzicht verkeerseffecten

De volgende figuren geven op hoofdlijnen een overzicht van de werking van de varianten met betrekking tot de effecten op het wegennet. In voorgaande paragraaf is ingegaan op de resultaten per variant. Uit de effectbeschrijving per variant blijkt dat er ten aanzien van de verkeerseffecten een indeling te maken is in drie groepen van varianten met elkaar vergelijkbare effecten. Deze indeling is weergegeven in figuur 3.1. Hierna is per groep van varianten een beschrijving van de verkeerseffecten opgenomen.



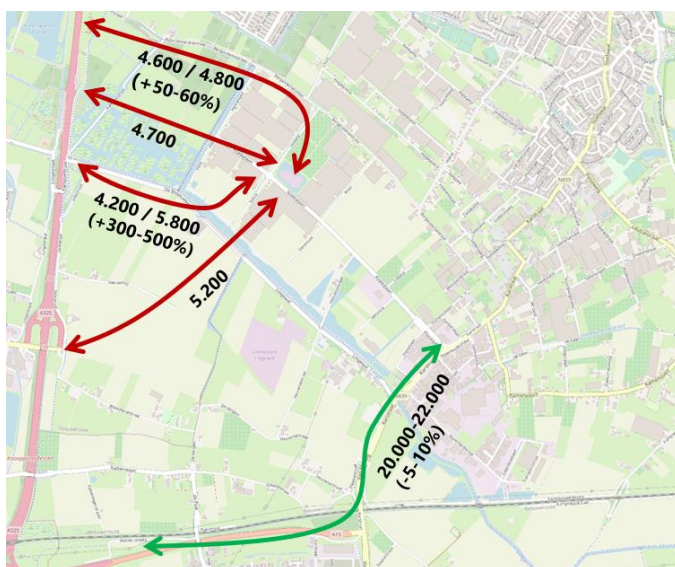
Figuur 3.1: Effecten varianten

Zuidelijke varianten

In de zuidelijke varianten wordt een verbinding gevormd tussen het zuidwesten van Huissen en de A325. Vier verschillende varianten zijn hierbij onderzocht, waarbij variant 2 bestaat uit twee subvarianten. Over het algemeen resulteren deze varianten in aantrekkelijke verbindingen tussen de bedrijventerreinen ten zuiden van Huissen en de A325, in het bijzonder voor het glastuinbouwgebied Bergerden. Deze varianten hebben nauwelijks effect op de ontsluiting van Huissen en de hoeveelheid verkeer in Huissen en op onder andere de Ir. Molsweg.

Als gevolg van deze nieuwe verbindingen stijgt de verkeersintensiteit op de wegen in de directe nabijheid aanzienlijk. Afhankelijk van de variant betreft dit onder andere de Rijkerswoerdsestraat/Bergerdensestraat en De Broekakkers/Lingewal. Aan de andere kant daalt de hoeveelheid verkeer op de Karstraat licht (met circa 5 tot 10%, tussen Huissen en de A15), aangezien de varianten een snellere verbinding met de A325 vormen.

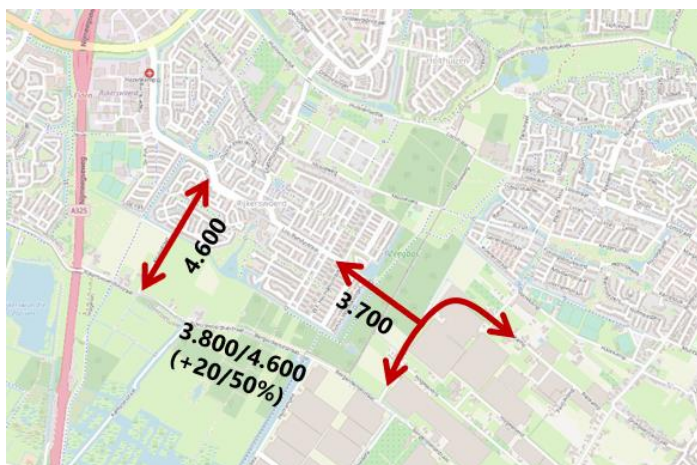
Het gebruik van de nieuwe aansluitingen op de A325 is in alle varianten ongeveer 5.000 mvt/etmaal. Hoewel er geen specifieke drempelwaarden zijn, is deze intensiteit voor een aansluiting op een autosnelweg een zeer beperkte hoeveelheid verkeer. Dit ondanks dat de weg in provinciale eigendom is en is gecategoriseerd als regionale gebiedsontsluitingsweg. Het gebruik is beperkt omdat de varianten slechts voor een beperkte doelgroep aantrekkelijk zijn, met name voor de bedrijventerreinen en bewoners ten zuidwesten van Huissen. Voor het overige verkeer blijven de huidige wegen vaak de snelste optie. Richting Arnhem en verder is de Ir. Molsweg en de Pleyroute sneller en korter. Richting het zuiden en westen is de Karstraat en de A15 sneller en korter.



Figuur 3.2: Effecten zuidelijke varianten. Relatieve verschillen zijn in vergelijking met de autonome situatie in 2030. De absolute aantallen zijn afhankelijk van de betreffende variant

Centrale varianten

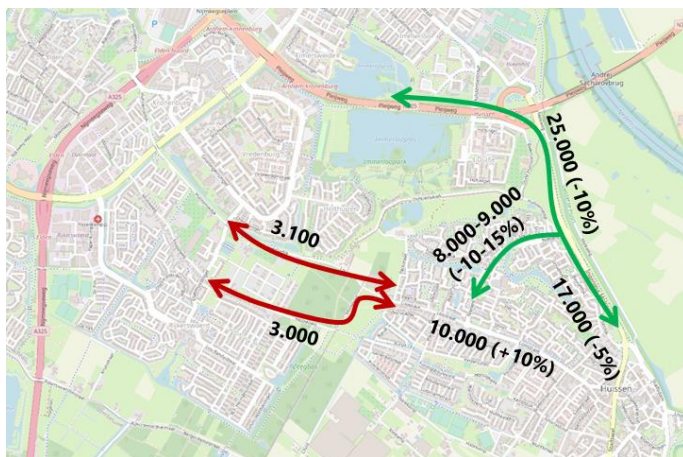
De twee varianten in het midden van het studiegebied vormen een verbinding tussen het westen van Huissen en Arnhem-Zuid. Deze varianten zijn met name interessant voor verkeer tussen het zuidwesten van Huissen en het zuidoosten van Arnhem-Zuid. Een goed alternatief voor de Ir. Molsweg richting de N325 of de Karstraat richting de A325 wordt echter niet geboden. Het effect op de grotere doorgaande wegen van deze varianten is daarom beperkt, hoewel er lokaal in de nabijheid van de nieuwe verbindingen wel aanzienlijke verkeerstoenames zijn. Wel zorgt een nieuwe verbinding tussen de Rietkamp en de Clivia voor een ontlasting van het verkeer op de Hoeve en Bergerdensestraat.



Figuur 3.3: Effecten centrale varianten. Relatieve verschillen zijn in vergelijking met de autonome situatie in 2030. De absolute aantallen zijn afhankelijk van de betreffende variant

Noordelijke varianten

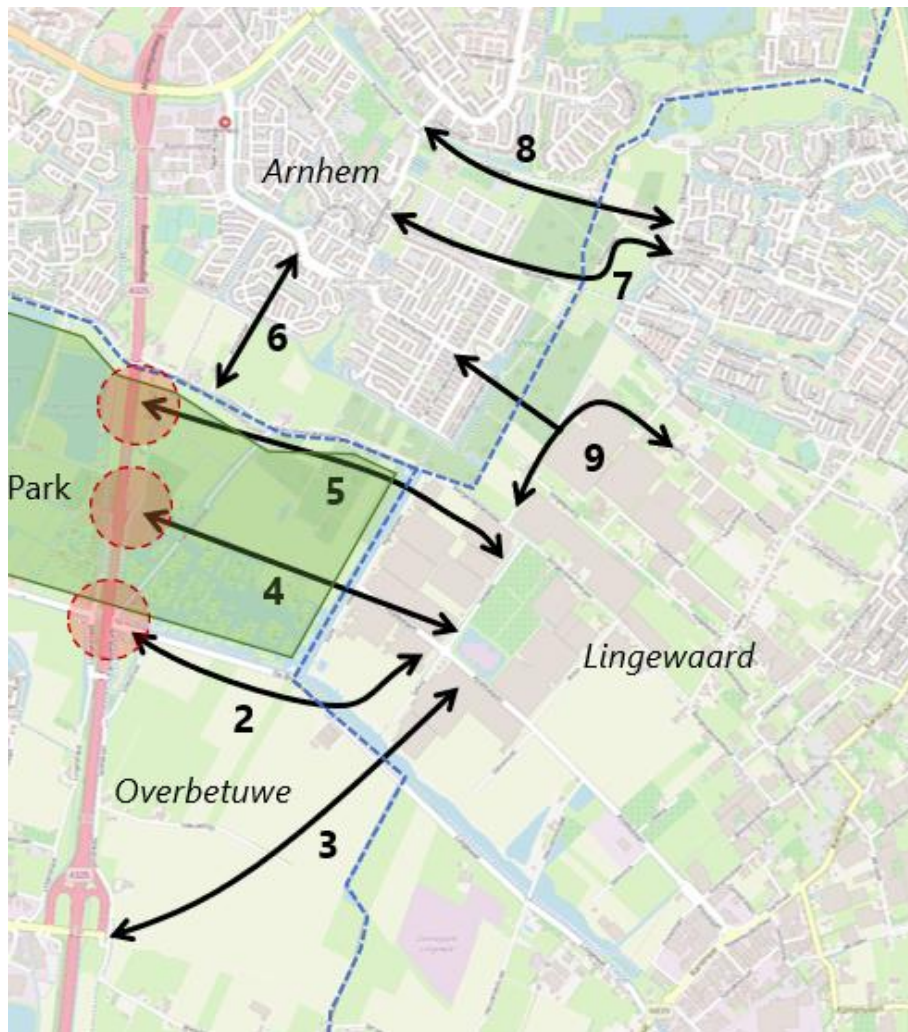
De noordelijke varianten vormen door openstelling van wegen voor autoverkeer een directe verbinding tussen noordwest Huissen en zuidoost Arnhem-Zuid. Hiermee ontstaat een snellere en kortere verbinding in vergelijking met de route via de Ir. Molsweg en N325. De Loostraat is de belangrijkste toevoerroute van deze varianten, waardoor de hoeveelheid verkeer op deze weg aanzienlijk stijgt. Op noordelijke gebiedsontsluitingswegen daalt de intensiteit, met name op de Ir. Molsweg (circa 10% afname) en Nielant (circa 10-15% afname). Op de Karstraat is er nagenoeg geen effect op de intensiteit waarneembaar.



Figuur 3.4: Effecten noordelijke varianten. Relatieve verschillen zijn in vergelijking met de autonome situatie in 2030. De absolute aantallen zijn afhankelijk van de betreffende variant

3.3 Overzicht ruimtelijke effecten

In figuur 3.5 wordt op hoofdlijnen een beeld gegeven van de ruimtelijke effecten van de varianten. De blauwe stippellijn geeft de gemeentegrenzen aan. Hierdoor is zichtbaar dat alle varianten deels op grondgebied van buurgemeenten Overbetuwe of Arnhem liggen, waarbij het grootste deel van het tracé vaak buiten de gemeente Lingewaard ligt. Bij alle varianten is de gemeente Lingewaard dan ook afhankelijk van de buurgemeenten, de provincie en/of Park Lingezegen. Samenwerking met deze partijen is noodzakelijk.



Figuur 3.5: Globaal beeld ruimtelijke effecten varianten

In alle varianten zijn over lange trajecten aanpassingen nodig aan bestaande infrastructuur. Het gaat dan met name om verbredingen door de toenemende verkeersdrukke.

Alle zuidelijke varianten (2, 3, 4, 5 en 6) gaan door of direct langs Park Lingezegen. Waarbij variant 4 dwars door het waardevolle nieuwe natuurgebied Waterrijk gaat.

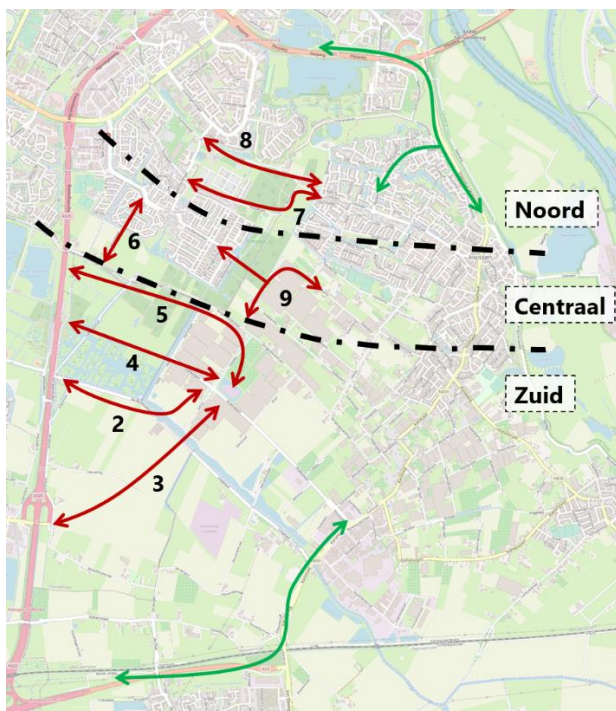
De zuidwestelijke varianten (2, 4 en 5) bevatten een nieuwe aansluiting met de A325. Het ruimtebeslag van de nieuwe varianten is groot. De beoogde locaties van deze aansluitingen zijn gemarkeerd. De combinatie van deze nieuwe aansluitingen met de huidige verzorgingsplaatsen/tankstations langs de A325 is een aandachtspunt. De nieuwe aansluiting in variant 5 is bovendien ook van invloed op recreatiegebied Rijkerswoerdse Plassen.

De noordoostelijke varianten (7, 8 en 9) doorkruisen de bossen tussen Arnhem en Huissen. Bij variant 7 wordt gebruik gemaakt van een bestaande verbinding. Variant 8 bestaat uit een nieuwe verbinding parallel aan de Huissensedijk. Voor variant 9 is een nieuwe verbinding nodig door het Zeegbos.

De noordelijke varianten (6, 7, 8, en 9) hebben ook effect op de verkeersstromen in Arnhem-Zuid. In variant 6 gaat de Mr. P. J. Oudsingel gebruikt worden door doorgaand verkeer, in variant 7 de Mooiweg, in variant 8 een nieuwe weg langs de Huissensedijk en in variant 9 de Marga Klompélaan. Voor alle varianten levert dit aandachtspunten in Arnhem-Zuid en zijn aanpassingen van de infrastructuur nodig.

3.4 Effecten varianten op wegen in omgeving Plan Driegaarden

In deze paragraaf worden de verkeerseffecten van de varianten op de wegen in de omgeving van Plan Driegaarden beschreven. Hierbij is gebruik gemaakt van de eerder aangegeven verdeling van de varianten in een zuidelijk, centraal en noordelijk gebied (zie figuur 3.6).



Figuur 3.6: Weergave varianten in drie gebieden

Zuidelijke varianten

De zuidelijke varianten bevatten een nieuwe verbinding tussen het zuidwesten van Huissen en de A325. Over het algemeen zijn deze nieuwe verbindingen met name aantrekkelijk voor de bedrijventerreinen ten zuiden van Huissen, als alternatief voor Karstraat en de A15. De meeste varianten hebben daarom nauwelijks effect op de verkeersintensiteiten binnen de bebouwde kom, mede vanwege de te overbruggen afstand.

- In varianten 2a en 2b is er geen effect.
- Varianten 3 (directe verbinding tussen Salvia en de A325 bij Elst) heeft het meeste effect op de wegen rondom Plan Driegaarden. Op de Hoeve en Bredestraat stijgen de intensiteiten met respectievelijk 10 en 5%, wat resulteert in een stijging van 200-400 motorvoertuigen per etmaal.
- Varianten 4 en 5 (nieuwe aansluiting op de A325 vanaf de Rijkswoordsestraat en het verlengde van de Azealaan) leiden juist tot een afname van de hoeveelheid verkeer op de Bredestraat tot 10% (circa 200-400 motorvoertuigen).

Centrale varianten

De centrale varianten liggen het meest in de nabijheid van Plan Driegaarden en resulteren ook in de grootste effecten op de wegen in de omgeving.

- Variant 6 bevat een nieuwe verbinding tussen Arnhem Zuid en de Rijkswoordsestraat. Als gevolg van deze verbinding stijgen de intensiteiten op de toevoerwegen. Zo neemt de hoeveelheid verkeer op de Bergensestraat toe met circa 40% (300 motorvoertuigen) en op de Hoeve met 10% (circa 400 motorvoertuigen).
- In variant 9 worden de Clivia en Rietkamp doorgetrokken met een aansluiting op de Marga Klompélaan in Arnhem Zuid. De Clivia en Rietkamp vormen een alternatief voor

de Bergerdensestraat en Hoeve, waardoor op de Hoeve de hoeveelheid verkeer daalt met circa 60% (1.500 motorvoertuigen). Op de wegen richting de Rietkamp vanaf de bebouwde kom stijgt juist de intensiteit. Op het zuidelijk deel van de Bredestraat is de stijging circa 10% en de Driegaardsestraat 50% (700 motorvoertuigen extra).

Noordelijke varianten

In de noordelijke varianten wordt een directe verbinding gevormd tussen de Loostraat en Arnhem Zuid. Deze varianten vormen een alternatief voor de ontsluiting via de Ir. Molsweg en Nielant, waardoor de hoeveelheid verkeer op deze wegen afneemt. Op de wegen rondom Plan Driegaarden is nagenoeg geen effect waarneembaar. Het grootste effect is zichtbaar op de Hoeve, waardoor de intensiteit met circa 5% (100-200 motorvoertuigen) afneemt.

Conclusie

Al met al zijn de effecten van de varianten op de verkeersintensiteiten in de omgeving van Plan Driegaarden beperkt. De meeste effecten zijn waarneembaar op de Hoeve en Bredestraat, waarbij afhankelijk van de betreffende variant de intensiteit met maximaal enkele honderden motorvoertuigen per etmaal toe- of afneemt. Daarnaast leidt één variant tot een aanzienlijke stijging van de hoeveelheid verkeer op de Driegaardsestraat. Op de wegen ten westen van Plan Driegaarden, waaronder de Huismanstraat en Gochsestraat, is er nagenoeg geen effect waarneembaar op de intensiteiten. Al met al is de conclusie dat een extra ontsluiting niet zorgt voor een wezenlijk betere verkeerssituatie in de omgeving van Driegaarden.

3.5 Effect congestie A325 op sluipverkeer

Doel

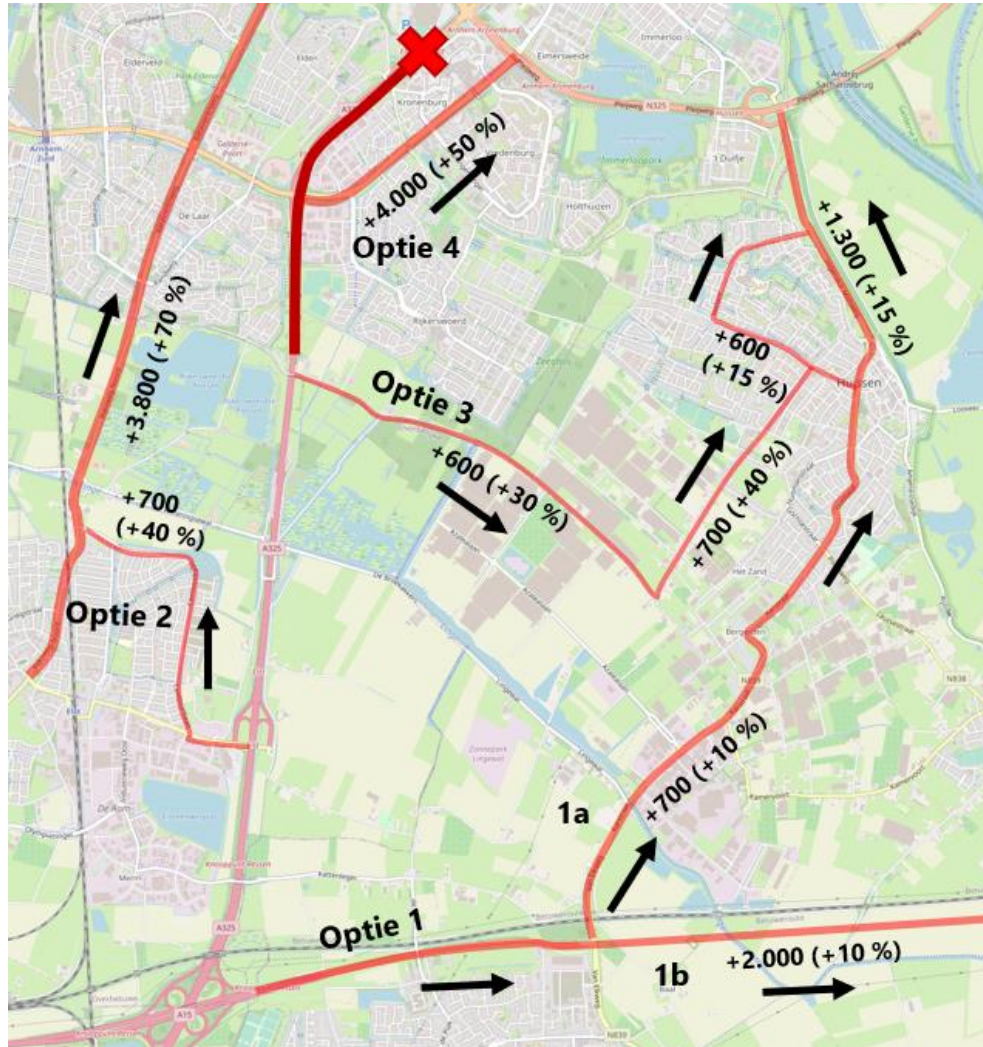
Naast de reguliere doorrekening van de intensiteiten is ook onderzocht wat het effect is van een incident (en filevorming) op de A325 in de varianten. Het doel van deze aanvullende berekening is om inzichtelijk te krijgen wat het effect is van filevorming op de A325 op wegen binnen de gemeente Lingewaard als er een nieuwe ontsluiting wordt gerealiseerd.

Werkwijze

Voor deze berekening is in het verkeersmodel een incident gesimuleerd op de A325 van Elst naar Arnhem vlak voor de aansluiting met de N225/N325 (het Nijmeegseplein nabij het Gelredome). Er is van uitgegaan dat de file terugslaat tot de Rijkerswoerdestraat, waardoor er een file ontstaat van circa 2,5 kilometer. Deze congestie is in het model handmatig gesimuleerd door op de wegvakken van de congestie de capaciteit van de weg terug te brengen naar 25% ten opzichte van de oorspronkelijke capaciteit. Uitgangspunt hierbij is de afsluiting van een van de twee rijstroken (-50% capaciteit) en de omleiding van het verkeer van de andere rijstrook over de vluchtstrook (-25% capaciteit). Hierdoor ontstaat een capaciteitsdaling van 75%.

Er is gekozen om deze berekening uit te voeren met een variant waarin een nieuwe aansluiting op de A325 wordt gecreëerd, omdat hiermee naar verwachting de effecten van het

sluipverkeer het best zichtbaar zullen zijn (in combinatie met congestie op het noordelijke deel van de A325). Hiervoor is variant 5 met een nieuwe aansluiting vanaf de Rijkerswoerdsestraat op de A325 gebruikt. Van de andere varianten met een nieuwe aansluiting op de A325 verwachten we vergelijkbare effecten.



Figuur 3.7: Effecten incident A325 op verkeersintensiteiten wegen in de regio. De toenames (zowel procentueel als absoluut) betreffen enkel de rijrichting naar het noorden in vergelijking met de intensiteiten uit variant 5

Resultaten

Figuur 3.7 toont de effecten van het incident op de wegen in de regio. Het rode kruis markeert de locatie van het gesimuleerde incident, het donkerode gemarkeerde deel van de A325 geeft de locatie van de congestie aan. Grofweg kan er onderscheid worden gemaakt tussen vier verschillende opties voor het verlaten van de A325 en het kiezen van een alternatieve route:

1. Vanuit het zuiden is er een deel van het verkeer dat rechtsaf richting de A15 gaat om vervolgens via de Karstraat en Ir. Molsweg de N325 ten noorden van Huissen te

- bereiken (1a). Het merendeel van het verkeer blijft de A15 volgen tot de aansluiting met de A12, om vervolgens via de A12 richting het noorden te rijden (1b).
2. Het overige verkeer vanuit het zuiden blijft de A325 volgen. Een deel van dit verkeer verlaat de snelweg bij afslag Elst, om vervolgens via de Ceintuurbaan en Rijksweg Noord voorbij de file te rijden. Gezien de sterke toename op de Rijksweg Noord kiest veel verkeer uit Elst ervoor om niet via de A325 richting het noorden te rijden, maar via de Rijksweg Noord.
 3. Een ander deel van het verkeer kiest ervoor de afslag nabij de Rijkerswoerdestraat te nemen, om vervolgens via onder andere de Bredestraat de Ir. Molsweg te bereiken. Dit sluipverkeer veroorzaakt overlast op diverse wegen binnen Lingewaard, waaronder de Bergerdensestraat, Hoeve en Bredestraat.
 4. Ten slotte maakt een groot deel van het verkeer gebruik van de Burgermeester Matser-singel om het laatste deel van de A325 te vermijden.

Conclusie

Al met al maakt het verkeer gebruik van diverse alternatieve routes, waarbij met name routeoptie 3 een toename van het doorgaand verkeer en sluipverkeer op erftoegangswegen binnen de gemeente Lingewaard veroorzaakt, waaronder de Bergerdensestraat, Hoeve en Bredestraat. Dit is onwenselijk, maar waarschijnlijk acceptabel. Zeker wanneer het niet op structurele basis voorkomt, maar alleen tijdens calamiteiten op de autowegen.

Verkeer dat kiest voor routeoptie 1a blijft op de gebiedsontsluitingswegen, maar veroorzaakt wel meer drukte op de Karstraat, Stadwal, Stadwal Noord en Ir. Molsweg.

4. Conclusies en aanbevelingen

Het doel van deze verkeersstudie is het onderzoeken van de verkeerskundige en ruimtelijke effecten van meerdere varianten die zorgen voor een nieuwe/verbeterde ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer tussen de kern Huissen en de A325/Arnhem.

Tabel 4.1 bevat op basis van de resultaten per variant een overzicht van de effecten. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de volgende criteria:

- Verkeerseffecten: effecten op de verkeersintensiteiten:
 - Doorgaande wegen: mate waarin doorgaande wegen worden ontlast, met name de Ir. Molsweg en Karstraat.
 - Omliggende wegen: mate waarin wegen extra worden belast, vooral wegen in de nabijheid van de nieuwe verbinding.
- Ruimtelijke effecten:
 - Aanpassingen: mate waarin aanpassingen aan bestaande infrastructuur noodzakelijk is, zoals verbredingen door toenemende verkeersdrukke.
 - Belemmeringen: mate waarin ruimtelijke belemmeringen aanwezig zijn, op basis van ruimtebeslag, belemmerende objecten en de eigenaar van het betreffende grondgebied.
- Kostenindicatie: een globale indicatie van de kosten exclusief BTW, het verleggen van kabels/leidingen, grondaankopen en overige kosten².

De criteria zijn gescoord op een vijfpuntschaal: 'zeer negatief', 'negatief', 'neutraal', 'positief' en 'zeer positief'.

² Met name de eventuele grondaankopen brengen veel extra kosten met zich mee. Ook bestemmingsplankosten, onteigeningskosten, juridische kosten, planvoorbereiding, VAT-kosten, compensatiekosten en dergelijke zijn niet meegenomen. De genoemde bedragen zijn daarom niet over te nemen als de bedragen waarvoor de daadwerkelijke realisatie ook mogelijk is.

nr.	beschrijving	verkeerseffecten		ruimtelijke effecten		kosten
		afname verkeersdrukte doorgaande wegen	belasting verkeer omliggende wegen	benodigde aanpassingen infrastructuur	belemmeringen op ruimtelijk gebied	globale indicatie (miljoen euro)
2a	directe verbinding 1 ^e Weteringsewal - De Broekakkers - Salvia	-5% Karstraat	-	-	-	30*
2b	nieuwe aansluiting A325 + directe verbinding De Broekakkers - Salvia	-10% Karstraat	--	--	--	38**
3	directe verbinding Nieuwe Aamsestraat - Salvia	-10% Karstraat	+/-	+/-	--	8
4	doortrekken Azalealaan + nieuwe aansluiting op A325	-10% Karstraat	+	-	--	12
5	aansluiting A325 - Rijkerswoerdsestraat + knip aan westzijde aansluiting	-5% Karstraat	-	--	--	13
6	openstellen Kruisstraat tussen Rijkerswoerdsestraat en Mr. P.J. Oudsingel	Geen effect	--	-	-	7
7	openstellen Mooieweg tussen Loostraat en Erasmussingel	-10% Ir. Molsweg	-	-	-	3,5
8	openstellen Huissensedijk tussen Loostraat en Erasmussingel	-10% Ir. Molsweg	+/-	+/-	-	2,5
9	doortrekken Clivia en Rietkamp + verbinding met Marga Klompélaan	-5% Ir. Molsweg	+/-	--	-	5

* Bron: studie 'Optimalisatie Lingekruising', Sweco, januari 2020

** Bestaande uit: 30 miljoen euro op basis van studie 'Optimalisatie Lingekruising', Sweco, januari 2020 (variant 2a) en 8 miljoen euro extra voor de nieuwe aansluiting.

Tabel 4.1: Overzicht effecten varianten

Zuidelijke varianten

De zuidelijke varianten (2-5) resulteren met name in een aantrekkelijke verbinding tussen de bedrijventerreinen ten zuiden van Huissen (met name het glastuinbouwgebied) en de A325. De varianten vormen een alternatief voor het bereiken van de A325 via de Karstraat/A15, waardoor de verkeersintensiteiten dalen op het zuidelijke deel van de Karstraat. De effecten voor de bebouwde kom van Huissen zijn beperkt.

Varianten 2b, 4 en 5 bevatten een nieuwe aansluiting op de A325. Mede vanwege de benodigde ruimte voor de aanleg van toe- en afritten, zijn de ruimtelijke effecten van deze varianten aanzienlijk. De zuidelijke varianten gaan dwars door of direct langs Park Lingezegen. Waarbij varianten 4 en 5 ook door het waardevolle nieuwe natuurgebied Waterrijk gaan. Afhankelijk van de betreffende variant zijn verbredingen van diverse wegen noodzakelijk, waarbij de ruimte vaak beperkt is door ligging naast bomen en water. Verder liggen de grootste infrastructurele aanpassingen en ruimtelijke effecten van deze varianten niet op eigen grondgebied van de gemeenten Lingewaard, maar binnen de gemeente Overbetuwe.

Centrale varianten

De meer centraal gelegen varianten 6 en 9 vormen een verbinding tussen het westen van Huissen en Arnhem-Zuid. Deze varianten zijn met name interessant voor verkeer tussen het

zuidwesten van Huissen en Arnhem-Zuid. Een goed alternatief voor de Ir. Molsweg richting de N325 of de Karstraat richting de A325 wordt echter voor de meeste verkeersdeelnemers niet geboden. Het effect op de doorgaande wegen is daarom beperkt, hoewel er lokaal in de nabijheid van de nieuwe verbindingen wel aanzienlijke verkeerstoenames zijn (met name op de Rijkerswoerdsestraat en Bergerdensestraat).

De ruimtelijke effecten en kosten van de centrale varianten zijn veelal kleiner dan de zuidelijke varianten. Beide varianten bevatten geen aanleg van een nieuwe aansluiting op de A325, maar wel het opwaarderen/openstellen van bestaande infrastructuur en de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Noordelijke varianten

De noordelijke varianten 7 en 8 bestaan uit het openstellen en opwaarderen van bestaande infrastructuur en de aanleg van nieuwe infrastructuur voor autoverkeer. Als gevolg van deze varianten ontstaat een snellere verbinding tussen Huissen en Arnhem-Zuid in vergelijking met de route over de Ir. Molsweg en N325. De Loostraat is de belangrijkste toevoeroute van deze varianten, waardoor de verkeersintensiteit op deze weg stijgt. Op de noordelijke gebiedsontsluitingswegen daalt de intensiteit, met name op de Ir. Molsweg en Nielant.

De ruimtelijke effecten van de varianten 7 en 8 zijn relatief gezien beperkt, hoewel de nodige aanpassingen aan de bestaande infrastructuur noodzakelijk zijn, ook in de bebouwde kom van Arnhem. Ook de kosten van varianten zijn relatief beperkt. Wel geldt ook voor deze varianten dat een groot deel van benodigde infrastructurele aanpassingen op grondgebied van een buurgemeente zijn, in dit geval de gemeente Arnhem.

Eindconclusie

De verkeerskundige en ruimtelijke effecten verschillen per variant. Wel is er een samenhang in de effecten van de zuidelijke, centrale en noordelijke varianten.

De noordelijke varianten dragen het meest bij aan het verlichten van de verkeersdruk op de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom van Huissen. De verkeersafname op de Ir. Molsweg is echter beperkt tot 10%. De varianten bieden mogelijk wel kansen voor een snelle busverbinding tussen Huissen en Arnhem-Zuid.

De zuidelijke varianten bieden een snelle verbinding met de A325 voor het glastuinbouwgebied. Als gevolg hiervan daalt de hoeveelheid verkeer op onder andere de Karstraat, maar de daling is beperkt tot 10%. Het gebruik van de nieuwe aansluitingen op de A325 is in alle varianten ongeveer 5.000 mvt/etmaal. Dat is voor een aansluiting op een autosnelweg een zeer beperkte hoeveelheid verkeer.

Ook de keuze voor één van de varianten is een mogelijke optie. Het gebruik van alle nieuwe tracés is enerzijds te klein om grote verschuivingen in de ontsluitingsstructuur van Huissen tot gevolg te hebben en anderzijds te groot om te realiseren zonder aanpassing van allerlei aansluitende wegen. Bovendien zijn de ruimtelijke effecten van veel varianten aanzienlijk en liggen de varianten en effecten grotendeels niet op het grondgebied van de gemeente Lingewaard.

Bijlage 1:

Verkeersintensiteiten

Deze bijlage bevat de modelresultaten van de doorgekende varianten. Per variant worden de volgende kaarten weergegeven:

- De verkeersintensiteiten per wegvak voor alle wegen in de regio (in motorvoertuigen per etmaal).
- De absolute verschillen in verkeersintensiteiten (in motorvoertuigen per etmaal) per wegvak tussen de betreffende variant en de autonome situatie in 2030 (zonder nieuwe ontsluiting).
- De relatieve (procentuele) verschillen in verkeersintensiteiten per wegvak tussen de betreffende variant en de autonome situatie in 2030 (zonder nieuwe ontsluiting).

Bijlage 2: Schetsontwerpen

Deze bijlage bevat op de volgende pagina's de schetsontwerpen per variant.

Bijlage 3: Kostenindicaties

Op de volgende pagina's wordt per variant meer in detail weergegeven hoe de kostenindicaties zijn opgebouwd.



[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: maandag 2 augustus 2021 16:11

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: RE: Verkeersstudie ontsluiting Huissen op A325/Arnhem

Hallo [REDACTED]

Hartelijk dank voor het delen van de verkeersstudie en de verkeerstellingen.

Hierbij de gezamenlijke reactie van [REDACTED] en mij.

Ten eerste viel ons op dat er op het voorblad status 'Definitief' staat. Dit is niet handig als het om een conceptrapportage gaat.

Aanleiding

Tip. Wellicht handig om de aanleiding wat scherper neer te zetten.

Doelstelling

Duidelijk is een 'nieuwe/verbeterde ontsluiting', maar het wordt niet duidelijk waarom de varianten 6 t/m 9 tot deze scope behoren.

Resultaten

- Algemene opmerking: In alle varianten aandacht voor de kruising met het RijnWaalpad. Met hoge intensiteiten zal dat ongelijkvloers moeten worden uitgevoerd
- Variant 2a. Het is ons niet duidelijk hoe dit verkeer op het hoofdwegennet komt. Wij nemen aan niet via het Arnhemse wegennet? Mocht dat wel het geval zijn, is dat niet wenselijk. Een pluspunt is dat er een duidelijke verkeersdaling op de Rijkerswoerdsestraat is te zien
- Variant 2b. Dit raakt niet direct het Arnhemse wegennet. Aandachtspunt is de verkeersafwikkeling op de A325. De geschetste groei en drukte op de A325 geeft juist meer mogelijkheden om via deze nieuwe aansluiting eerder de A325 te verlaten om gebruik te maken van het onderliggend wegennet en via diverse landelijke wegen het Arnhemse wegennet te belasten. Dit geldt overigens voor alle denkbare nieuwe verkeersaansluiting op de A325
- Variant 5. Logisch dat er een knip in Rijkerswoerdsestraat komt. Toch denken wij dat er geen (bestuurlijk) draagvlak is dat er zo'n grote infrastructurele ingreep op Arnhemse grondgebied wordt gedaan, waar de Arnhemmers geen gebruik van kunnen maken. Daarnaast heeft dit ook nadelige effecten voor Arnhemse bewoners op dit deel Rijkerswoerdsestraat en de aanliggende woonwijk Rijkerswoerd (fietsen/wandelen/geluid/fijnstof/et cetera). 13 miljoen? Is dit niet te laag ingeschat. Kortom, niet bespreekbaar
- Variant 6: niet wenselijk om Lingewaard/Overbetuwe via dit deel van het Arnhemse wegennet af te wikkelen. Dit is niet acceptabel en niet bespreekbaar. De negatieve effecten voor de Arnhemmers in de woonwijk Rijkerswoerd e.o. zijn erg onderbelicht. Opwaarderen naar een ETW I is een understatement
- Variant 7: niet wenselijk om Lingewaard via dit deel van het Arnhemse wegennet af te wikkelen. Dit is niet acceptabel en niet bespreekbaar. De negatieve effecten voor de Arnhemmers in de woonwijk Rijkerswoerd e.o. zijn erg onderbelicht. Opwaarderen is een understatement wetende dat er 3.000 mvt/etm op de Mooieweg wordt toegevoegd (rapport: op het westelijke deel van de Mooieweg door de bebouwde kom van Arnhem is een herinrichting van de weg nodig met een vrijliggend fietspad)

- Variant 8: niet wenselijk om Lingewaard via dit deel van het Arnhemse wegennet, o.a. een fietsroute, af te wikkelen. Dit is niet acceptabel en niet bespreekbaar. De gemaakte opmerkingen op de varianten 5-7 zijn ook hier van toepassing
- Variant 9: niet wenselijk om Lingewaard via dit deel van het Arnhemse wegennet af te wikkelen. Dit is niet acceptabel en niet bespreekbaar. De effecten voor de Arnhemse bewoners blijft sterk onderbelicht. De voorgaande opmerkingen zijn ook hier van toepassing.

Tabel 4.1: Overzicht effecten varianten

Het ziet er naar uit dat de 'belasting verkeer omliggende wegen', ' benodigde aanpassingen infrastructuur' en ' belemmeringen op ruimtelijk gebied' de Arnhemse effecten niet meegewogen zijn.

In reactie op jouw vragen

Zijn bepaalde varianten voor jullie onbespreekbaar? / Zijn bepaalde varianten wellicht voor jullie als kansrijk te noemen om verder uit te werken?

Zie hierboven onder Resultaten. / Voor de 'Arnhemse' varianten zien wij ze niet. M.b.t. de 'Overbetuwe' varianten, deze laten we liever over aan [REDACTED]

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 20 juli 2021 14:07

Aan: [REDACTED]

[REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: Verkeersstudie ontsluiting Huissen op A325/Arnhem

Hallo allen,

Hierbij het conceptrapport “Verkeersstudie ontsluiting Huissen op A325/Arnhem” en de eerste bijlagen.

De overige bijlagen volgen in een tweede / derde mail.

Ik wil benadrukken dat het een concept-rapport betreft die nog niet langs mijn portefeuillehouder en college is geweest.

Ik wil jullie hiermee vooral informeren en polsen hoe jullie tegen deze varianten aankijken.

Zijn bepaalde varianten voor jullie onbespreekbaar?

Zijn bepaalde varianten wellicht voor jullie als kansrijk te noemen om verder uit te werken?

Graag zou ik begin september een reactie willen ontvangen, zodat ik dat mee kan nemen in het proces richting mijn portefeuillehouder en college/raad.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

