

Rapportage préverkenning gemeentelijke hoofdwegennet Knoop 38



September 2017



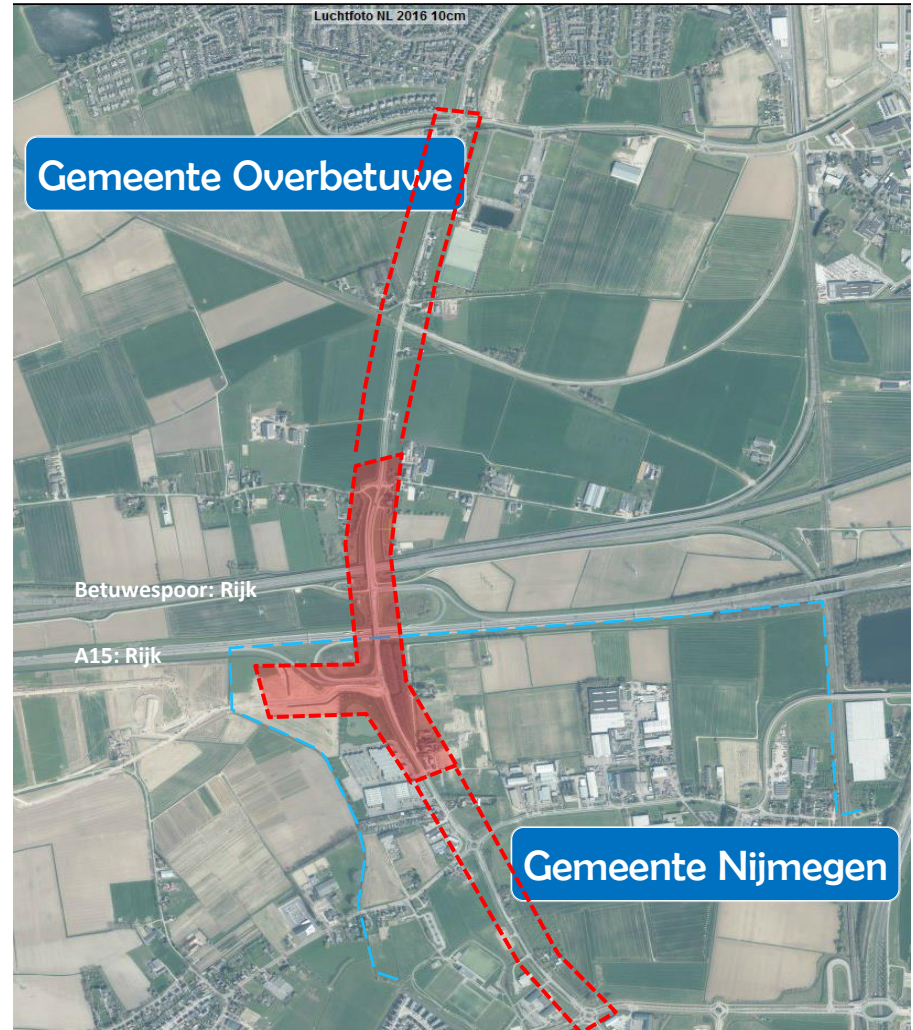
Voorwoord

Provincie Gelderland is anno 2017 de initiatiefnemer voor het realiseren van Rail Terminal Gelderland (RTG). Ter voorbereiding van de besluitvorming hierover, is in het proces met de omgeving (klankbordgroepen) en met beide gemeenten: Overbetuwe en Nijmegen, de wens naar voren gekomen om de gemeentelijke wegenstructuur rond Knoop 38 in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen breed *'tegen het licht'* te houden. Voldoet de wegenstructuur voor de toekomst?

In twee gezamenlijke, brede ambtelijke werksessies is deze préverkenning tot stand gekomen (april – juli 2017).

Hier treft u de uitkomsten met bevindingen uit de workshops en een stappenplan voor het vervolg. Het is nu aan de bestuurders van gemeenten Overbetuwe en Nijmegen om voor hun wegenstructuur, koers te bepalen en daarop door te gaan.

Het projectteam
(achterin rapport is de lijst met deelnemers)



Afbakening wegetraject in préverkenning

Inhoud

- Inleiding

- Analyse

- Situatie nu
- Ontwikkelingen toekomst
- Wat als ...

- 2017: Uitgangspunten & Oplossingen

- Uitgangspunten: toekomst vast
- Keuzes (incl. aanpassen ontwerp 2009)
- Voorstel
- Stappenplan

- Nawoord

- Bijlagen

Inleiding

Door het adviesbureau is begonnen met het verzamelen van actuele verkeersgegevens. Hoeveel weggebruikers en fietsers zijn er, hoe vaak rijdt de bus? Gevolgd door een veldopname (schouw) buiten. Dit leidt tot een eerste analyse met knelpunten voor de situatie anno 2017.

De grote(re) ruimtelijke ontwikkelingen zijn vervolgens benoemd. Deze leiden in de toekomst tot een forse toename van verkeer. Wat leidt tot (gefaseerde) aanpassingen van de infrastructuur. Met, zo blijkt, in de toekomst een veelvoud aan verkeerslichten, extra afslagen en extra opstelstroken en mede de noodzaak van een forse aanpassing van de infrastructuur voor de fietser.

In 2009 is door Goudappel Coffeng op het niveau van individuele kruispunten gerekend en op basis daarvan een ontwerp gemaakt. Hierbij stond vooral de afwikkeling van de auto centraal. In 2017 zijn de berekeningen geactualiseerd op basis van de laatst bekende verkeersprognoses. [Goudappel Coffeng; Kruispunten rondom aansluiting 38 A15; 3 febr 2017]. Uitgaande van de afwikkeling van de auto kon het ontwerp van 2009 worden gehandhaafd.

Ten behoeve van deze préverkenning zijn de individuele kruispuntberekeningen en het ontwerp samengebracht in een microsимулатie van de maatgevende ochtendspits, waarin de nieuwste verkeersgegevens voor de auto zijn aangevuld met fietsers en openbaar vervoer bewegingen.

De uitkomst van de microsimulation is de constatering dat het ontwerp uit 2009 rekening houdend met fiets en OV niet meer voldoet. Dit leidt tot de noodzaak het plan uit 2009 aan te passen zodat het voldoet voor de toekomst.

Vanuit de aansluiting RTG is slechts een kleine verkeerstoename voorzien. Deze vrachtwagens komen, of ter hoogte van de Reethsestraat op het gemeentelijk wegennet of ter plaatse van de Hoge Brugstraat. (de besluitvorming over de variant met aansluiting vindt najaar 2017 plaats).

Naast de verkeerskundige aspecten is er ook de wens van de gemeente Nijmegen om de Knoop 38 (breed gezien) meer ruimtelijke kwaliteit te geven en deze 'stadsentree; naar de toekomst duidelijk vorm te geven. Waarbij ook aandacht is voor de ontsluiting van de bestaande bedrijventerrein de Rietgraaf en de (op termijn) nieuw te ontwikkelen de Grift. Deze préverkenning biedt hiervoor handvatten.

Na de analyse van ontwikkelingen en ambities, volgt een voorstel voor te hanteren uitgangspunten. Zodanig dat een groei van de infrastructuur (toekomst vast) kan worden vormgegeven.

Afgesloten wordt met een voorstel en stappenplan.





Analyse

- 
- 
- **Situatie nu**
 - **Ontwikkelingen toekomst**
 - **Wat als ...**
- 

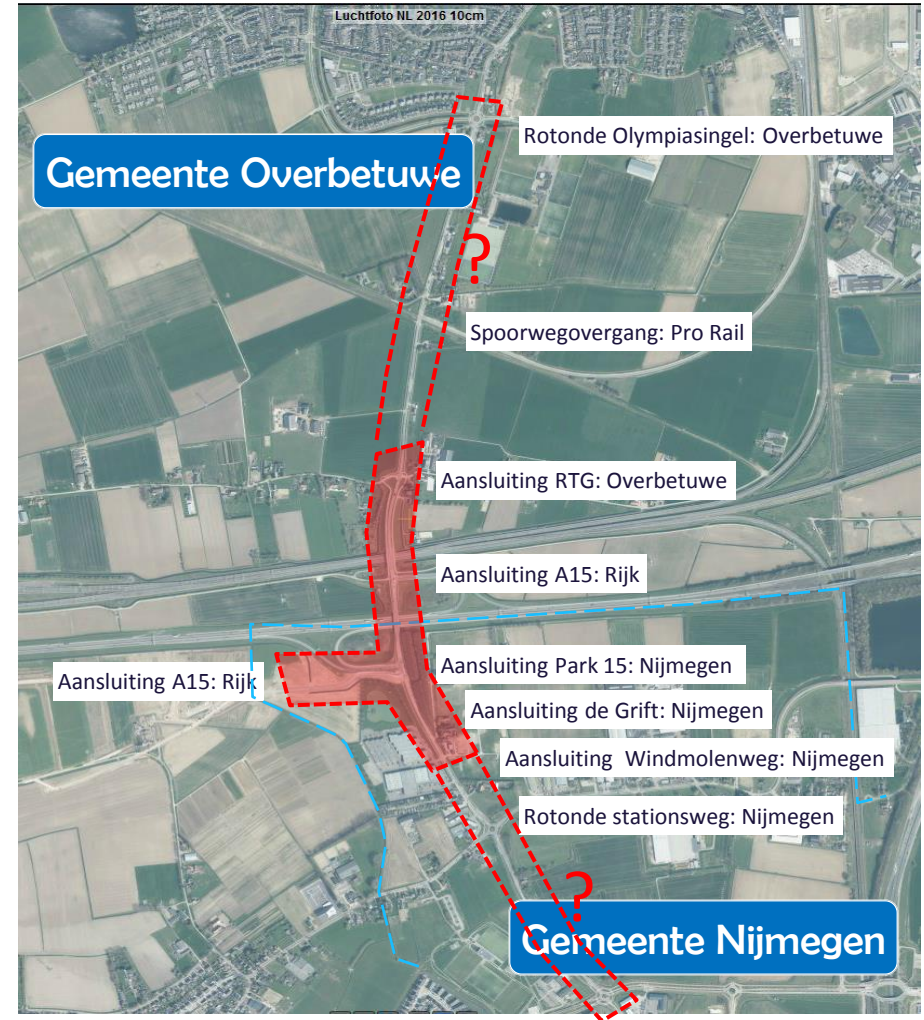
Situatie nu:

Knoop 38 bestaat uit de kruising van de Griftdijk (grondgebied Nijmegen) en Rijksweg zuid (grondgebied Overbetuwe/Nijmegen) met de rijksweg A15 (viaduct A15) en met de Betuwelroute (viaduct Betuweroute). Beide viaducten sluiten aan op elkaar.

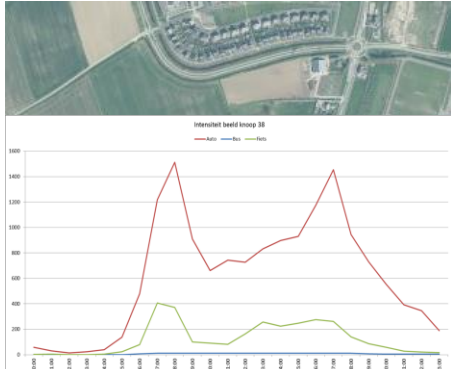
De weg heeft de functie van gebiedsontsluitingsweg (GOW) waar 80km per uur de limiet is.
De hele route is voorzien van een vrijliggend fietspad aan weerszijden van de weg.

In tegenstelling tot de voorkeur voor deze wegcategorie (druk) bevinden zich - met name in het Nijmeegse deel - een aantal kavelontsluitingen direct aan de weg.

De Griftdijk is een belangrijke entree van Nijmegen Noord en Elst. Op dit moment is de ruimtelijke kwaliteit onvoldoende en doet geen recht aan de positie als entree van de stad. Het is dan ook belangrijk dat eventuele verkeerskundige aanpassingen in samenhang met de ruimtelijke aspecten worden ontworpen en gerealiseerd.



Situatie nu: Gebruik



Auto (model 2015, drukste uur geschat obv telling Griftdijk)

Rijksweg Zuid (noord)

etmaal

drukste uur

15.300 mvt

160 mvt

Rijksweg Zuid – Griftdijk

16.100 mvt

170 mvt

Griftdijk

15.200 mvt

160 mvt

Aandeel vrachtverkeer onbekend

Openbaar Vervoer (beide richtingen dienstregeling werkdagen)

lijn 331 HOV Nijmegen-Velp

123 bussen

8 bussen

Lijn 14 Nijmegen-Elst

62 bussen

4 bussen

Reizigersgroei tussen 2012 en 2016 lijn331 70 % en lijn14 25%

Fiets (fietsers beide richtingen telling 2016)

Rijksweg Zuid:

2400 fietsers

400 fietsers

Voetganger

“Niet aanwezig”

Wegfunctie

Gebiedsontsluitingsweg; Buiten de bebouwde kom; 80 km/uur

Situatie nu: Knelpunten

Wegbeheerder Gemeente Overbetuwe

Geul in
tussenberm
vormt
obstakel

Verkeer rijdt
over het
verdrivings-
vlak.

Bus grijpt in op
VRI. Wachtrijen
en overstaan op
anderen richtingen

Korte opstelstroken.
Verhinderd
doorgaande
verkeersstroom

Knelpunt

Beide Gemeenten

Verhardingsbreedte te smal (6,5 - 6,0 meter)
Tussenbermen te smal (< 4,5 meter)
Fietspaden te smal (2,0 meter)
Kavelaansluitingen aanwezig

Korte opstelstroken.
Verhinderd
doorgaande
verkeersstroom

Bus grijpt in op
VRI. Wachtrijen
en overstaan op
anderen richtingen

Korte opstelstroken.
Verhinderd doorgaande
verkeersstroom.
Uitgereden berm

Beperkt zicht
op fietspad
door
hoogteverschil

Afslaand verkeer hindert
doorgaande verkeersstroom >
beperkte doorstroming >
uitgereden berm.

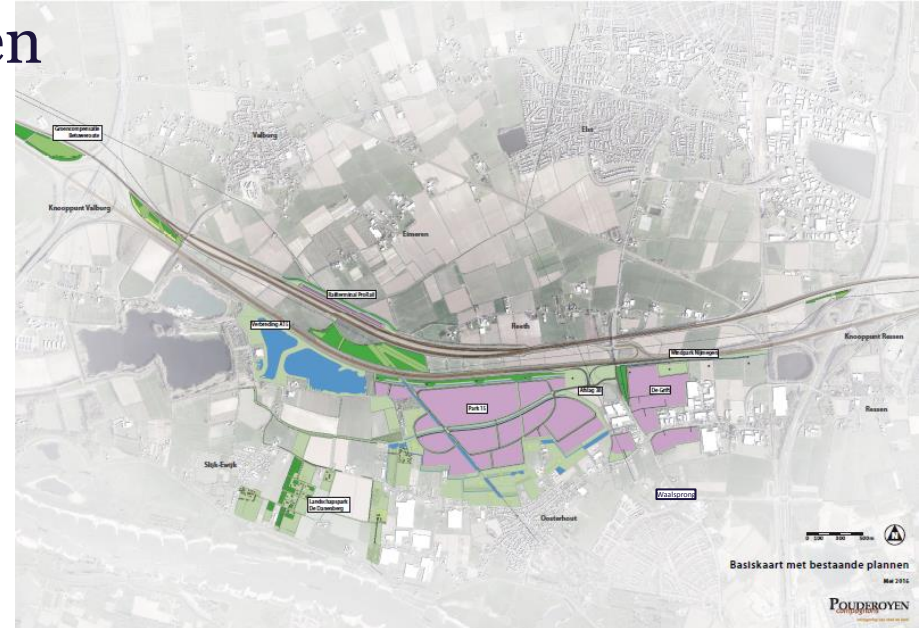
Restaurant
binnen
obstakel
vrije zone

Wegbeheerder Gemeente Nijmegen

Ontwikkelingen toekomst: Plannen

5 Grote ontwikkelingen / projecten (met een toename aan verkeer)

- groei Waalsprong
- groei Park 15
- ViA 15
- Rail Terminal Gelderland
- ontwikkeling bedrijventerrein Grift

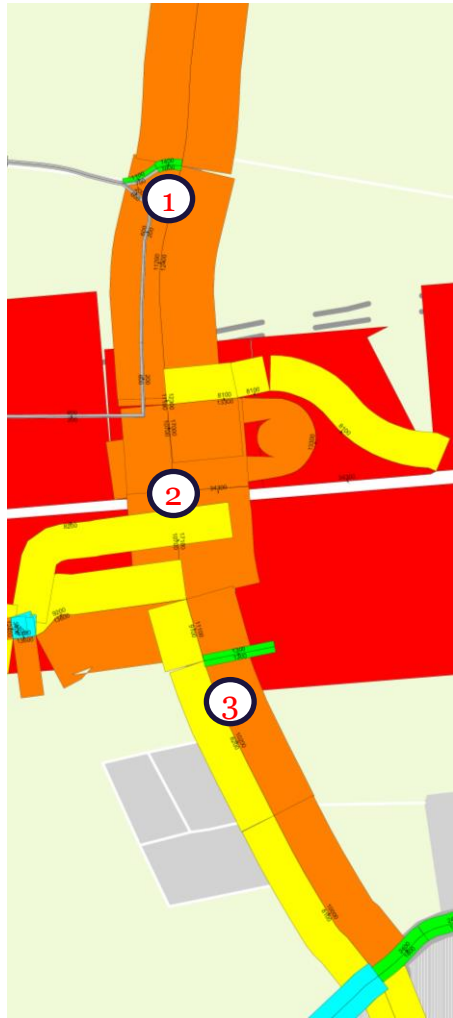


Knoop 38

- > > > **GROEI verkeer**



Ontwikkelingen toekomst: Groei



GC 2033

	is	wordt model 2033*
Auto (<i>verkeersmodel etmaal werkdag</i>)		
Rijksweg Zuid (noord)	15.300	21.600 mvt
Rijksweg Zuid – Griftdijk	16.100	27.300 mvt
Griftdijk	15.200	18.200 mvt
Park 15		15.800 mvt
<i>Aandeel vrachtverkeer 10% (hoog)</i>		
Openbaar Vervoer (<i>beide richtingen dienstregeling werkdagen</i>)		
lijn 331 HOV Nijmegen-Velp	8 bussen	8 bussen
Lijn 14 Nijmegen-Elst	4 bussen	4 bussen
Fiets (<i>fietsers drukste uur beide richtingen</i>)		
Rijksweg Zuid (<i>drukste meting +10%</i>):	400	450 fietsers
Voetganger		
"Niet aanwezig"		
Wegfunctie		
Gebiedsontsluitingsweg; Buiten de bebouwde kom; 80 km/uur		

GROEI

* Het elders gehanteerde regionaal model 2028 wijkt hiervan beperkt af

Wat als: niets doen?!

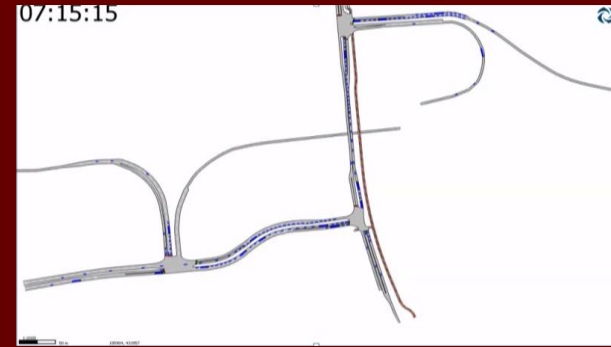
De uitbreiding Waalsprong, Park15, RTG en de Grift zorgen voor een toenemende verkeersdruk op aansluiting 38. Ook de doortrekking van de A15 zorgt voor een extra toename van verkeer vanuit Oost Nederland.

Om te zien wat er gebeurt wanneer deze ontwikkelingen niet gecombineerd worden met de ombouw van de aansluiting is voor de ochtendspits een simulatie¹ gemaakt van de toekomstige belasting op de huidige infrastructuur. Hierbij is gebruik gemaakt van de regelingen behorend bij de rapportage van Goudappel Coffeng uit 2017 in combinatie met de eerder gepresenteerde aantallen fietsers, bussen en auto's uitgaande van de huidige wegcapaciteiten.

Hiernaast zijn vier screenshots van de simulatie weergegeven. (de simulatie film is beschikbaar bij projectteamleden)

Conclusie:

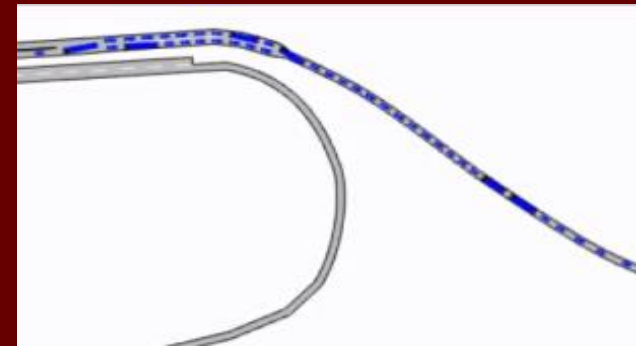
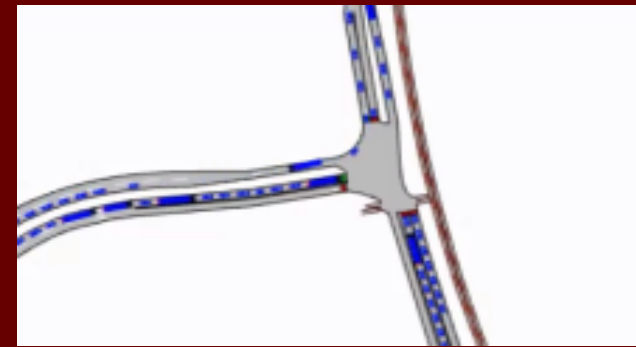
- verkeer in Knoop 38 loopt vast
- Wachtrijen slaan terug op de A15



(Pre)verkenning Knoop 38

Ochtendspits 2033

huidige infrastructuur



Film simulatie beschikbaar bij projectteam

Wat als: ontwerp 2009

In de VRI berekeningen uit 2009 en de geactualiseerde berekening voldoet de afwikkeling voor de auto maar deze oplossing voldoet niet meer aan de actuele kwaliteitseisen voor fiets en HOV. Voor deze préverkenning hebben we daarom het ontwerp in een micro-simulatie omgezet en de uitkomsten getoetst aan de huidige kwaliteitsnormen voor fiets en HOV. (film beschikbaar bij projectteamleden)

Conclusie:

■ Viaduct A15 onvoldoende capaciteit

Het ontwerp 2009 kent problemen met de rechtsafbeweging naar de aansluiting A15N. Verkeer op de rechtsafstrook blokkeert het doorgaande verkeer. Gevolg is dat bussen (tot 4 minuten) vertraging oplopen op hun dienstregeling.

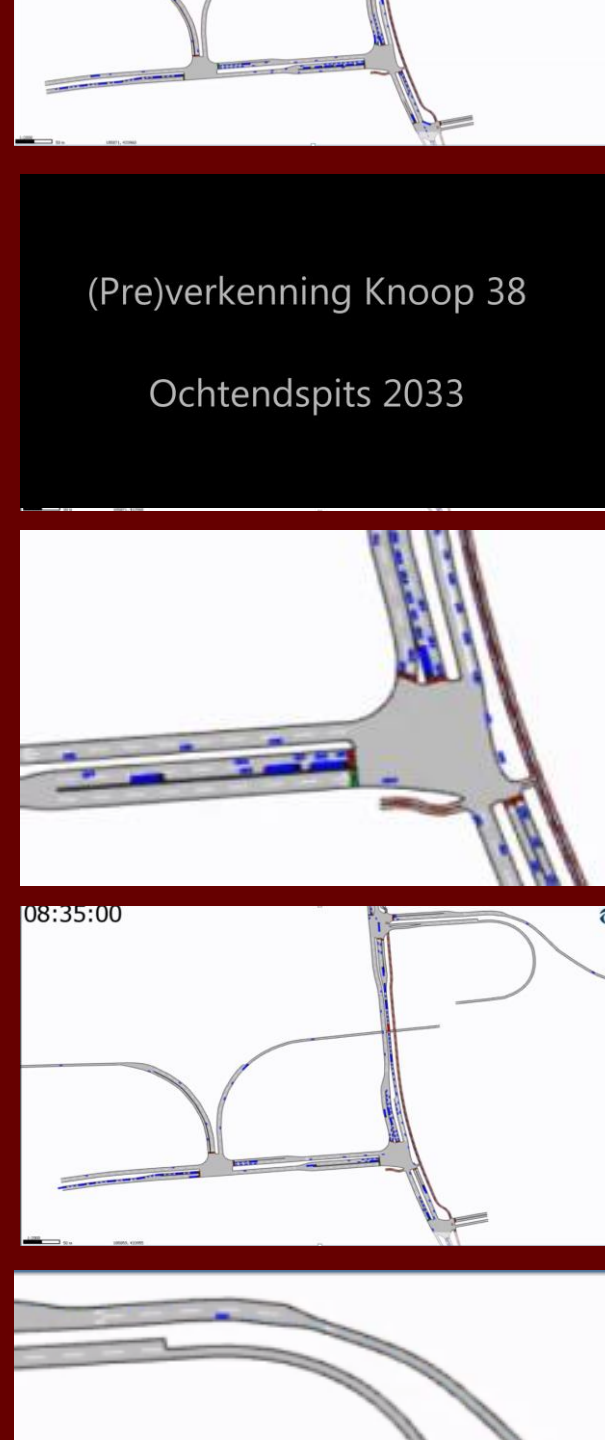
Die situatie verslechterd nog verder indien de grote groepen schoolgaande fietsers als blok overgaan wanneer het licht op groen gaat.

Één strook naar het noorden inruilen voor één strook naar het zuiden betekent onvoldoende afrijcapaciteit vanaf de A15 en onvoldoende lengte om verkeer te splitsen naar vier opstelstroken voor de aansluiting A15Z. Er is binnen het ontwerp behoefte aan een vierde rijstrook op het viaduct van de A15

■ Fietser buiten regeling afwikkelen.

De grote groepen fietsers (scholieren) maken de regeling onbetrouwbaar. Een ontwerp waarbij de fiets de auto niet kruist levert de beste garantie voor afwikkeling van auto, bus en fiets.

Film simulatie beschikbaar bij projectteam





2017: Uitgangspunten & Oplossingen

- **Uitgangspunten : toekomstvast**
- **Keuzes (aanpassen ontwerp 2009)**
- **Voorstel**
- **Stappenplan**

Uitgangspunten: toekomstvast !



- Verkeersveilige en snelle route;
- Ruimte voor groei;
- Voldoende breed, conflictvrij /veel groentijd op hoofdrichting.



- Snelle en betrouwbare route voor het (H)OV
- Prioriteit in de regelingen, ook bij drukte!



- Betrouwbare afwikkeling afgestemd op fiets/HOV
- Geen terugslag op A15.

Gemeente Nijmegen

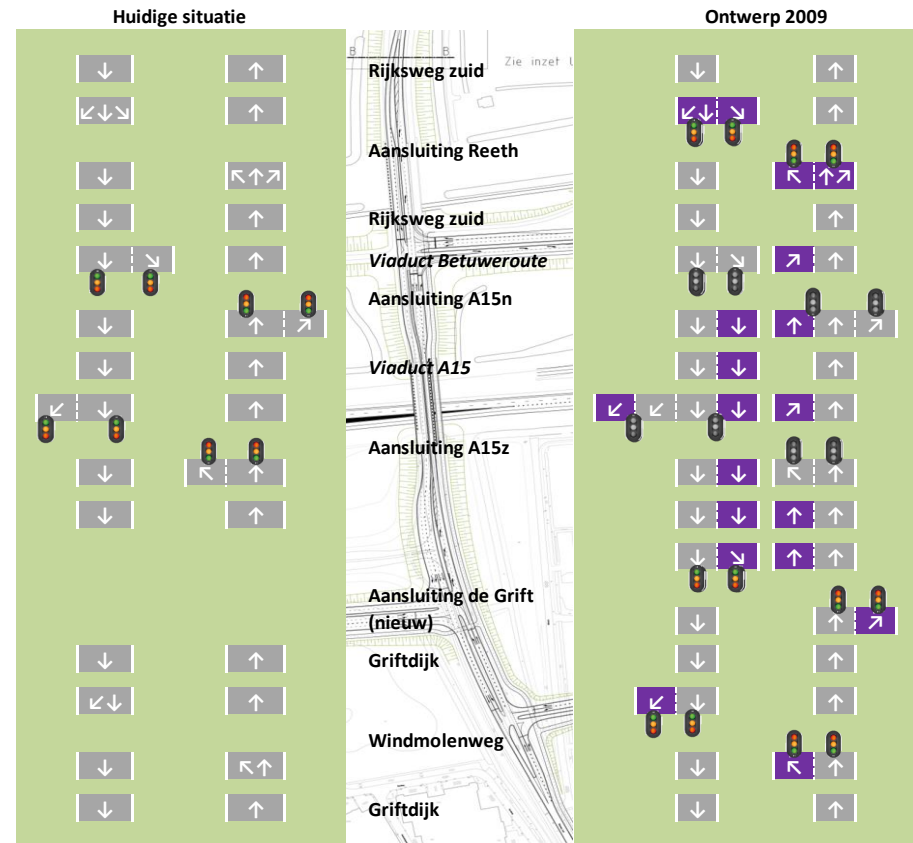


- Een goede stadsentree Nijmegen -Noord

Uitgangspunten: Ontwerp 2009

In 2009 is reeds een ontwerp voor Knoop 38 gemaakt. In het overzicht is de huidige situatie en het ontwerp als strokenschema schematisch weergegeven. In paars zijn de toe te voegen stroken aangegeven ten opzichte van de huidige situatie. Dit ontwerp 2009 is uitgangspunt voor het zoeken naar verdere optimalisatie in deze préverkenning.

In de pagina hierna wordt vervolgens deze schematisatie tegen het licht gehouden in relatie tot de microsimulatie (model berekening préverkenning 2017).



Keuzes: Ontwerp 2009+

Met de kennis uit de simulatie en de uitgangspunten 2017 dient het ontwerp 2009 te worden aangepast / uitgebreid.

■ Aanpassing 1: vervangen viaduct A15

Om de afwikkeling van verkeer op het viaduct A15 te garanderen dient een extra strook te worden aangebracht. Dit past niet op het viaduct. Vervanging of uitbreiding is noodzakelijk.

■ Aanpassing 2: Rechtsaf Reethsestraat

Om de fiets een betere positie te geven in het ontwerp zal t.h.v. de Reethsestraat, de rechtsafbeweging van de auto afzonderlijk moeten worden geregeld met verkeerslichten. De hoeveelheid afslaand verkeer is gering en kan gecombineerd worden met de rechtdoor beweging maar juist deze combinatie (extra uitvoegstrook rechtsaf) maakt dat de fiets lang groen houdt en op kan rijden met het rechtdoorgaande autoverkeer. De fiets krijgt daarmee lange groentijden en afslaand verkeer wacht op de fietser.

In de bijlage is een ontwerp op hoofdlijnen opgenomen.

Opmerking: bij een keuze voor realisatie van de aansluiting van het RTG thv de Reethsestraat geeft deze aanpassing (extra veiligheid).

Rijksweg zuid

Aansluiting Reeth

Rijksweg zuid

Viaduct Betuweroute

Aansluiting A15n

Viaduct A15

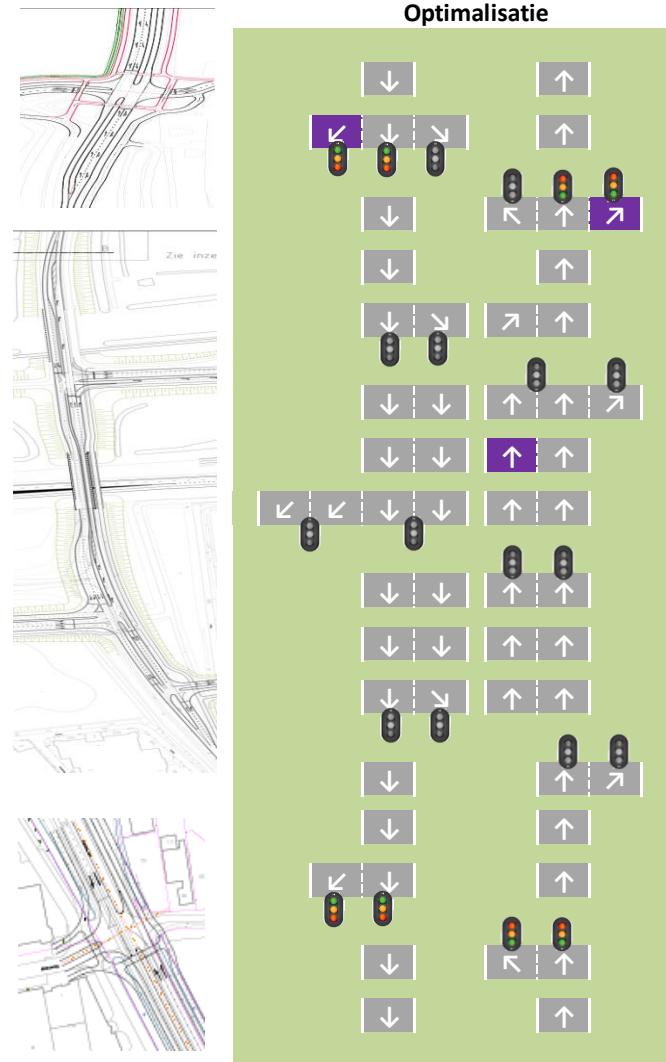
Aansluiting A15z

Aansluiting de Grift

Griftdijk

Windmolenweg

Griftdijk

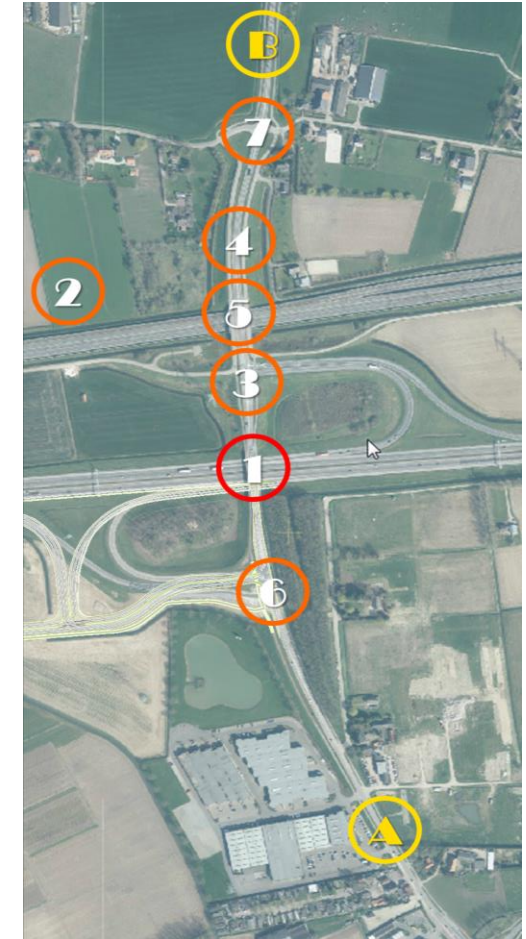


Keuzes: Samenhang

Het viaduct A15 dient te worden vervangen door een viaduct met vier rijstroken voor het autoverkeer zoals aangegeven in het strokenschema op de vorige sheet. De uiteindelijke afwikkelingskwaliteit voor fiets, bus en auto en het comfort en veiligheid van de fietser hangt af van keuzes die op een 6-tal andere punten langs het tracé moeten worden gemaakt. De keuzes bepalen in hoeverre de bij de uitgangspunten geformuleerde doelstellingen worden gehaald.

Met de uitgangspunten toekomst vast! voor fietsers: conflictvrij door de regelingen of lange groentijden, geeft dit een aantal mogelijkheden. De keuze vraagt afstemming tussen beider wegbeheerders (gemeente Overbetuwe en gemeente Nijmegen).

In navolgende pagina's volgen per locatie (mogelijke) opties. Uitgangspunt: fietsers "conflictvrij of lang groentijden bij de regeling" geeft hierbij de hoofdafweging. Autocapaciteit A15 Viaduct:



- Rood:** nieuw viaduct A15 4 stroken: uitgangspunt
- Oranje:** keuzes mogelijk afstemming noodzakelijk
- Geel:** keuzes mogelijk,

Keuzes: Opties

1. Autocapaciteit A15 Viaduct:
2. Ontsluiting RTG:
3. Aansluiting A15-Noord:
4. Positie doorgaande fietser:
5. Indeling Betuwe viaduct:
6. Fietser aansluiting A15-Zuid:
7. Fietser aansluiting Reeth:
- A. Entree Nijmegen / combi fiets:
- B. Rijksweg-Zuid: (afwegen mede met mogelijke fietsverbinding langs spoor Elst – Tiel)

1 twee N-Z, één Z-N ontwerp 2009
2 één N-Z, twee Z-N ontwerp 2009
3 nieuw viaduct rijstroken 2*2 + fiets

1 Via Reethsestraat
2 Via de Hoge Brugstraat

1 Oostzijde (huidig)
2 Westzijde (als A15-zuid)

1 Weerszijden één richting
2 Oostzijde twee richtingen
3 Westzijde twee richtingen

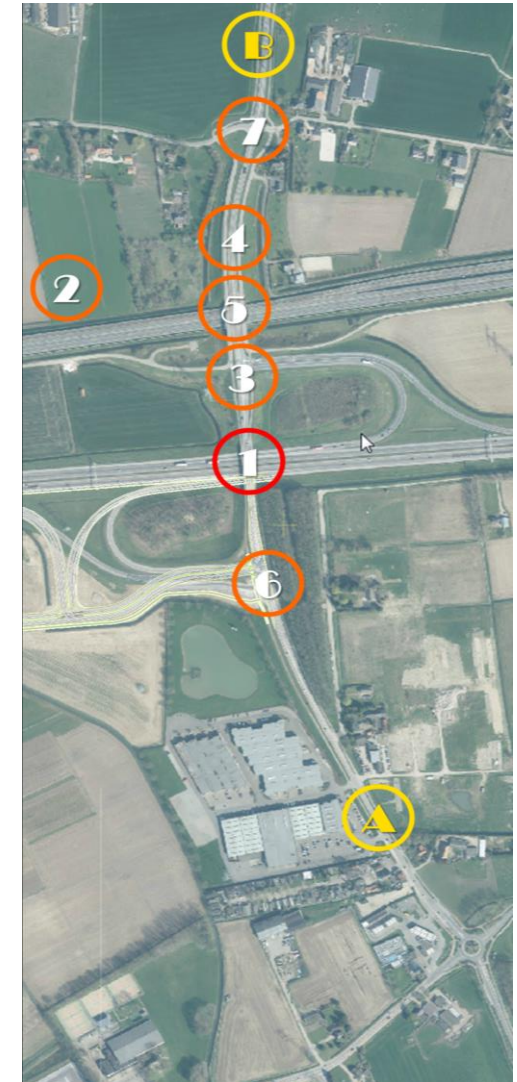
1 Parallelweg & éénrichtingsfietspad
2 Parallelweg oost
3 Parallelweg west

1 Fiets gelijkvloers
2 Fiets ongelijkvloers weerszijden
3 Fiets ongelijkvloers oostzijde
4 Fiets ongelijkvloers westzijde

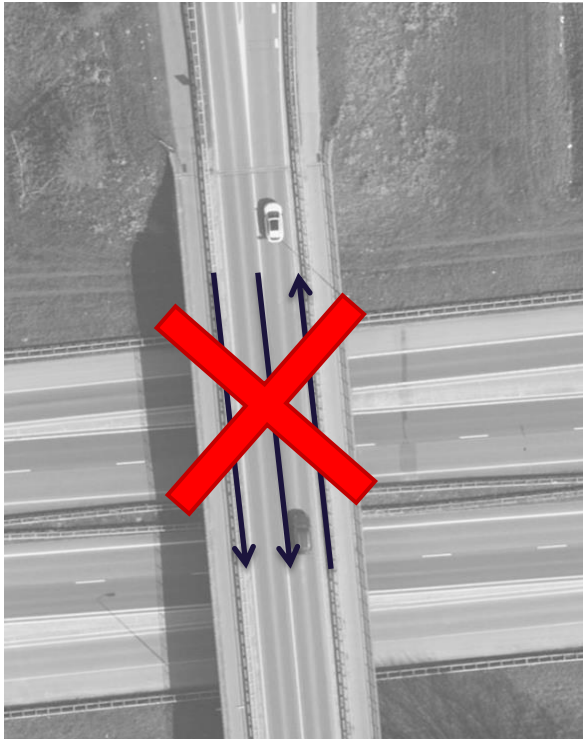
1 Gelijkvloers geregeld
2 Fiets tunnel

1 Fiets weerszijden
2 Fiets Oostzijde
3 Fiets Westzijde
4 Fiets/OV straat, auto elders

1 Fiets weerszijden
2 Fiets Oostzijde
3 Fiets Westzijde

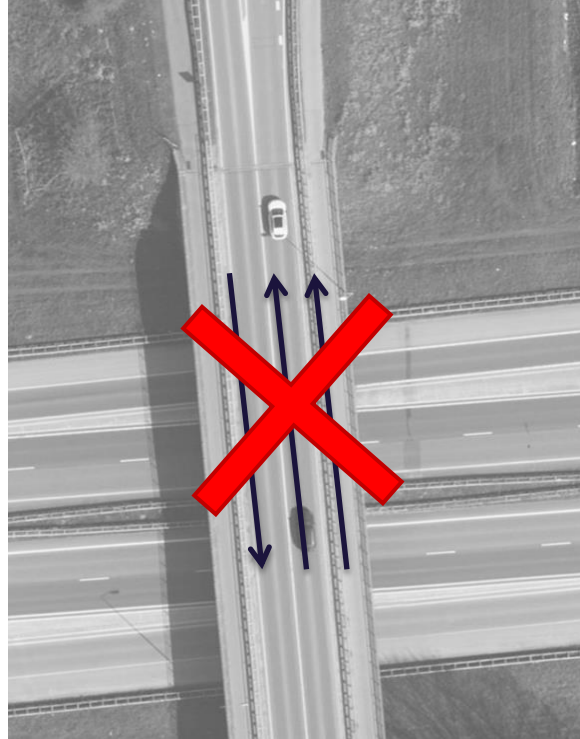


Keuzes: 1 Autocapaciteit A15 viaduct



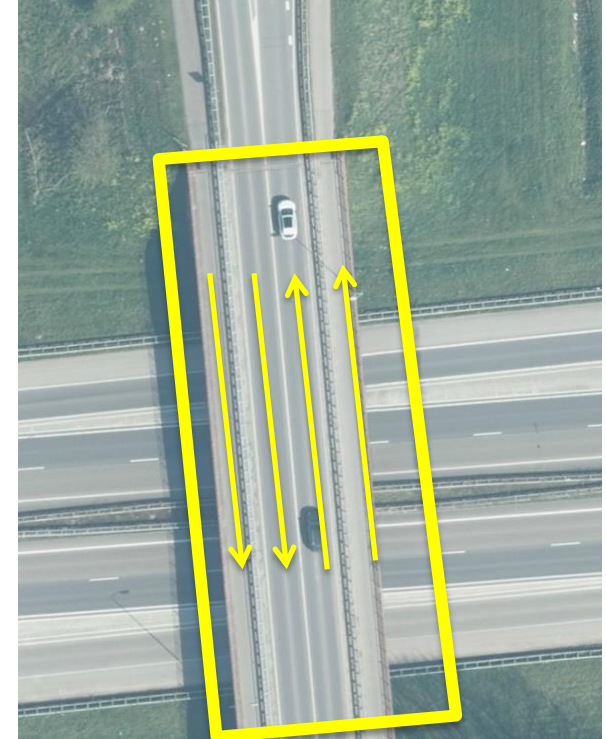
1: 2N-Z & 1Z-N

- Bestaand+fietsbrug
- Geen garantie afwikkeling A15N
- Geen garantie prioritering HOV



2: 1N-Z & 2Z-N

- Bestaand+fietsbrug
- Voldoet niet aan richtlijn
- Opstellengte te kort
- Geen garantie prioriteit HOV



3: 2N-Z & 2Z-N

- Nieuw incl. fiets
- Voldoet aan richtlijnen
- Doelstellingen t.a.v. fiets en HOV haalbaar

Keuzes: 2 Ontsluiting RTG (besluitvorming najaar 2017)



1: Via Reethsestraat

- 300 mvt
- Kruist of valt samen met verbinding Reeth-Wolfhoek



2: via de Hoge Brugstraat

- 300 mvt
- Bepaald in combinatie met locatie A15-Noord mogelijkheid fiets buiten regeling te houden

Keuzes: 3 Aansluiting A15-Noord



1: Oostzijde bestaand (zwart)

- Geen extra investering
- Conflict met fiets aan oostzijde
- Aansluiting RTG zuid levert te hoge cyclustijd voor fiets



2: Westzijde nieuw (geel)

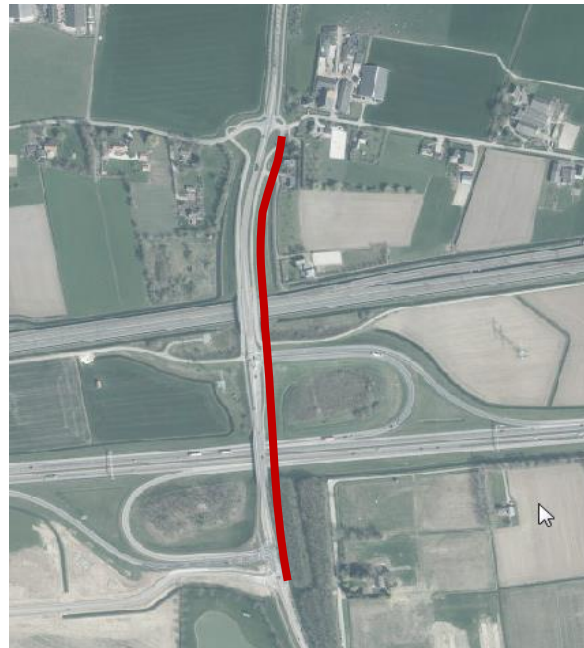
- Conflict met fiets aan westzijde
- Aansluiting RTG zuid levert geen extra conflict en werkbare cyclustijd voor fiets

Keuzes: 4 Positie doorgaande fietser



1: Weerszijden

- Altijd conflicten in regeling A15 noord, A15 zuid



2: Oost

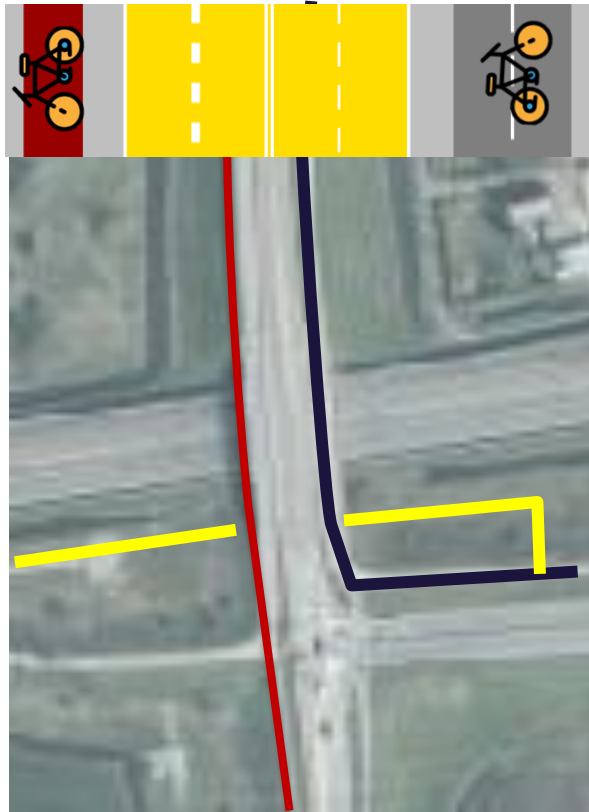
- Conflict in aansluiting A15 Noord bij huidige locatie
- 2 * oversteek zware fietsstroom ochtendspits



3: West

- Conflict in aansluiting A15 Zuid en eventuele nieuwe aansluiting A15 noord
- 2 * oversteek fietsstroom avondspits

Keuzes: 5 Indeling Betuwe viaduct



1: Parallel & Fiets

- Technisch mogelijk mits fiets in 1-richting
- Twee zijden fiets levert altijd fiets in VRI op



2: Parallel Oost

- Fiets twee richtingen oost
- Fiets conflictvrij in VRI bij aansluitingen westzijde
- Twee maal oversteek nodig



3: Parallel West

- Fiets twee richtingen west
- Fiets conflictvrij in VRI bij aansluitingen oostzijde
- Twee maal oversteek nodig

Keuzes: 6 Fietser aansluiting A15-Zuid



1: Gelijkvloers

- Fietzers in conflict met hoofdstroom auto



2: Ongelijkvloers weerszijden

- Twee tunnels nodig



3: Ongelijkvloers oostzijde

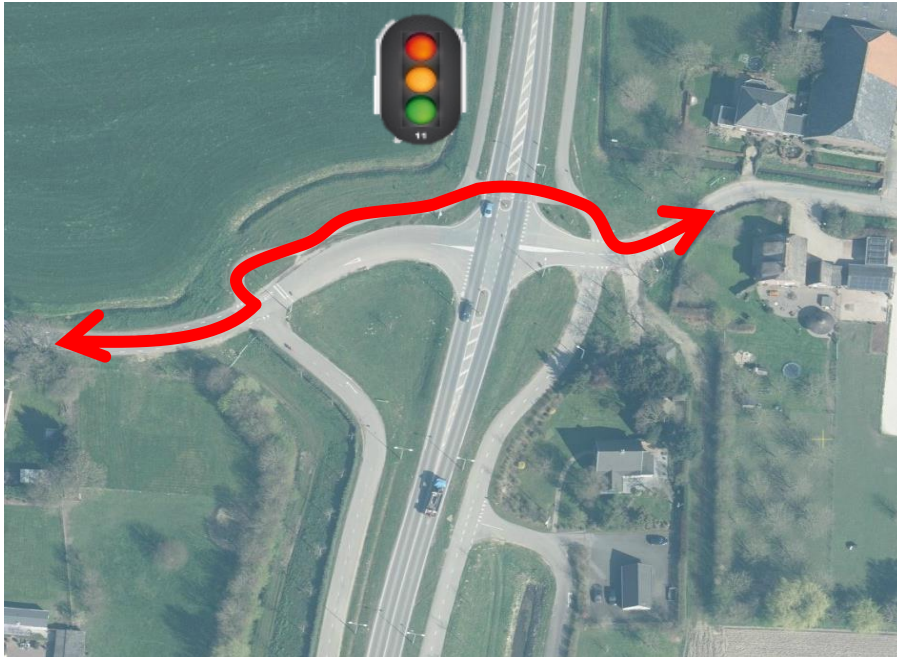
- Één tunnel nodig bij huidige Griftdijk



4: Ongelijkvloers westzijde

- Twee tunnels nodig bij huidige Griftdijk

Keuzes: 7 Fietser aansluiting Reeth



1: Gelijkvloers

- Bij tweerichtingfietspad tussen de knopen steekt hoofdstroom fiets hier over



2: Fietstunnel

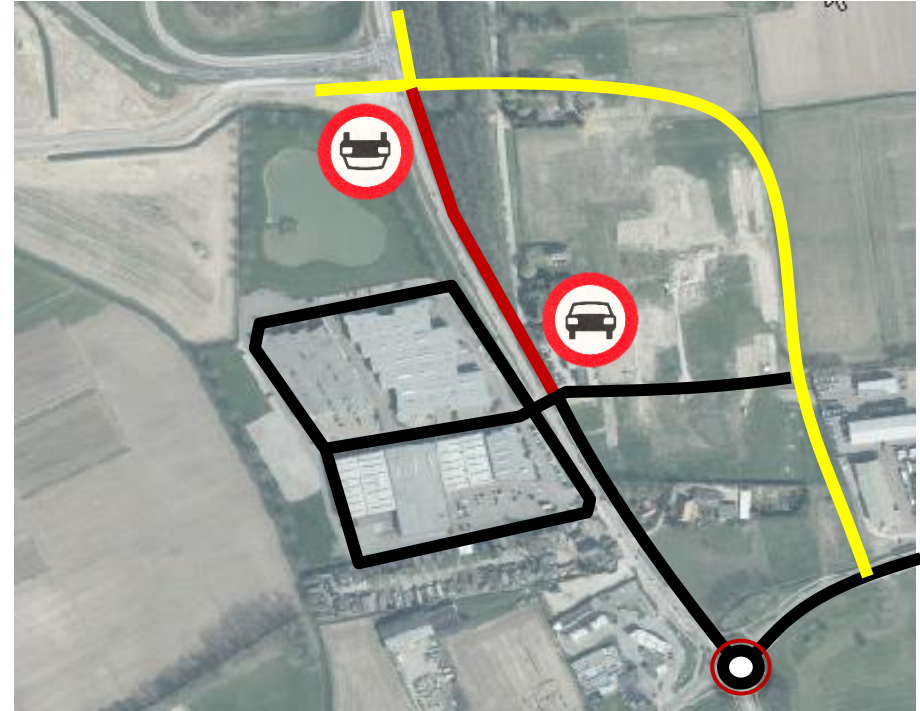
- Fiets ongelijkvloers faciliteert overgang van twee richting fietspad naar fietspad aan weerszijden.
- Faciliteert langzaam verkeer verbinding Reeth-Wolfshoek

Keuzes: A Entree Nijmegen/combi fiets



1: Huidig

- Keuze onafhankelijk te bepalen door Nijmegen
- Te krap rond bedrijven, camping en restaurant
- Sluipverkeer richting oversteek
- Geen prioriteit OV
- Afwikkeling rotonde probleem



2: auto via alternatieve route

- Keuze onafhankelijk te bepalen door Nijmegen
- Huidig tracé alleen fiets OV
- Bedrijven minder passanten
- Consequenties aansluiting A15-Zuid

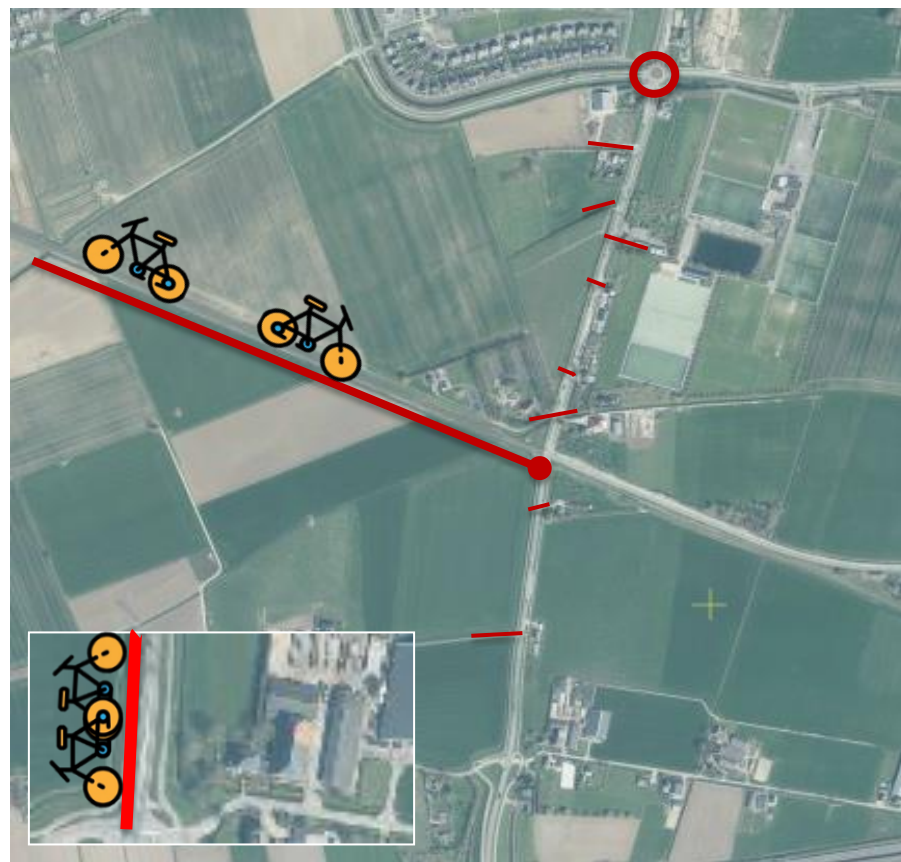
Interne ontsluiting bedrijven Grift nader te bepalen

Keuzes: B Rijksweg-zuid



1: Twee zijde 1 richting

- Keuze onafhankelijk te bepalen door Overbetuwe
- Uitgangspunt nieuw fietspad langs spoorlijn Tiel
- Oversteek bij Reeth
- Oversteek spoor



2: Tweerichtingpad

- Keuze onafhankelijk te bepalen door Overbetuwe
- Uitgangspunt nieuw fietspad langs spoorlijn Tiel
- Oversteek rotonde
- Oversteek spoor mogelijk gunstiger
- Kavelontsluitingen fiets

Voorstel: oplossing

De basis voor een goede oplossing moet gezocht worden in een combinatie van voldoende capaciteit voor de auto en een fietsnetwerk dat daarmee niet conflicteert.

2. De ontsluiting van het RTG lijkt via de Reethsestraat het meest haalbaar.
 3. Er is daarmee geen aanleiding de aansluiting A15N aan te passen.
 4. Op dat moment is de enige zijde waar de fiets buiten de regeling kan worden gehouden, de westzijde.
 5. De parallelweg op het viaduct Betuweroute komt dan ook aan de westzijde.
 6. De aansluiting A15Z moet in dat geval door de fiets met een tunnel ongelijkvloers worden gekruist.
 7. Ook bij Reeth biedt een tunnel een oplossing voor lokaal verkeer tussen Reeth en Wolfshoek en als veilige manier om fietsers van kant te laten wisselen.
- A.** Om de entree van Nijmegen te verbeteren, de fiets en bus snel, comfortabel en veilig over de Griftdijk te leiden, heeftverleggen van de autostructuur de voorkeur. Die keuze moet ingepast worden op de visie voor de entree van Nijmegen en bedrijvenzone Park 15/Grift
- B.** Een tweerichtingenfietspad langs de Rijksweg –Zuid kan bij aanleg van het fietspad langs het spoor de lastige knoop bij de spoorovergang vereenvoudigen.

1 twee N-Z; één Z-N ontwerp 2009
2 één N-Z; twee Z-N ontwerp 2009
3 nieuw viaduct rijstroken 2*2 + fiets

1 Via Reethsestraat
2 Via de Hoge Brugstraat

1 Oostzijde (huidig)
2 Westzijde (als A15-zuid)

1 Weerszijden één richting
2 Oostzijde twee richtingen
3 Westzijde twee richtingen

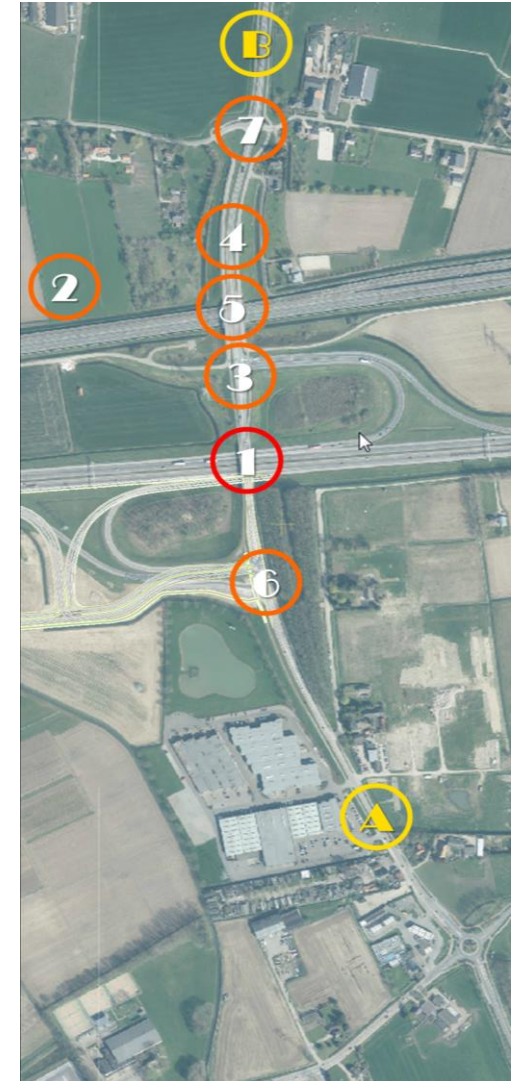
1 Parallelweg & éénrichtingfietspad
2 Parallelweg oost
3 Parallelweg west

1 Fiets gelijkvloers
2 Fiets ongelijkvloers weerszijden
3 Fiets ongelijkvloers oostzijde
4 Fiets ongelijkvloers westzijde

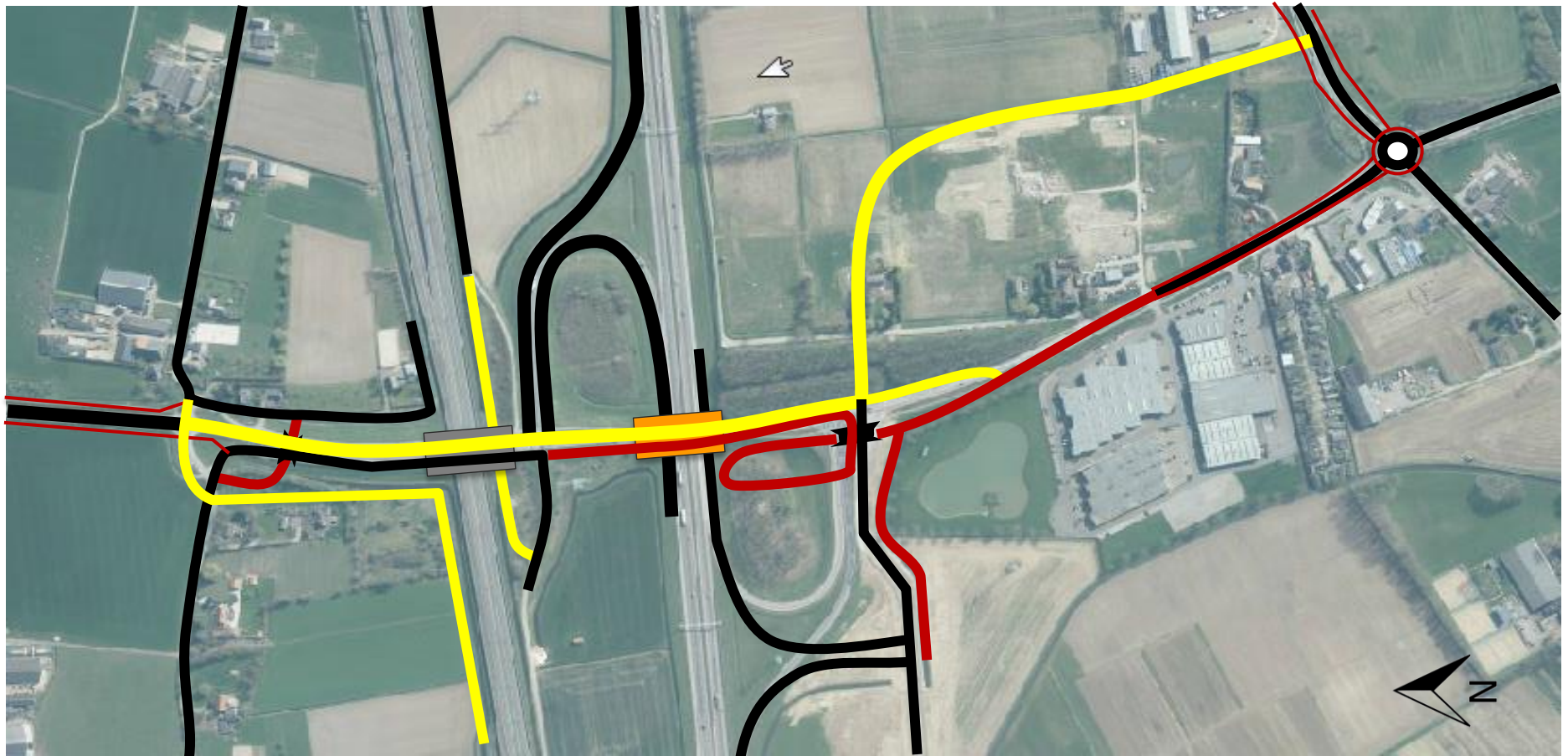
1 Gelijkvloers geregeld
2 Fietstunnel

1 Fiets weerszijden
2 Fiets Oostzijde
3 Fiets Westzijde
4 Fiets/OV straat, auto elders

1 Fiets weerszijden
2 Fiets Oostzijde
3 Fiets Westzijde



Voorstel: oplossing

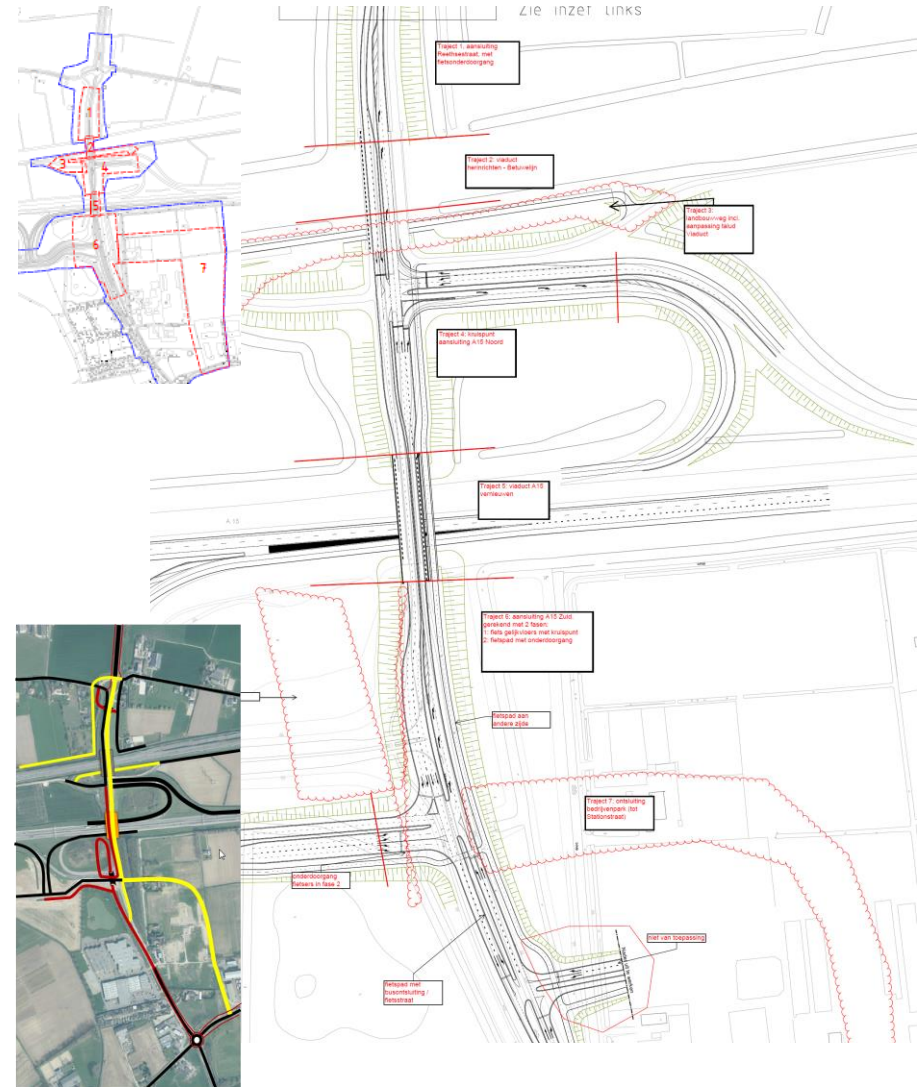


Rood: Fietsstructuur
Geel/Oranje: Nieuwe auto infrastructuur / viaduct
Zwart/Grijs: Bestaande auto infrastructuur /viaduct

Voorstel: Raming

Op basis van de tekening van het ontwerp 2009 en de in de voorgaande sheet gepresenteerde oplossing is een grove raming gemaakt uitgaande van 8 deelramingen afgerond op €100.000 met een nauwkeurigheid van 40%. Bedragen zijn incl. engineeringkosten, overige bijkomende kosten en objectoverstijgende risico's

1 Reethsestraat	€ 1.8 tot	€ 2.6
2 Viaduct Betuweroute	€ 0.4 tot	€ 0.6
3 ontsluiting landbouw	€ 1.1 tot	€ 1.6
4 aansluiting A15 Noord	€ 2.2 tot	€ 3.0
5 viaduct A15	€ 3.5 tot	€ 4.9
6 aansluiting A15 Zuid	€ 5.4 tot	€ 7.6
7 ontsluiting Grift "Betreft nieuwe rondweg"	€ 1.9 tot	€ 2.7
8 herinrichting Griftdijk "Betreft resterende deel onder 6 tot rotonde"	€ 0,3 tot	€ 0,4
Totaal	€ 16.8 tot	€ 23.5

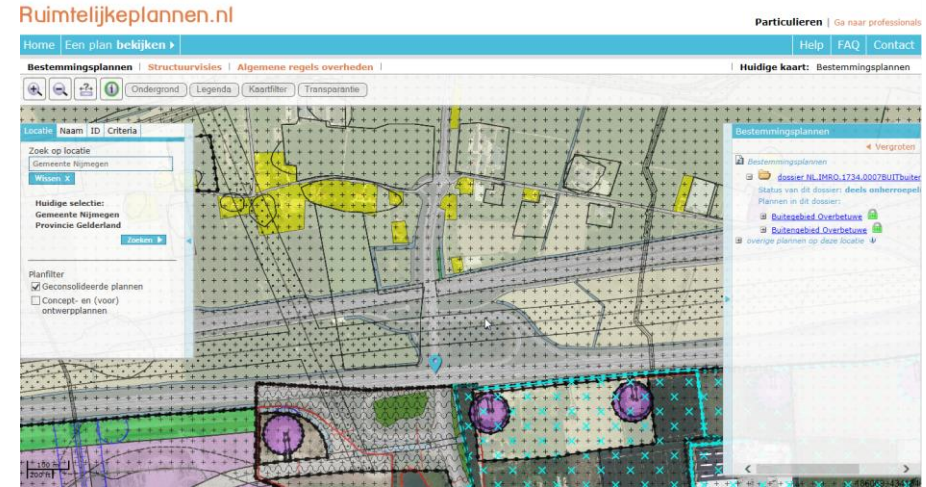


ViA15 en planning

Inmiddels is het TB (trajectbesluit) voor de doortrekking van de A15 door de minister genomen. Rijkswaterstaat is op dit moment de voorbereidingen aan het treffen voor de aanbesteding. Omdat een nieuw viaduct in ruimte en tijd overlapt met het contract van RWS, wordt gekeken naar de mogelijkheid het nieuwe viaduct A15 alsnog binnen het contract te krijgen (najaar 2017).

Om die reden wordt op dit moment (september 2017) een schetsontwerp opgesteld uitgaande van het vorige schema. Dat ontwerp wordt daarna weer uitgekleeft tot die elementen die hoe dan ook in samenhang met het viaduct moeten worden uitgevoerd om een logische verkeerssituatie te behouden. De werkzaamheden beperken zich dat tot hetgeen hiernaast staat. De eerste globale ruimtelijke toets laat zien dat realisatie van het viaduct A15 binnen de bestaande planologische kaders kan worden gerealiseerd.

Op basis van dat vertrekpunt kan met de omgeving gesproken worden over de nadere invulling.



Rood: Fietsstructuur
Geel/Oranje: Nieuwe auto infrastructuur / viaduct
Zwart/Grijs: Bestaande auto infrastructuur / viaduct

Stappenplan knoop 38

gezamenlijke besluiten door gemeenten Nijmegen Overbetuwe en provincie Gelderland

Stap 1: aug. – okt. 2017

Uitwerken Knoop 38 (Nijmegen / Overbetuwe)

- Aanpassen ontwerp knoop 38 en terugbrengen tot viadukt A15
- Afspraken maken met Rijk (viA15) over KES
- Aanpassen of aanvullen convenant knoop 38

Voorkeur realisatie stap 1 combineren met viA15 (RWS periode 2021-2023) .

Stap 2: najaar 2017 na besluitvorming variant RTG

Uitwerken kruising Reethsestraat (provincie / Overbetuwe)

Realisatie mogelijk na onherroepelijk inpassingsplan (periode:2020 - 2023).

Stappenplan knoop 38

afzonderlijke besluiten voor gemeenten Nijmegen en gemeente Overbetuwe

Stap 3: 2018 (Nijmegen)

Keuze(s) tracé *Entree* Nijmegen uitwerken

- Visie document opstellen Park15 bedrijvenpark Grift (samen met Overbetuwe)
- Variant nieuw tracé nader uitwerken
- Betrekken omgeving (klankbordgroepen) en raad
- Besluitvorming en fasering in tijd

Realisatie gefaseerd mogelijk vanaf 2021 en verder

Stap 4: 2018 (Overbetuwe)

Keuze toekomst fietspad Reethsestraat – richting Elst

- Keuze mede wegen met keuze nieuw fietspad langs spoor Elst - Tiel
- Betrekken omgeving en raad
- Mogelijke besluitvorming en fasering in tijd

Realisatie gefaseerd mogelijk na 2021 en verder

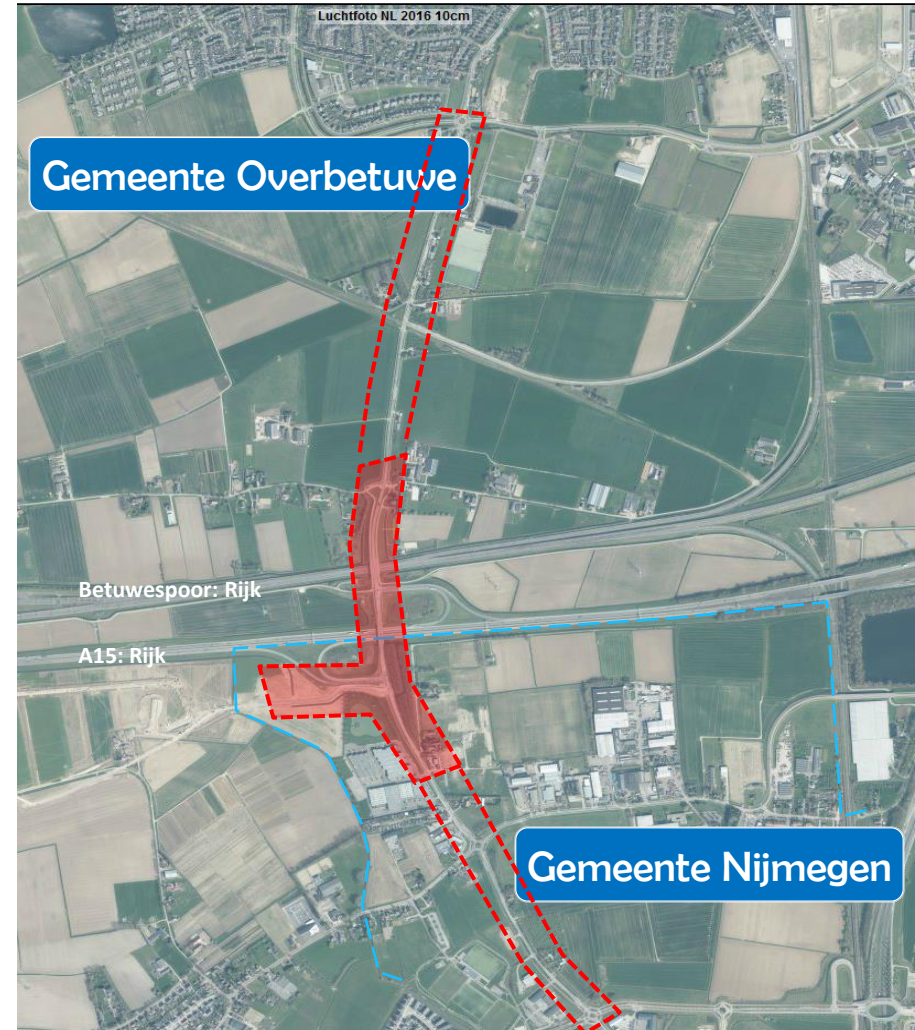
Nawoord

Deze samenvattende rapportage is tot stand gekomen door gezamenlijke ambtelijke afstemming tussen gemeente Overbetuwe, gemeente Nijmegen en provincie Gelderland.

Gekozen is om niet alle technische details in de rapportage (presentatie) op te nemen. Het betreft een préverkenning en geen vaststaand plan. Verdere uitwerking zal tot nadere detaillering en verfijning leiden.

In de bijlage is een lijst met betrokken medewerkers opgenomen, die bij hebben gedragen aan het tot stand komen van deze préverkenning. Afhankelijk van hun expertise zijn bij hen nadere gegevens op te vragen dan wel technische details.

augustus 2017
Het projectteam



Afbakening wegtraject in préverkenning