

Aan: - A50 Projectteam p.a. Gedeputeerde C. van der Wal
CC: - Provinciale Staten Gelderland en Noord-Brabant
- Gemeenteraad Nijmegen

Betreft: MIRT-onderzoek A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

Amersfoort, 13 mei 2020

Geachte mevrouw van der Wal,

Wat kunnen we doen om het gebied tussen Nijmegen en Eindhoven bereikbaar te houden en de files op de A50 aan te pakken? Bij de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2019 hebben Rijk en regio het MIRT-onderzoek A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven vastgesteld. U heeft daarbij afgesproken een verkenning te starten en daarbij een mobiliteitspakket met strategische agenda uit te werken.

Reizigersvereniging Rover waardeert het dat u zoekt naar oplossingen voor de bereikbaarheid en daarbij ruimte laat om ook andere maatregelen te nemen dan het verbreden van de Rijksweg. Voor ons staat voorop dat alle voorstellen moeten bijdragen aan verhoging van het aandeel duurzame mobiliteit (lopen, fiets en OV) in de mobiliteitsmix. Wij zien mogelijkheden het openbaar vervoer in dit gebied aanmerkelijk te verbeteren en zo de bereikbaarheid van iedereen in de regio te verbeteren. Exact zoals u dat voor ogen heeft.

In het MIRT-onderzoek zijn diverse varianten voor uitbreiding van de A50 onderzocht. In totaal heeft u op basis hiervan 103 miljoen gereserveerd. Dit is een behoorlijk bedrag dat realisatie van de duurste variant mogelijk maakt. Die variant gaat uit van een maximale snelheid van 130km/u. Inmiddels de maximale snelheid landelijk verlaagd tot 100km/u. Daarmee is de duurste variant achterhaald. Hiermee ontstaat meer financiële ruimte om te investeren in het oplossen van belangrijke knelpunten in het OV-netwerk, bovenop de 26 miljoen euro die u al gereserveerd heeft voor overige maatregelen in het mobiliteitspakket.

Impuls voor duurzame bereikbaarheid

Om de bereikbaarheid van de regio duurzaam en voor iedereen te verbeteren doet Rover in de bijlage 10 concrete voorstellen. Voor de korte termijn zijn de belangrijkste voorstellen:

1. Behoud hoogwaardig OV Kwaliteit in Nijmegen

Dit voorjaar besluit de gemeenteraad van Nijmegen over de herinrichting van de Graafseweg. Deze weg is erg belangrijk voor de OV verbinding met Grave en Uden en daarmee belangrijk voor de bereikbaarheid van de regio. Betrouwbaar, frequent en snel openbaar vervoer zijn randvoorwaarden om meer reizigers te laten kiezen voor het OV. Daarom is het belangrijk dat de gemeente Nijmegen kiest voor een busstrook zowel stad in als uit. Ook op de rest van de corridor tot Nijmegen Dukenburg kan in beide richtingen een busstrook worden gerealiseerd met financiën vanuit de strategische agenda.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

2. Realiseer een busbaan langs de A50

Door de extra rijstrook op de A50 niet in te richten als spitsstrook, maar als busstrook kan op de A50-corridor een netwerk van hoogfrequente snelbussen ontstaan, onder meer met een snelbus Nijmegen-Veghel. Een dergelijk Bus Rapid Transit netwerk is rond steden als Groningen en Haarlem/Amsterdam al een groot succes. Wij zijn er van overtuigd dat veel automobilisten in de regio voor het OV zullen kiezen als bussen altijd gegarandeerd door kunnen rijden en gebieden ontsluiten die nu slecht zijn aangesloten op het OV. Door het realiseren van een busbaan bestrijdt u de files, versterkt u de economie en verduurzaamt u de mobiliteit in deze regio.

3. Gebruik vluchtstrook voor succesvol OV

In de regio rijden nu al meerdere buslijnen via de snelwegen om reizigers snel te vervoeren. Deze bussen hebben echter ook last van congestie. Dat is eenvoudig en goedkoop te lossen door het gebruik van de vluchtstrook voor het openbaar vervoer mogelijk te maken. Bijvoorbeeld op de A73 tussen Nijmegen en knooppunt Ewijk en op de A50 voor lijn 305 tussen Oss, Uden en Eindhoven.

Ook op het spoor zien wij door enkele kleine ingrepen grote verbetermogelijkheden. Het is in onze ogen noodzakelijk de enkelsporige brug bij Ravenstein zo spoedig mogelijk te verdubbelen. Als deze flessenhals is aangepakt wordt het mogelijk elk kwartier een Intercity en een Sprinter te rijden tussen Nijmegen en Eindhoven. Door enkele maatregelen rond Arnhem wordt het mogelijk om meer treinen te rijden van Oss en Nijmegen naar Arnhem Presikhaaf en de verbindingen tussen 's-Hertogenbosch/Nijmegen en de Achterhoek en Twente aanzienlijk te verbeteren.

Gegarandeerde doorstroming bussen en investeren in spoor en fiets

Wij roepen u op te kiezen voor een integrale mobiliteitsaanpak waarbij ingezet wordt op een verschuiving naar de duurzame modaliteiten OV, fiets en lopen. In het klimaatakkoord is afgesproken een gezamenlijke verlaging van 8 miljard zakelijke autokilometers te realiseren. Dit is mogelijk als aan beide kanten van de provinciegrens wordt geïnvesteerd in een hoogwaardig netwerk van bussen die gegarandeerd kunnen doorstromen, in een upgrade van het spoor om hogere frequenties en meer doorgaande treinen mogelijk te maken en in fietsvoorzieningen. Wij vragen u daarom in de scope van de binnenkort te starten MIRT-verkenning oplossingen met het OV op te nemen en verzoeken u met het mobiliteitspakket stappen te zetten om het OV al op korte termijn aanmerkelijk te verbeteren.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos
Directeur

Bijlage: Voorstel Rover voor OV-maatregelen A50 corridor

Het MIRT-onderzoek A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven stelt dat het OV-netwerk in de regio vrij dun is en dat er momenteel geen concrete plannen zijn om dit te verbeteren (blz. 49). Het feit dat het OV-netwerk vrij dun is, geeft voor ons weer dat de kansen voor verbetering juist zeer groot zijn. Het creëren van een alternatief netwerk naast het al uitgebreide auto-netwerk is nodig. De sterke verstedelijking in het gebied biedt kansen het OV-aandeel te vergroten.

Wij zijn er van overtuigd dat gezamenlijke vervoersontwikkeling van beide provincies, het Rijk en betrokken vervoerders over de concessiegrenzen heen tot een groei van het OV-gebruik zal leiden. Wij denken daarbij aan de volgende maatregelen. Wij zien deze graag opgenomen in mobiliteitspakket.

Wij beseffen dat een aantal maatregelen die wij voorstellen duurder zijn dan het door u beschikbaar gestelde bedrag van 26 miljoen euro. Gezien de potentiële impact van deze maatregelen voor de aantrekkingskracht voor het OV in het gebied en de reistijdwinst die met deze maatregelen geboekt kan worden hebben wij deze wel opgenomen. Ook budget dat beschikbaar is gesteld voor de MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven kan hiervoor ingezet worden.

Korte termijn (voor 2021)

1. Betere doorstroming HOV Nijmegen-Grave-Uden: busstroken op Graafseweg

Versterk de huidige buslijn 99 (in brede spits nu een kwartierdienst) tot een comfortabele frequente HOV-verbinding (6 tot 8x per uur in de spits, daluren 2 tot 4x per uur). Op het Brabantse deel (Uden-Grave) zijn 2 jaar geleden versnellingsmaatregelen genomen. Op het Gelderse deel krijgt de bus nog regelmatig vertraging. Vanuit het budget voor de strategische agenda kan op de hele corridor tussen station Nijmegen en de vrije busbaan bij Nijmegen Dukenburg in beide richtingen een busstrook worden gerealiseerd. Hiervan profiteren ook de Breng-stadslijnen 2 en 331. Verder stellen wij voor doorstromingsmaatregelen te nemen bij de verkeerslichten in Alverna en rondom de brug bij Grave (N324). De haltes zouden daarnaast een HOV-uitstraling moeten krijgen met goede wachtvoorzieningen en voldoende fietsenstallingen.

Een substantieel deel van de vertraging op het Gelders deel loopt de bus op de Graafseweg in Nijmegen op. Nu heeft deze weg nog 2x2 rijstroken. De gemeente Nijmegen doet onderzoek naar het omvormen van deze weg naar een stadsweg waarbij in de meeste varianten twee of drie rijstroken overblijven. Hierdoor zal de vertraging van de bus toenemen. De versnellingsmaatregelen in het Brabantse deel worden dan teniet gedaan en de HOV-kwaliteit gaat dan verloren. In dat geval zal de bus geen aantrekkelijk alternatief meer vormen voor het autoverkeer.

Wij vragen de Graafseweg zo in te richten dat deze geschikt blijft als HOV-as. Dit vereist gegarandeerde doorstroming van het hoogwaardige OV. Dit kan door te kiezen voor de variant waarbij zowel stad als stad uit op de hele route sprake is van een busstrook en prioriteit bij verkeerslichten. Wij erkennen dat versmalling van de Graafseweg van de huidige vier naar twee of drie rijstroken kansen biedt voor vergroening en meer ruimte voor de fiets. Wij zien mogelijkheden om dit te realiseren zonder dat de kwaliteit van het OV wordt aangetast. Dit is mogelijk door nog meer in te zetten op een autoluw Nijmegen. Wij vragen u daarom ook een autoluwe variant te onderzoeken waarbij op een deel van de

weg voor auto's éénrichtingsverkeer wordt ingesteld (bijvoorbeeld op het eerste deel van de Graafseweg alleen "stad uit"). In deze richting komt dan een aparte busstrook naast de strook voor auto's. In de andere richting blijft één strook beschikbaar alleen voor busverkeer. Zo wordt verkeer in deze richting om het centrum heen geleid en hebben bussen en hulpdiensten in beide richtingen vrij baan.

2. Nieuwe HOV Nijmegen-Ravenstein-Uden-Veghel-(Eindhoven)

De huidige reistijd Nijmegen-Uden met het OV is bijna een uur. Een nieuwe snelbus die voor een groot deel over de A50 rijdt, kan de reistijd voor veel reizigers verkorten tot minder dan 40 minuten waardoor het OV een alternatief voor de auto vormt. Deze bus kan een halte krijgen bij de afslagen Woezik (A326), Ravenstein Carpoolplaats (A50) en Nistelrode (A50).

Voor realisatie van deze nieuwe verbinding zijn investeringen nodig in goede haltevoorzieningen, aparte busbanen bij knooppunten Bankhoef en Paalgraven en doorstromingsmaatregelen op de A326 en N326 (o.a. mogelijk maken gebruik vluchtstrook bij files).

Idealiter wordt deze lijn gekoppeld aan de succesvolle Bravo-direct lijn 305 Oss - Uden - Veghel - Eindhoven. Dit is mogelijk omdat het aantal ritten tussen Eindhoven en Uden groter is dan het aantal ritten tussen Oss en Uden. Een alternatief die wij graag onderzocht zien is om de HOV bus uit Nijmegen niet door het centrum van Veghel te laten rijden, maar in plaats daarvan een halte aan de snelweg te geven. Zo kan de reistijd Nijmegen-Veghel en Nijmegen-Eindhoven met de bus verder worden gereduceerd.

Tevens stelt Rover voor om de A50 tussen Ewijk en Paalgraven zo in te richten dat de nieuwe snelbus bij file gebruik van de vluchtstrook kan maken. Het wordt voor automobilisten aantrekkelijk om de bus te kiezen, als zij zien dat de bus nooit in de file staat. Dan ontstaat voldoende vervoersvraag voor een hoge frequentie. Deze manier van het verbeteren van de bereikbaarheid is toegepast in Groningen (De zogenaamde Q-link en Q-liner). Dat zorgt er voor dat Groningen -de 5^e stad van het land, niet in de file top 20 staat.

3. Vluchtstrookgebruik A50 en A73

Voorkom dat de succesvolle buslijn 305 Oss-Eindhoven moet aansluiten in de file. Maak het mogelijk dat de bus tussen Uden en Nistelrode gebruik kan maken van de vluchtstrook van de A50. Zorg dat de bussen Nijmegen-Druten altijd gegarandeerd kunnen doorrijden. Zorg daarom dat deze bussen op de A73 tussen Nijmegen en knooppunt Ewijk over de vluchtstrook kunnen rijden bij file.

4. Aanpassing schooltijden

De Sprinters Oss-'s-Hertogenbosch Oost van 7.40 en 8.10 uur zijn de drukste twee treinen van Nederland met 40% meer reizigers dan het aantal beschikbare plekken. De extra spitstrein om 8.00 uur is aanmerkelijk minder druk. Dit heeft verband met de schooltijden¹.

Op de Maaslijn is de drukte in de treinen in de spits aanzienlijk beperkt door een aanpassing van de collegetijden op de Nijmeegse campus. Dit heeft ook een positieve impact gehad op de drukte in het overige OV in Nijmegen tijdens de spits. Een vergelijkbare aanpak in 's-Hertogenbosch kan helpen de reizigers beter te spreiden.

¹ <https://nos.nl/artikel/2299060-de-drukste-treinen-van-het-land-rijden-in-oss.html>

Middellange termijn (voor 2023)

5. Mobiliteitsmanagement

Het MIRT-onderzoek stelt op blz. 47 dat door het diffuse speelveld, de vele stakeholders en wijdverspreide bedrijven(-terreinen) het niet gemakkelijk is om met één of een paar werkgevers een gedragsverandering tot stand te brengen, zoals bijvoorbeeld in de 'ASML-aanpak' in Eindhoven. Wij erkennen dat dit geen makkelijke opgave is, maar wij zijn ervan overtuigd dat in combinatie met de door ons voorgestelde verbeteringen in het OV-netwerk met mobiliteitsmanagement wel grote winst is de boeken. Met het klimaatakkoord ligt er ook voor het bedrijfsleven een opgave. De tijd is rijp voor een volgende stap. Vanwege de nabijheid van ASML kan dit voorbeeld aanstekelijk werken. Bundel de krachten van de verschillende lokale initiatieven in een regionaal gecoördineerde aanpak. Focus dit niet alleen op de Maasbrug, maar stel als doel in het hele gebied de modal split te verschuiven naar duurzame mobiliteit.

6. Parkeerbeleid, P&R en fietsenstallingen

Het MIRT-onderzoek stelt op blz. 44 dat het aanpassen van het parkeerbeleid een expliciete gemeentelijke verantwoordelijkheid is. In het MIRT-onderzoek wordt verwacht dat wijzigingen in het parkeerbeleid een zeer beperkte invloed op de mobiliteit op de A50 hebben, maar vooral effect hebben op de 'lokale' mobiliteit (P+R, transferia). Wij zijn van mening dat een stringenter parkeerbeleid in met name Eindhoven en Nijmegen impact heeft op de drukte op de A50. Als reizigers voor hun bestemming zijn aangewezen op een overstap op een transferium wordt het ook aantrekkelijker om (een deel van) het voortraject met het OV af te leggen. En niet pas over te stappen op het laatste P&R terrein aan de rand van de stad van bestemming.

Wij missen in het MIRT-onderzoek aandacht voor de capaciteit van de P&R terreinen in de regio. Wij zijn van mening dat deze capaciteit momenteel tekort schiet. Rond Nijmegen zijn geen goede P&R terreinen met voldoende capaciteit.

Evenzo zijn er tekorten aan fietsenstallingen bij meerdere stations zoals Nijmegen, Nijmegen Dukenburg en Wijchen. Wij zijn overtuigd dat er nog veel groeikansen liggen voor het gebruik van de fiets in Nijmegen als dit wordt gestimuleerd door te investeren in comfortabele fietspaden en vlotte doorstroming bij kruispunten.

7. Koppel buslijnen in Grave voor rechtstreekse verbinding met Nijmegen

Nog in het begin van deze eeuw waren er in het gebied meerdere doorgaande busverbindingen. Sindsdien zijn diverse buslijnen in Grave en Cuijk opgeknipt. Deze rijden niet meer zoals voorheen rechtstreeks door naar Nijmegen. Reizigers moeten daarom overstappen wat zorgt voor een lager comfort. Het MIRT-onderzoek concludeert dat er in het gebied veel langeafstandsrelaties zijn. Het OV-netwerk moet daar op in spelen en meer rechtstreekse verbindingen aanbieden.

Concreet kunnen daarvoor de Arriva-lijnen 92 (Gennep – Mill – Grave) en 96 (Oss – Schaijk – Grave) aan Breng-lijn 9 (Grave-Overasselt-Nijmegen) worden gekoppeld. Bestuurlijke (concessie)grenzen moeten hierbij geen belemmering zijn. Lijn 99 bewijst dat dit kan want deze lijn wordt ook gereden door twee vervoerders.

8. Extra perrontoegang Eindhoven

Het is mogelijk het comfort voor reizigers te verhogen en reistijden te verkorten door de bestaande Dommeltunnel aansluitingen te geven op de perrons van station Eindhoven. Door de extra trappen kunnen reizigers sneller overstappen en ontstaat er betere spreiding van de reizigers op de perrons en in de treinen. Ook wordt zo de looptijd van de trein naar de campus van TU Eindhoven aanzienlijk korter. Hierdoor wordt het voor studenten en werknemers aantrekkelijker om te kiezen voor de trein.

Lange termijn (voor 2030)

9. Spoorbrug Ravenstein voor meer treinen en snellere verbinding Eindhoven-Arnhem

Wij zien graag een snelle Intercityverbinding Eindhoven-Arnhem die 4x per uur rijdt. Nu rijdt slechts 2x per uur een Intercity en moeten reizigers overstappen op 's-Hertogenbosch.

In de netwerkvarianten van de contourennota van het landelijke Toekomstbeeld OV 2040² is geen frequentieverhoging geambieerd tussen Nijmegen en 's-Hertogenbosch. Wel wordt de verbinding Nijmegen-Eindhoven rechtstreeks. Dat geen frequentieverhoging is opgenomen is opmerkelijk. De huidige verbinding 's-Hertogenbosch-Arnhem komt immers in de NMCA wel als knelpunt naar voren. Het MIRT-onderzoek geeft als reden dat zowel Gelderland als Noord-Brabant prioriteit leggen bij het versnellen van de verbindingen van/naar de Randstad. Hoewel wij het belang van het versnellen van de verbindingen van/naar de Randstad onderschrijven zijn wij van mening dat dit geen reden is om de knelpunten op het spoor tussen Nijmegen en 's-Hertogenbosch/Eindhoven niet aan te pakken.

Belangrijkste knelpunt op deze verbinding is de enkelsporige brug bij Ravenstein. Als deze wordt verdubbeld zijn meer doorgaande verbindingen mogelijk op deze corridor (4 Sprinters + 4 Intercity's per uur) en wordt deze ook minder gevoelig voor vertragingen. Uit de recente verkenning "Kosten en baten IJssellijn" blijkt bovendien dat door deze maatregel de reistijd Eindhoven-Arnhem circa 5 minuten korter wordt. In totaal bespaart dit Intercity-reizigers zo'n **1000 uur verliesuren per dag**³. De kosten en baten van deze maatregel zijn in balans. De kosten bedragen €106 miljoen (ex BTW). Dit is inclusief €13 miljoen voor de waterdoorlatendheid in het kader van de wateropgave Ravenstein⁴.

Om de kwartierdienst van Intercity's vanuit Eindhoven vanaf Nijmegen door te trekken naar Arnhem is mogelijk ook (gedeeltelijke) spoorverdubbeling nodig tussen Arnhem en Nijmegen. Deze maatregel is sowieso verstandig omdat het ook ruimte biedt voor extra regionale Sprinters zoals een rechtstreekse verbinding van Doetinchem naar Wijchen.

10. Sprinter 's-Hertogenbosch – Arnhem Presikhaaf en Intercity Eindhoven-Enschede

De Sprinter 's-Hertogenbosch-Arnhem moet worden verlengd naar Arnhem Presikhaaf. Hierdoor ontstaat voor studenten en werknemers van de Hogeschool Arnhem-Nijmegen een rechtstreekse verbinding. Bovendien komt zo ruimte beschikbaar op station Arnhem voor verdere groei van het aantal

² <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2019/02/06/toetsing-en-resultaten-lange-termijn-netwerk-uitwerking/16.+Toetsing+en+resultaten+lange-termijn-uitwerking+-+Technische+achtergrondrapportage+%282%29.pdf> blz. 62-66

³ <https://www.brabant.nl/handlers/SISModule/downloaddocument.ashx?documentID=896783> blz. 14. Daar bovenop komen nog de effecten van de hogere frequentie voor de reizigers in de Sprinter.

⁴ <https://www.brabant.nl/handlers/SISModule/downloaddocument.ashx?documentID=896783>

treinen. Om dit te realiseren zijn een keervoorziening op station Presikhaaf of Velp en een ongelijkvloerse kruising bij Arnhem-Oost nodig (totale kosten: 68,5 miljoen excl. BTW).

Deze ongelijkvloerse kruising is ook noodzakelijk voor het verbeteren van de verbinding Amsterdam-Frankfurt en voor het 2x per uur kunnen rijden van een regio-express Winterswijk-Arnhem. Zo'n 2000 tot 3500 reizigers krijgen hierdoor per dag 13 tot 20 minuten reistijdwinst⁵. Dit bespaart **400 tot 1200 verliesuren per dag** (dit is nog exclusief de betere verbinding met Presikhaaf en de verbetering voor Amsterdam-Frankfurt). Indien snel wordt besloten over de bouw van de ongelijkvloerse kruising dan is realisatie in 2026 mogelijk.

Momenteel loopt een studie naar elektrificatie van de spoorlijn Zutphen-Hengelo per 2026. Indien in aanvulling daarop een deel van dit traject verdubbeld wordt is het mogelijk ook de verbinding Brabant-Twente te verbeteren. Wij zien kansen voor een snelle Intercity Eindhoven-'s-Hertogenbosch-Nijmegen-Enschede. Dit kan de druk op de A50 - N18 verder verlichten. Bovendien ontstaat zo voor Twente met een overstap in Arnhem een tweede verbinding met de Randstad waardoor het spoornetwerk robuuster wordt. De Intercity's Eindhoven-Arnhem rijden dan twee keer per uur door naar Zwolle en twee keer per uur naar Enschede. Wij vragen u in de nieuwe concessie Berkel-Dinkel die eind 2023 start rekening te houden met de komst van een dergelijke Intercity.

⁵ <https://www.gelderland.nl/Spoorverbetering-Arnhem-Winterswijk>