

Verkeersmaatregelen Afslag 38: DO en bijbestelling RWS

Versie	augustus2023
Status	definitief
Opdrachtgever	Domien Driessen
Projectleider	Sjoukje Biestra

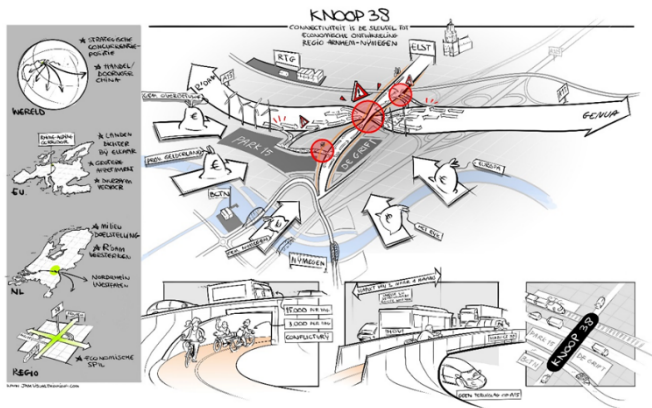
1. Het probleem

Partijen, Nijmegen-Overbetuwe-provincie, zijn al lang in overleg over aanpassing van afslag 38 van de A15. Nijmegen, Overbetuwe en de provincie Gelderland hebben op meerdere momenten aangegeven samen de mobiliteitsopgave 'Afslag 38' te willen oppakken. Knoop 38 is meer dan een samenkomst van verschillende wegen en de Rail Terminal Gelderland; het is een integrale gebiedsontwikkeling waar overheden en bedrijfsleven samenwerken aan een duurzame toekomst. Initiatieven van markt en overheid op de gebieden van economische ontwikkeling, opwekking van duurzame energie, optimalisatie van het gebruik van infrastructuur en garanderen van de leefbaarheid komen in deze knoop samen.

Vier provincies (waaronder Gelderland), het Rijk, Havenbedrijf Rotterdam, de Topsector logistiek en andere partners werken samen in het programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. De Oost corridor gaat over de verbindingen tussen: Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland (A15, Betuweroute, Waal).

Het programma is in december 2017 officieel van start gegaan. Binnen die samenwerking is er veel aandacht voor het optimaliseren van de 'bovengemiddelde knooppunten'. Knooppunt Nijmegen is daarin een belangrijk en bovengemiddeld knooppunt. De aanpak verkeersmaatregelen Afslag 38 heeft binnen Knooppunt Nijmegen veel aandacht. In 2019 heeft het Rijk dan ook een Mirt-bijdrage toegekend van € 5,25 mln voor aanpassingen Afslag 38.

Rondom afslag 38 van de A15 vinden diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaats: de realisatie van Park 15, de verdergaande woningbouwontwikkeling van de Waalsprong, de komst van het RTG, de uitbreiding van het bedrijventerrein de Grift (zie ook de Gebiedsvisie de Grift, april 2020). Als gevolg van deze ontwikkeling, maar zeker ook als gevolg van de autonome groei van het gemotoriseerd verkeer, wordt verwacht dat er in de toekomst congestie optreedt op de A15. De infrastructuur op het viaduct kan het verkeer in de toekomst onvoldoende verwerken waardoor op de afslag zelf (en de rijbaan van de A15) file zal ontstaan. In 2017 is daarom onderzocht welke verkeersmaatregelen mogelijk en nodig zijn om dit verkeersknelpunt op te lossen. Conclusie was dat aanpassing/verbreding van het viaduct nodig is om voor de toekomst de verkeersdoorstroming te kunnen garanderen en daarmee het gebied de Grift, Nijmegen Noord, Park 15 maar ook Overbetuwe bereikbaar te houden. Zie hiervoor ook de rapportage "Preverkenning gemeentelijk hoofdwegennet knoop 39 van augustus 2017.



Tussen het Rijk, Nijmegen en Overbetuwe zijn in de 'Bestuursovereenkomst ViA15 Contractfase' van 3 december 2018 afspraken gemaakt over de aanpassing van het viaduct: de gemeenten kunnen een zogenaamde 'bijbestelling' plaatsen bij de verbreding van de A15. In 2019 hebben de gemeenten en Provincie daarom opdracht gegeven voor het opstellen van een Voorlopig Ontwerp voor de afslag en is overleg gevoerd over de benodigde financiering van de infrastructuraanpassingen. Dit heeft geleid tot bestuurlijke overeenstemming over de scope van afslag 38 en een voorstel voor dekking van de kosten (BAO mei 2020). Voor de realisatie van de Afslag zal e.e.a. verder worden vastgelegd in een realisatieovereenkomst tussen Nijmegen en Overbetuwe.

Met zicht op de benodigde dekking hebben er in 2020 al gesprekken plaatsgevonden met Rijkswaterstaat (RWS) en het projectteam ViA15. Dit gesprek was bedoeld om elkaar te informeren over de stand van de projecten en de wederzijdse verwachtingen naar aanleiding van de Bestuursovereenkomst over de bijbestelling te verkennen. De bijbestelling wordt straks formeel via een aanvullende bestuursovereenkomst. Daarin maken Nijmegen en Overbetuwe daadwerkelijke inhoudelijke en financiële afspraken met het Rijk over het aanpassen van het viaduct A15. De basis voor deze gesprekken vormt het nog op te stellen definitief ontwerp (DO). De aanpassing gebeurt vooralsnog in het kader van de werkzaamheden van de verbreding van de A15 en kan worden uitgevoerd nadat er duidelijk komt mbt uitspraak van de Raad van State. Is deze uitspraak negatief voor de A15 dan overwegen Nijmegen en Overbetuwe een autonome aanpak en wordt ten behoeve van de realisering van het viaduct c.a. over de A15 de maatregelen Afslag 38 centraal gesteld ipv de doortrekking A15.

2. Het doel en resultaat

Het wordt dus drukker rondom afslag 38 door alle ontwikkelingen in kader Knoop 38. Om deze reden hebben Gelderland, Overbetuwe en Nijmegen een verkenning naar de bereikbaarheid van knoop 38 gedaan. Uit deze analyse is naar voren gekomen dat de doorstroming van het lokale en (boven)regionale verkeer in het geding is. Alle partners hebben een belang bij een goede, veilige afwikkeling van het verkeer op lokale, regionale en nationale wegen. Een goede connectiviteit en verkeersafwikkeling is voorwaarde voor de ontwikkeling van de knoop 38.

Naast de autobereikbaarheid moet er aandacht zijn voor goede openbaar vervoervoorzieningen en veilige en comfortabele fietsroutes. De provincie wil met de regio de belangrijkste regionale fietsverbindingen verbeteren. De fietsverbinding tussen Elst en Nijmegen is een belangrijke, drukke (hoofd) fietsverbinding dat over het viaduct bij afslag 38 moet. Omdat het viaduct te smal is om alle verkeersmodaliteiten goed te laten functioneren en fiets- en gemotoriseerde stromen elkaar kruisen worden de doorstromingsproblemen problematisch.

Het **doel** van het project is dan ook het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied voor auto, fiets en openbaar vervoer door het aanpakken van het traject van de Rijksweg en Griftdijk tussen de Reethsestraat (grondgebied Overbetuwe) tot en met de rotonde Stationsstraat (grondgebied gemeente Nijmegen) en de aanleg /verbetering van de hoofdfietsroute tussen de Keizer Hendrik VI-singel in Nijmegen en de Olympiasingel in Elst. Een goede verkeersafwikkeling draagt positief bij aan het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven in dit gebied.

Hiertoe worden de volgende producten (**resultaten**) opgesteld:

- Definitief Ontwerp afslag 38
- Samenwerkingsovereenkomst / Realisatieovereenkomst Afslag 38 tussen Nijmegen en Overbetuwe
- Aanvullende bestuursovereenkomst ingeval van positief besluit over prijsopgave bijbestelling A15
- Uitvoeringsovereenkomst aannemer RWS
- Omgevingsvergunningaanvraag en evt. andere benodigde vergunningen
- Aanbesteding en gunning overig deel projectscope

3. De scope van het project

Het projectgebied afslag 38

Met het bestuurlijk overleg van mei 2020 (BAO) is de totale scope van afslag 38 geworden: Olympiasingel Elst tot en met rotonde Keizer Hendrik VI-singel Nijmegen. Het gaat dan om (zie ook afbeelding hieronder):

- Aanleg / verbetering van de hoofdfietsroute aan westzijde tussen Olympiasingel en Keizer Hendrik VI singel incl. fietstunnel onder zuidelijke aansluiting A15.
- Kruispunt Reethsestraat (aan te leggen door de Provincie i.k.v. realisatie RTG)
- Aanpassing (onder en op) viaduct Betuweroute
- Verbreding viaduct plus aanpassing aansluitingen A15.
- Aanpassing Griftdijk tussen aansluiting A15 tot en met rotonde Stationsstraat.



Het projectgebied 'bijbestelling' i.r.t. Nijmeegse en Overbetuwse infra-aanpassing

Overbetuwe en Nijmegen moeten nog nadere afspraken maken over de scope van de bijbestelling en de uitvoering van de overige werkzaamheden die vallen binnen de scope van afslag 38. Hierover zijn in eerste aanleg de volgende basisafspraken gemaakt:

- De 'bijbestelling' omvat de aanpassing van het viaduct tot en met de VRI-kruising van de noordelijke en zuidelijke op-/afrit. Ook de extra strook op de noordelijke afrit en de fietstunnel onder de Rietgraaf maakt onderdeel uit van de bijbestelling.¹
- Overbetuwe realiseert alles ten noorden van de noordelijke op-/afrit: aanpassing wegvak tussen oprit en Reethsestraat, damwand Betuweviaduct² en westelijk gelegen hoofdfietsroute tussen en Olympiasingel
- Nijmegen realiseert alles ten zuiden van kruising Rietgraaf/Griftdijk: aanpassing van de Griftdijk, aansluiting bedrijventerrein, aanpassing rotonde Stationsstraat en hoofdfietsroute tussen viaduct en Keizer Hendrik VI-singel.

¹ Beschreven scope van de bijbestelling vormt het vertrekpunt voor de uitwerking van een DO voor de bijbestelling en voor het overleg met RWS/VIA15 over de bijbestelling. Aan de hand van de prijsopgave voor het DO wordt de definitieve scope van de bijbestelling bepaald. Zie verder onder randvoorwaarden.

² In overleg met VIA15 zal worden gekeken of de damwand Betuweviaduct in de scope van de bijbestelling kan worden meegenomen.

Schematisch weergegeven:



Randvoorwaarden

- Nijmegen, Overbetuwe en de Provincie hebben in het bestuurlijk overleg Knoop 38 van mei 2020 afspraken gemaakt over de scope en bijbehorende financiële dekking van afslag 38. In de zoektocht naar dekking van de benodigde investeringskosten is de scope van de afslag uitgebreid met de aanleg van een hoofdfietsroute aan de westzijde tussen de Olympiasingel in Elst en de rotonde Keizer Hendrik VI singel in Nijmegen en de aanpassing van de Griftdijk tot en met de rotonde Stationsstraat in Nijmegen. De totale kosten worden geraamd binnen bandbreedte €32-34 ml excl. BTW. Nijmegen levert een bijdrage van € 8,4 miljoen, Overbetuwe € 7,2 miljoen en de provincie en € 8 miljoen (alle bedragen ex BTW). Besluitvorming over de bijdrage van de provincie moet nog plaatsvinden. Er is vanuit het Rijk een MIRT-bijdrage beschikbaar gesteld van € 5,25 miljoen (inclusief BTW). In november 2023 vindt er wederom besluitvorming plaats over een mogelijke bijdrage vanuit het Rijk in het kader van de Goederenvervoercorridors.
- Met Mark Waasdorp van het Rijk heeft D. Driessen mbt de Mirt-bijdrage op 20-01-2021 het volgende afgesproken.

Beste Mark,

Deze week hebben we elkaar gesproken over de wijze en het moment van betaling van de MIRT bijdrage voor de verkeersmaatregelen Afslag 38. Met Peter van de Kreeke had ik afgesproken dat ik jou zou benaderen omdat hij van mening was dat de provincie in ieder geval geen partij is in deze. Ik heb jou uitgelegd dat we het definitief ontwerp aan het uitwerken zijn en contacten onderhouden met de projectorganisatie ViA15. Met het definitief ontwerp kunnen we in overleg met alle relevante partijen afspraken maken om het project in logische eenheden te knippen en daarmee te bepalen wie van welk deel de realisatie gaat verzorgen. Het is daarbij evident dat we met RWS vooral spreken over het viaduct en daar het verzoek hebben gedaan deze als bijbestelling mee te laten lopen met de aanpak van de A15. Inmiddels weten we na vandaag, de uitspraak Raad van State, dat de realisatie wederom een vertraging gaat oplopen. Jij hebt mij deze week aangegeven dat je een voorkeur hebt om de bijdrage direct over te maken naar RWS omdat dit procedureel een stuk eenvoudiger kan verlopen. Mocht om welke reden dan ook er geen doortrekking van de A15 gaan plaatsvinden of dat we er qua prijsstelling niet uitkomen met de aannemer dan kan alsnog worden overwogen om de bijdrage over te maken naar Nijmegen. Omdat het DO nog niet gereed is en we nog geen goede scope-verdeling met partijen hebben afgesproken hebben wij deze week afgesproken dat er later dit voorjaar er nog een contactmoment nodig is om nadere afspraken te

maken. Jij gaf aan dat deze waarschijnlijk door een collega van jou wordt opgepakt. Ik zou daar graag de contactgegevens van willen ontvangen.

- Nijmegen en Overbetuwe moeten de afspraken met RWS en met elkaar over de scope en realisatie van afslag 38 nog formeel vastleggen in een Samenwerkingsovereenkomst (Nijmegen is penvoerder van deze overeenkomst). Een conceptversie van deze overeenkomst is beschikbaar. Besluitvorming zou in Q4 2023 kunnen plaatsvinden. Onderdeel van de SOK is ook de aanbestedingsstrategie omdat we denken dat realisatie van het totaal op verschillende manieren kan worden aangevlogen.
- Vertrekpunt voor het Definitief Ontwerp is een Voorlopig Ontwerp afslag 38. Op dit moment is er een VO beschikbaar voor het totale project. Nijmegen en Overbetuwe bespreken nog de voorkeur voor een westelijke dan wel oostelijke ligging van het fietspad op grondgebied van Nijmegen. Het nog op te stellen DO heeft betrekking op de volledige projectscope van afslag 38, dus van Olympiasingel in Elst tot aan rotonde Keizer Hendrik VI-singel in Nijmegen.
- Met ViA15/RWS moeten afspraken worden gemaakt over de bijbestelling: hoe komt de prijsopgave vanuit de DBFM-contractant tot stand, welke producten zijn daarvoor nodig etc. Nijmegen en Overbetuwe trekken samen op richting RWS/ViA15. Uitgangspunt voor nu is dat aan de hand van een DO een prijsopgave voor de bijbestelling tot stand komt. Op grond van de prijsopgave is het aan Nijmegen en Overbetuwe te besluiten hier al dan niet gebruik van te maken en de bijbestelling te 'plaatsen'. Bij een positief besluit over de prijsopgave door Overbetuwe en Nijmegen zullen er definitieve afspraken moeten worden gemaakt over de bijbestelling. Deze worden doorgaans vastgelegd in een aanvullende bestuursovereenkomst en een uitvoeringsovereenkomst. Vooralsnog is het uitgangspunt dat RWS/ViA15 penvoerder is van deze twee overeenkomsten.
- Er spelen diverse ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de afslag, waarmee inhoudelijke of vanuit planningsoogpunt raakvlakken zijn. Het gaat dan om de uitbreiding van bedrijventerrein de Grift, de ontwikkeling van het RTG, de ontwikkeling van de woonwijk Zuiderveld en het de planvoorbereiding van het VeluweWaalpad.
- Afstemming met RWS (lees: projectorganisatie ViA15) over de bijbestelling: proces rondom bijbestelling, benodigde producten voor prijsopgave, planning etc. Steeds in afstemming met Overbetuwe.
- Beoordeling prijsopgave aannemer ViA15.
- Vastleggen van de benodigde afspraken: aanvullende bestuursovereenkomst en uitvoeringsovereenkomst (uitgangspunt: RWS is penvoerder van de overeenkomsten).

4. Projectbeheersing

4.1 Samenwerking Nijmegen en Overbetuwe

De volgende afspraken zijn in basis gemaakt over de samenwerking tussen Nijmegen en Overbetuwe:

- De gemeente Nijmegen is opdrachtgever voor realisatie van het project Afslag 38; de projectadministratie verloopt via de gemeentelijke planexploitatie de Grift..
- Voor een goede afstemming met Overbetuwe is een regulier overleg georganiseerd waarin projectleiders en technisch projectleiders vanuit beide gemeenten periodiek de voortgang en inhoudelijke issues met elkaar bespreken.
- De bestuurlijke projectorganisatie bestaat uit het regulier BAO Knoop 38 waarin bestuurlijk vertegenwoordigers van partijen zitting hebben.

De samenwerkingsafspraken zijn in de concept Samenwerkingsovereenkomst nader uitgewerkt; een conceptversie van deze overeenkomst is bij deze aanvraag gevoegd. De overeenkomst wordt ter besluitvorming aan de beide colleges voorgelegd, zodra het bestuurlijk overleg Nijmegen-Overbetuwe haar goedkeuring heeft gegeven aan deze SOK. Besluitvorming wordt in Q4 2023 verwacht.

4.2 Kosten en dekking

Voor het project moet nog in het bestuurlijk overleg Nijmegen-Overbetuwe een keuze worden gemaakt voor een westelijke dan wel oostelijke ligging van het fietspad. De kosten voor Afslag 38 worden geraamd op € 34 mln (westelijke ligging fietspad) vs € 32 mln (oostelijke ligging fietspad) Aan deze ramingen liggen SSK-ramingen ten grondslag.

Vergelijking kosten Basis variant fietspad WEST met Alternatie variant fietspad OOST				
<i>onderstaande bedragen gebaseerd op investeringskosten exclusief BTW</i>				
Variant	West variant basis	Versie Oostsubvariant B Fietspad onder viaduct (23022023)	Verklaring verschil	
Raming deel Nijmegen				
SFR	€ 1.928.142,00	€ 3.236.244,00	Keerwand voor viaduct + toevoeging kleine grondkering met afschermvoorziening aan andere zijde fietspad (t.p.v. viaduct). + verschuiving vanuit object 'Bedrijventerrein de Grift'	
bedrijventerrein de grift	€ 1.028.269,00	€ 736.882,00	In de kostenindicatie was de verharding (en daarmee het grondwerk) als aansluiting op het fietspad groter verwacht in oppervlak. Nu er een ontwerp is blijkt dit mee te vallen waardoor de kosten lager zijn voor dit object.	
weginfra de grift	€ 2.336.608,00	€ 2.379.760,00	Diverse kleine aanpassingen	
weginfra de griftdijk	€ 3.490.987,00	€ 3.257.964,00	Diverse kleine aanpassingen	
aanpassing stationsstraat	€ 1.778.422,00	€ 1.673.267,00	Diverse kleine aanpassingen	
Totaal	€ 10.562.428,00	€ 11.284.117,00		
Verschuif tov basis				
Raming deel bijbestelling				
KP toe- en afrit A15	€ 3.532.006,00	€ 3.532.006,00		
Parallelweg spoorviaduct	€ 479.039,00	€ 479.039,00		
Aanpassing talud zuid	€ 42.302,00	€ 42.302,00		
viaduct A15	€ 9.657.538,00	€ 10.077.414,00	<u>Bij de andere ramingen bleek de sloop van het viaduct niet te zijn meegenomen. Dit is in de nieuwe raming van Fietspad onder viaduct aangepast en wel opgenomen. Maar had dan ook bij de andere ramingen aangepast of opgeteld worden. Het bedrag van 419K investeringskosten (155K dir. ben. bouw.) ontbreekt dus nog in de andere varianten. In alle varianten moet het totaal van deze deelraming namelijk gelijk zijn.</u>	
aanpassing talud	€ 0,00	€ 429.795,00	De noodzaak voor het aanpassen van het talud om met het fietspad op hoogte te komen bij de aansluiting was niet voorzien in de eerste kostenindicatie. Dit is in de nieuwe raming aangepast en wel opgenomen.	
kruispunt Rietgraaf	€ 2.701.479,00	€ 2.811.382,00		
Fietspad park 15	€ 68.873,00	€ 262.078,00	In de nieuwe raming van subvariant B is een kokerduiker toegevoegd (onder het fietspad). Maar betreft in een dubbeling. In 2.3 is namelijk al een ronde (simpele) duiker gerekend voor dit deel. Er is dan wel een verschil in uitgangspunt: 'goedkope' ronde duiker of een 'duurdere' /grotere kokerduiker. In de raming is uitgegaan van het laatste (dan is de dubbeling nihil), maar wel een belangrijk uitgangspunt voor deze deelraming.	
Fiets tunnel	€ 4.575.166,00			
Herinrichting rondom lus	€ 155.332,00	€ 155.332,00	Dit betreft een verschil in uitgangspunt. T.b.v. het tracé lijkt het niet nodig om het gebied rondom de lus te herinrichten maar voor een eerlijk vergelijk (met variant west) lijkt het goed om dit ook in deze variant mee te nemen. Bij de eerste kostenindicatie was dat nog niet gedaan.	
Totaal	€ 21.211.735,00	€ 17.789.348,00		
Raming Overbetuwe				
Totaal	€ 3.104.032,00	€ 3.116.301,00		
Totaal raming	€ 34.878.195,00	€ 32.189.766,00		
verschil tov west		-€ 2.688.429,00		

In bovenstaand figuur zijn de ramingen op te splitsen in deel grondgebied Overbetuwe, het viaduct RWS, deel grondgebied Nijmegen.

In de gedetailleerde SSK-raming is de engineering apart zichtbaar. Deze bedraagt voor het totale project € 5,2 mln. Het project Afslag 38 loopt al vanaf 2017. De financiële projectadministratie is echter pas in 2019 goed opgezet. We nemen daarom de datum 1 juni 2019 als feitelijke startdatum van het project.

Overzicht uitgaven per jaar:

Vanaf juni 2019 tot zomer 2023 zijn de volgende kosten reeds gemaakt:

- Inhuur extern projectleiding en omgevingsmanagement € 76.000,-
- Externe advieskosten/ engineering € 314.000,-
- Interne plankosten Nijmegen € 340.000,-
- Overig divers € 41.000,-
- Totaal uitgaven tot zomer 2023 € 771.000

Na ondertekening van de SOK starten Nijmegen en Overbetuwe de aanbestedingsstrategie. Het is vooralsnog niet te voorspellen wat het verloop van het project zal zijn. Daarin is het wachten op de uitspraak RvS over de voortgang A15 en de projectplanning die daar vervolgens gaat ontstaan. Daarmee is een spreiding van kosten in de tijd ook lastig te bepalen.

	PK = plankosten RK = realisatiekosten
2019	PK 76.000
2020	PK 125.000
2021	PK 96.000
2022	PK 280.000
2023	PK 300.000
2024	PK ca 400.000
2025	RK pm 20%
2026	RK pm 20%
2027	RK pm 30%
2028	RK pm 30%

Dekking van de kosten

Voor het project is op basis van toezeggingen de volgende dekking bepaald:

- Bijdrage gemeente Nijmegen € 8,4 miljoen opgenomen in grondexploitatie;
- Bijdrage gemeente Overbetuwe € 7,2 miljoen .

Er zijn twee bijdragen voorzien:

- MIRT bijdrage van het Rijk: € 5,25 miljoen incl. BTW / bijdrage MIRT 2023 €.....
- Bijdrage provincie: € 8 miljoen

	Oorspronkelijke bijdrage	Aanvullende bijdrage	Totale bijdrage	Percentueel
Overbetuwe	3,2	4	7,2	25%
Nijmegen	4,4	4	8,4	29%
Provincie	2,0	6	8,0	28%
Rijk	5,25*	-	4,3	18%
Rijk claim 2023			Max 2,0- 4,0	
totaal	14,85	14	30,9-32,9	100%

*Inclusief btw

4.3 Planning op hoofdlijnen

Het project Afslag 38 loopt al sinds 1 juni 2019 en wordt in voorbereiding naar verwachting in 2024 afgerond. Pas na de uitspraak Raad van State weten we wanneer de realisatie kan starten. Op hoofdlijnen ziet de planning voor afslag 38 er als volgt uit:

- Q4 2023: besluit beide colleges over SOK en uitgangspunten project

- Q4 2023: vaststelling gemeenteraad Nijmegen bestemmingsplan de Grift. Dit BP voorziet in wijzigingen verkeersbestemming Nijmeegs grondgebied
- 2024: aanbestedingsstrategie / onderzoek conditionering / aanvullende bestuurovereenkomst RWS viaduct c.a.
- 2025: vergunningen en 1^e fase realisatie grondgebied Nijmegen

4.5 Stakeholders

Voor afstemming en realisatie van het project zijn de volgende partijen belanghebbend:

- College en gemeenteraad Nijmegen
- College en gemeenteraad Overbetuwe
- provincie Gelderland
- Rijkswaterstaat
- Rijksvastgoedbedrijf
- Ondernemersverenigingen Nijmegen en Overbetuwe
- Projectorganisatie Park 15
- Wijkraad Oosterhout
- Bewonersplatform Reethsestraat
-

4.6 Risico's

De volgende risico's worden gezien:

- Tracébesluit verbreding A15 wordt vernietigd door de Raad van State.
- Prijsopgave aannemer ViA15 niet passend binnen beschikbaar budget.
- Het BP de Grift leidt niet tot een onherroepelijk plan. Hiermee wijzigt de verkeerssituatie op grondgebied Nijmegen.
- Een mogelijk langere doorlooptijd van het project leidt tot hogere kosten agv jaarlijkse indexering kosten.