

Oplegnotitie

Evaluatie Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO) 2003-2013



Inleiding

In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe is het algemene verkeers- en vervoersbeleid omschreven. Bij de vaststelling is aangegeven halverwege de doorlooptijd het GMO te gaan evalueren. Met deze evaluatie maken we de balans op hoe we er voor staan. We geven inzicht in de behaalde resultaten en de evaluatie dient ook als vertrekpunt van de actualisatie van het GMO die in 2010 wordt uitgevoerd. De evaluatie gaat in op de volgende vragen:

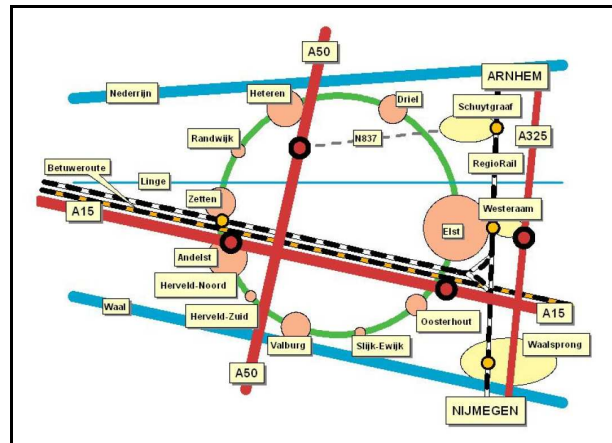
- Welke ambitie/doelen zijn er in het GMO opgesteld? (verleden)
- Welke resultaten zijn er concreet bereikt? (heden)
- Hoe verder na de evaluatie? (toekomst)

De evaluatie kijkt eerst terug wat hebben we afgesproken in het GMO, wat waren de doelstellingen, de visie en bedachte maatregelen. Om inzicht te krijgen of we op de juiste koers zitten is getoetst wat de huidige stand van zaken is met de uitvoering van de maatregelen en welke effecten dit heeft opgeleverd.

Naast deze resultaten is ook een update gemaakt van de beleidontwikkelingen en hebben dorpsraden en relevante belangenorganisaties kunnen aangeven wat er nu leeft op het gebied van verkeer en vervoer. De evaluatie is dus breder van opzet en geeft input voor de actualisatie.

Afspraken

In het GMO zijn de beleidskaders vastgesteld; er is een verkeersvisie opgesteld (schematisch weergegeven in het figuur hiernaast) en uiteindelijk is een maatregelenpakket samengesteld. Het huidige GMO is de kapstok van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid. Het bevat een samenhangend pakket aan maatregelen dat zorg draagt voor een doelmatige en veilige afwikkeling van de verkeersstromen op het Overbetuwse wegennet, waarbij alle vormen van verkeershinder zoveel mogelijk worden beperkt.



Daarnaast is het GMO een kaderstellend en richtinggevend instrument voor beslissingen op uitvoeringsmaatregelen en ook is het onderlegger voor het maken van afspraken met externe partijen zoals stadsregio en provincie.

Behaalde resultaten

Het maatregelenpakket uit het GMO bestaat voornamelijk uit infrastructurele maatregelen. Deze maatregelen zijn onder te verdelen in een aantal subgroepen, te weten: Rondje Overbetuwe, Duurzaam Veilig inrichten, Tangentenstructuur Elst, parkeer- en educatiemaatregelen en aanpak van kleine verkeersknelpunten (deze maatregel is na vaststelling GMO toegevoegd aan het maatregelenpakket). Met het inzichtelijk maken van het maatregelenpakket werd duidelijk dat niet alle maatregelen concreet zijn geformuleerd en dat prioritering ontbreekt.

In het maatregelenpakket worden ook maatregelen gemist voor verbetering van het fiets- en openbaar vervoernetwerk. Mede op initiatief van de stadsregio zijn wel de nodige maatregelen uitgevoerd die passen binnen het beleid van het GMO.

Duidelijk is ook geworden dat de financiële consequenties voor een deel van de maatregelen niet inzichtelijk is gemaakt. Daardoor moesten achteraf budgetten worden aangevraagd via plaatsing op de PNL. Verder ontbrak inzicht in mogelijke subsidiebronnen. Er zijn inmiddels al wel de nodige subsidies toegekend of ontvangen van het ministerie van V&W, stadsregio en provincie. Enkele voorbeelden van maatregelen waar subsidie voor is toegekend zijn: Grote Molenstraat, tangentenstructuur Elst, tunnels Elst Centraal, fietsvoorzieningen 60km gebieden en Griegstraat, bushaltes, P&R voorzieningen, carpoolplaats Elst-A325 en educatiemaatregelen. Hieronder lichten we de stand van zaken toe per subgroep. In het tabel zijn de maatregelen aangegeven. Het 'vinkje' geeft aan of de maatregel al is uitgevoerd. Er is onderscheid gemaakt in maatregelen concreet benoemd in het GMO (groen) en extra maatregelen (blauw) die aanvullend zijn uitgevoerd. Daarnaast zijn de beoogde effecten omschreven en welke resultaten de uitgevoerde maatregelen hebben opgeleverd.

Rondje Overbetuwe

	Maatregelen	Beoogd effect	Behaalde resultaten
✓ ✓	- reconstructie Grote Molenstraat (N837-Linge) - reconstructie weggedeelten N836 - doortrekking N837 (provincie) - Verlengde Rijnstraat	vlotte en veilige verkeersafwikkeling	toename verkeer wegen rondje Overbetuwe in de kernen en afname verkeer binnen rondje, (Evaluatie GMO, bijlage 2, regionaal verkeersmodel)

Het rondje Overbetuwe bestaat uit de provinciale wegen N836 (Elst-Randwijk) en N837(Indoornik-Driel) en de Grote Molenstraat. Dit rondje moet het verkeer veilig en vlot afwikkelen en de overige wegen in het buitengebied ontlasten van doorgaand autoverkeer. Om dit te bereiken leggen we wegen aan om het rondje compleet te maken en de bestaande weggedeelten reconstrueren we om het verkeer veilig af te wikkelen.

De Grote Molenstraat (N837-Linge) is inmiddels gereconstrueerd en in samenwerking met de provincie is de N836 ter hoogte van Andelst, Zetten en Indoornik gereconstrueerd.

De provincie is momenteel volop bezig met de aanleg van het gedeelte N837 tussen A50 en Arnhem. Hierop aansluitend leggen we de Verlengde Rijnstraat aan in Driel. Zodoende ontstaat er een nieuwe ontsluiting vanuit Driel richting Arnhem, Elst en A50. Deze nieuwe weggedeelten zijn in 2010 gereed. Aanvullend hierop willen we het verkeer weren op de omliggende wegen door landbouwsluizen aan te leggen zodat het autoverkeer gedwongen wordt de hoofdroutes te nemen (N837, Verlengde Rijnstraat en Grote Molenstraat).

Aan de hand van gegevens uit het regionale verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt hoe het verkeer in de periode 2004-2008 zich heeft ontwikkeld. Op het rondje Overbetuwe zijn toenames zichtbaar op weggedeelten in de kernen en een afname van verkeer binnen het rondje in het buitengebied. Deze effecten sluiten aan bij het beoogde effect. De verwachting is dat na gebruikname van de doortrekking van de N837 dit effect nog beter zichtbaar zal zijn. Gezien de recente uitvoering van maatregelen kunnen we nog niet beoordelen welke effecten er optreden op het gebied van verkeersveiligheid.

Duurzaam Veilig inrichten

	Maatregelen	Beoogd effect	Behaalde resultaten
✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓	- inrichting 30km gebieden Oosterhout en Valburg - inrichting dijken - kruising Woutersdijk- Zeegstraat - fietsvoorzieningen Oosterhoutsestraat - inrichting 60km gebieden - fietsvoorzieningen Valburgsestraat - reconstructie Grote Molenstraat (Griegstr- St. Maartenstr.) - fietsvoorzieningen Griegstraat - inrichting 30km gebieden in diverse kernen	alle weggebruikers moeten zich veilig kunnen verplaatsen	totaal verkeersslachtoffers alle wegen 2004: 114 2008: 56 gemeentelijke wegen 2004: 44 2008: 27

In het GMO is aangegeven welke verkeersfuncties de wegen hebben binnen Overbetuwe. Bij deze functie hoort een weginrichting en een maximumsnelheid (30 en 50 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 en 80 km/uur buiten de bebouwde kom). Met deze wegindeling willen we de verkeersveiligheid verbeteren.

In het maatregelenpakket zijn benoemd het Duurzaam Veilig inrichten van Oosterhout en Valburg (30 km), de dijken en het overige buitengebied (60 km inrichten verdeeld over de periode 2007-2010). Verder is concreet genoemd de kruising Woutersdijk – Zeegstraat nabij Valburg en fietsvoorzieningen Oosterhoutsestraat. De maatregelen zijn inmiddels vrijwel volledig

uitgevoerd. Alleen de inrichting van 60 km gebieden is nog niet afgerond. In 2010 ronden we dit af. Naast deze maatregelen hebben we aanvullende maatregelen uitgevoerd. Het wegprofiel van de Oosterhoutsestraat is doorgezet op de Valburgsestraat (rode fietssuggestiestrook) en het weggedeelte Grote Molenstraat (tussen Griegstr. en St. Maartenstr.) in Elst is gereconstrueerd. In uitvoering is de reconstructie weggedeelte Grote Molenstraat-Griegstraat-Rijksweg Noord met fietspaden op de Griegstraat. Verder zijn in voorbereiding herinrichtingen van de Kastanjelaan en Randwijkse Rijndijk in Heteren, Bredeweg in Randwijk en Dorpsstraat in Driel. Deze maatregelen worden in 2010 uitgevoerd.

Het is nog niet mogelijk om de effecten per maatregel inzichtelijk te maken omdat alle maatregelen pas recent zijn uitgevoerd. Wel kan worden gesteld dat het aantal verkeersslachtoffers is afgenomen in periode 2004-2008. De verwachting is dat het aantal verkeersslachtoffers verder zal dalen met de uitvoering van alle maatregelen uit het GMO.

Tangentenstructuur Elst

	Maatregelen	Beoogd effect	Behaalde resultaten (gemeten)
✓ ✓	- Bussel - aanleg rotondes tangentenstructuur - Ceintuurbaan (noodweg opengesteld) - zuidtangent (Olympiasingel) - reconstructie Industrierweg Oost - reconstructie Aamsestraat - noordtangent	centrum van Elst ontlasten van doorgaand verkeer	30 a 60% afname verkeer op de Griend (Evaluatie GMO, bijlage 2; bron: regionale verkeersmodel)

De tangentenstructuur moet er voor zorgen dat het autoverkeer dat niet in het centrum moet zijn van Elst wordt opgevangen aan de rand en via de tangentenstructuur wordt geleid. De bestaande weggedeeltes die onderdeel uitmaken van de tangentenstructuur moeten we reconstrueren en de ontbrekende weggedeeltes leggen we aan. Zodoende ontstaat er een ring, die het verkeer veilig kan verwerken en worden de overige wegen ontlast.

Een gedeelte van de structuur is gereconstrueerd c.q. aangelegd. De Bussel (zuid-westtangent) is gereed. Dit heeft geresulteerd in een afname van verkeer op de omliggende wegen van de Bussel, zoals blijkt uit het regionale verkeersmodel.

Tevens zijn een aantal kruisingen op de tangent gereconstrueerd. Op deze kruisingen zijn rotondes aangelegd (Rijksweg Zuid-Bussel, Aamsestraat-Industrierweg Oost en Aamsestraat-Pascalweg).

De overige onderdelen van de tangentenstructuur, zoals de Zuidtangent (Olympiasingel), Industrierweg Oost, gedeelte nieuwe Aamsestraat, noordtangent en fietstunnel Rijksweg Noord zijn in voorbereiding. Voor de noordtangent is met het oog op verkeerskundige aspecten de nut en noodzaak aangetoond (raadsbesluit dec. 2008). De raad heeft een amendement aangenomen om "zonodig een extra variant, namelijk de doortrekking van de noordtangent vanaf de Grote Molenstraat naar de Rådeckerstraat uit te werken". De verwachting is dat de uit te voeren studie medio 2010 is afgerond.

In het GMO is een planning aangegeven die we deels niet hebben gehaald. Dit heeft te maken met de duur van de verschillende procedures (bestemmingsplan, onteigening).

Parkeermaatregelen centrum Elst

	maatregelen	Beoogd effect	Behaalde resultaten
✓ ✓	- aanleg parkeerplaatsen Elst - uitbreiding blauwe zone Elst - capaciteits- en reguleringsmaatregelen lange termijn	voldoende parkeerruimte creëren	parkeerbezettingsgraad Elst 2003: 92% 2008: 85%

Door voldoende parkeerplaatsen aan te bieden blijft de parkeerdruk acceptabel in het centrum van Elst. Het GMO beschrijft maatregelen voor het korte en lange termijn. De korte termijn maatregelen zijn uitgevoerd. In Elst heeft dit geresulteerd in een acceptabele bezetting van parkeerplaatsen op piekmomenten (85%), zoals blijkt uit gehouden parkeeronderzoek in 2008. Voor het lange termijn is aangegeven capaciteitsuitbreiding Elst, reguleringsmaatregelen verder uit te werken. Deze onderwerpen komen terug in het parkeerbeleidsplan dat in voorbereiding is.

Oplossen kleine verkeersknelpunten

Er is budget beschikbaar tot er met 2010 voor het aanpakken van kleine verkeersknelpunten. In overleg met dorpsraden hebben we adequate kunnen reageren op vragen vanuit de samenleving. Enkele voorbeelden van maatregelen zijn: éénduidigheid van de schoolomgeving

verbeteren (Julieproject, attentieverhogende straatinrichting), verbetering schoolroute Elst-Bemmel, aanpassingen aan voetpaden (Helderingstraat in Zetten en Bredeweg in Randwijk), aanleg snelheidsremmers en plaatsing bebording.

Gezien de vaak kleine omvang van maatregelen en de niet altijd in cijfers uit te drukken onveiligheid zijn de effecten niet zichtbaar in een ongevalanalyse.

Verkeerseducatie

Verkeerseducatie is het bijbrengen van kennis en vaardigheden. Door weggebruikers ervaring op te laten doen in verschillende verkeerssituaties verbetert het verkeersgedrag en uiteindelijk levert dit een positieve bijdrage op voor de verkeersveiligheid.

Samen met stadsregio, ROVG (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland) en scholen worden jaarlijks activiteiten georganiseerd zoals fietsexamens op basisscholen, bromfietscursussen en project Veilig op weg. Daarnaast nemen we deel aan landelijke voorlichtingscampagnes zoals bijvoorbeeld, de scholen zijn weer begonnen en gordelgebruik.

Fietsmaatregelen

	maatregelen	Beoogd effect	Behaalde resultaten
✓	- Fietsknooppuntensysteem (recreatieve routes)	veilig fietsnetwerk creëren	verkeersslachters per fiets gemeentelijke wegen
✓	- uitbreiding stallingen stations	stimuleren	2004: 18
✓	- uitbreiding vaarperiode fiets/voetveer Driel	fietsgebruik	2008: 15
	- RijnWaalpad (snelle fietsroute Arnhem-Nijmegen)		

In het GMO worden een aantal algemene maatregelen omschreven ter stimulering van fietsgebruik, zoals uitbreiding recreatieve routes, veilige oversteken en voldoende fietsparkeerplaatsen. Echt concrete maatregelen zijn niet aangegeven.

Er zijn natuurlijk wel de nodige maatregelen uitgevoerd in samenwerking met de stadsregio. Dit heeft onder andere geresulteerd in uitbreiding van de fietsenstallingen op beide stations. (aantal fietsparkeerplaatsen station Zetten/Andelst 2004: 308, 2009: 370; station Elst 2004: 793, 2009: 908). De maatregelen hebben een bijdrage geleverd aan verbetering van het fietsnetwerk. Dit heeft geresulteerd in een lichte afname van het aantal verkeersslachtoffers per fiets.

Openbaar vervoer/ketenmobiliteit maatregelen

	maatregelen	Beoogd effect	Behaalde resultaten
✓	- buslijn 35 (Elst-Bemmel)	Kwaliteitsverbetering	reizigersaantallen bus 35
✓	- buurtbus 237 (Heteren-Kesteren)	netwerk	2007(start najaar):169 gem. per wk
✓	- buslijn 76 (Heteren-Arnhem)	stimulering ov gebruik	2008(zelfde periode):211 gem.per wk
✓	- meer treinstops station Elst		reizigersaantallen buurtbus 237
	- Dynamische route informatiesysteem		2007: 64 gem. per week
✓	displays bushaltes (werkelijke vertrektijden)		2008: 123 gem. per week
✓	- uitbreiding P+R stations		treinreizigers Elst
✓	- uitbreiding carpoolplaats Elst- A325		2004: 3114 gem. per dag
	- toegankelijkheid bushaltes		2008: 4807 gem. per dag
	- HOV netwerk stadsregio uitwerken		treinreizigers Zetten/Andelst
			2004: 593 gem. per dag
			2006: 693 gem. per dag

Door een optimaal openbaar vervoersnetwerk te realiseren willen we het gebruik stimuleren. In het GMO wordt aangegeven dat de huidige netwerkdekking gehandhaafd moet blijven samen met de Stadsregiotaxi. Daarnaast moet er aandacht zijn voor goede overstapmogelijkheden tussen verschillende modaliteiten (ketenmobiliteit). Naast de continuering van het netwerk is samen met de Stadsregiotaxi hebben we in samenwerking met de stadsregio extra maatregelen uitgevoerd. Dit heeft geresulteerd in uitbreiding van het openbaar vervoernetwerk. Verbetering van de serviceverlening van de Stadsregiotaxi (persoonlijke terugbelservice, goede calamiteitenregeling, investeren in vindbaarheid adressen klant). Bushaltes zijn toegankelijk gemaakt voor o.a mindervaliden (2009: 10 haltes). Uitbreiding van de P+R terreinen bij de stations (Elst: 300 naar 400 parkeerplaatsen; Zetten/Andelst: 7 naar 18 parkeerplaatsen, excl. parkeren veilingterrein). Het effect van de maatregelen is dat het openbaar vervoer gebruik is toegenomen.

Conclusie

Uit de evaluatie blijkt dat van de totaal 35 maatregelen, er 22 zijn uitgevoerd. Tevens zijn er nog maatregelen uitgevoerd in het kader van oplossen van kleine verkeersknelpunten en educatie. De overige maatregelen zijn in uitvoering of voorbereiding.

Alle maatregelen hebben de kwaliteit verbeterd van de diverse netwerken. Dit heeft geresulteerd in verbetering van de verkeersveiligheid ondanks de groei van de automobiliteit. Verkeer heeft zich verplaatst op de hoofdwegen, waar we het ook veilig kunnen afwikkelen. Er is een toename te zien van gebruik openbaar vervoer.

Uit de evaluatie bleek ook dat er een aantal onderdelen van het GMO onvoldoende zijn uitgewerkt. Dit levert de volgende leerpunten op:

- Er is geen eenduidig overzicht van alle maatregelen beschikbaar.
- Er is onvoldoende prioritering aangegeven aan het maatregelenpakket
- De financiële consequenties zijn voor een deel van de maatregelen niet inzichtelijk gemaakt. Daardoor moesten achteraf budgetten worden aangevraagd via plaatsing op de PNL.
- De doelstellingen zijn onvoldoende SMART gemaakt, waardoor het toetsen van de effecten vrij algemeen blijft.
- Er vindt onvoldoende structurele monitoring plaats om informatie te verzamelen van effecten van maatregelen.

Aanbevelingen

De analyse van de verzamelde gegevens levert de volgende aanbevelingen op voor de actualisatie van het GMO:

1. algemene doelstellingen SMART maken en verwerken gemeentelijk en regionaal beleid (bepalend is de Toekomstvisie+);
2. opstellen nieuw maatregelenpakket waarin de maatregelen SMART zijn omschreven; prioritering wordt aangegeven; financiële consequenties inzichtelijk worden gemaakt. Daarnaast maakt een monitoringsplan onderdeel uit van het maatregelenpakket.