

Evaluatie Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe 2003-2013

Eindrapportage

Gemeente Overbetuwe

Accent adviseurs
Postbus 1845
5602 CA EINDHOVEN
T 0499 – 33 10 20
F 0499 – 33 10 29
E contact@accentadviseurs.nl
I www.accentadviseurs.nl

Opdrachtgever	Gemeente Overbetuwe
Project	Evaluatie GMO
Projectnummer	0918
Auteur(s)	Arno Jonker en Bram Louwers
Datum	11 januari 2010
Status	definitief, versie 6

Inhoudsopgave

	pagina
Samenvatting	3
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Inhoud evaluatie	5
1.3 Plan van aanpak	5
1.4 Leeswijzer	6
2 Afspraken uit het GMO	7
2.1 Ambitie en visie	7
2.2 Maatregelenpakket	8
3 Ontwikkelingen sinds 2004	10
3.1 Beleidskaders	10
3.2 Gemeentelijk beleid	13
3.3 Uitvoering maatregelen GMO	14
3.4 Aanvullend uitgevoerde maatregelen	17
4 Effecten	18
4.1 Beleidsmatig	18
4.2 Uitgevoerde maatregelen	18
4.3 Aandachtspunten belanghebbenden	22
5 Conclusies en aanbevelingen	23
5.1 Conclusies	23
5.2 Aanbevelingen	23

Bijlage 1: Stand van zaken maatregelen en projecten GMO

Bijlage 2: Verschillenplot intensiteiten verkeersmodel 2004 en 2008

Bijlage 3: Ontwikkeling verkeersongevallen 1994 - 2008

Bijlage 4: Ongevallocaties wegnnet Overbetuwe

Bijlage 5: Aandachtspunten belanghebbenden

Samenvatting

In 2004 is door de gemeenteraad van Overbetuwe het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO) vastgesteld. Het GMO bevat het verkeersbeleid van de gemeente en heeft een looptijd tot aan 2013. Bij de vaststelling van het GMO is afgesproken dat halverwege de looptijd een evaluatie zou worden uitgevoerd. In deze rapportage is de evaluatie van het GMO beschreven.

Doel van de evaluatie is om effecten van uitgevoerde verkeersmaatregelen inzichtelijk te maken en om vast te stellen of de doelen behaald worden. Tevens geeft de evaluatie van het GMO antwoord op de vraag of de beleidslijn anno 2009/2010 nog steeds actueel is. De evaluatie is als volgt opgebouwd:

1. Afspraken uit het GMO
2. Ontwikkelingen sinds 2004
3. Effecten
4. Conclusies en aanbevelingen

Afspraken uit het GMO

In het GMO zijn een visie en ambitie geformuleerd, het GMO is de kapstok voor het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid. In het GMO wordt ingezet op de afwikkeling van verkeer op de A-wegen en, binnen de gemeente, op het rondje Overbetuwe. Middels een samenhangend pakket aan maatregelen is hieraan de afgelopen jaren uitvoering gegeven. In het maatregelenpakket ligt de nadruk op infrastructuur.

Ontwikkelingen sinds 2004

Na de vaststelling van het GMO in 2004 is er door verschillende overheden nieuw beleid ontwikkeld. Gemeente Overbetuwe heeft rechtstreeks te maken met het beleid van Stadsregio Arnhem Nijmegen en met het eigen geactualiseerde beleid. Vanuit de stadsregio wordt ingezet op openbaar vervoer en de fiets. Het gemeentebestuur is meest recent verwoord in de Toekomstvisie+.

Van het beleid van de stadsregio op het gebied van openbaar vervoer en de fiets, zijn veel maatregelen uitgevoerd (Elst centraal, (H)OV, fietsparkeerplaatsen bij stations en de fietsnetwerkvisie). De uitgevoerde maatregelen zijn niet getoetst aan het GMO, omdat de thema's openbaar vervoer en fiets hierin onvoldoende zijn uitgewerkt. Het is daarom wenselijk hiervoor gemeentelijk beleid te ontwikkelen.

De Toekomstvisie+ van de gemeente geeft op het gebied van verkeer en vervoer 6 speerpunten:

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1. doorstroming van verkeer verbeteren | 4. snelfietsroute aanleggen |
| 2. rondje Overbetuwe optimaliseren | 5. recreatieve netwerken uitbreiden |
| 3. openbaar vervoer netwerk verbeteren | 6. kwaliteit netwerken verbeteren |

In het GMO is op een aantal van deze speerpunten al ingezet. De beleidslijn uit het GMO is daarom nog steeds actueel. Wel dient het verkeersbeleid geactualiseerd te worden aan de hand van de Toekomstvisie+.

Het in het GMO opgenomen maatregelenpakket is voor een groot deel uitgevoerd of in voorbereiding. Er moet daarom een nieuw (overzichtelijker) maatregelenpakket worden opgesteld, voorzien van prioritering en kostenindicaties. Met het nieuwe maatregelenpakket kan verdere uitvoering worden gegeven aan het ingezette beleid.

Effecten

De ingezette richting van het verkeers- en vervoersbeleid is nog steeds actueel. Het autobezit is de afgelopen jaren gegroeid, sterker dan dat van de provincie Gelderland. De verkeersstromen zijn verschoven naar de A-wegen en de wegen van het rondje Overbetuwe. Vooral op de invalswegen van de grotere kernen is dit zichtbaar.

Het continu blijven werken aan de realisatie van een Duurzaam Veilig wegennet is nodig. Hier is ook draagvlak voor bij belanghebbenden. Belangrijk is dat gewerkt wordt aan goed ingerichte verblijfsgebieden. Hiervoor zijn door belanghebbenden aandachtspunten aangedragen. Alleen het aangeven van de grenzen of overgangen van snelheidsregimes is onvoldoende effectief. Gemeente Overbetuwe zal daarom de komende jaren actief aandacht hebben voor de verdere inrichting van de verblijfsgebieden. De ontwikkeling van de verkeersveiligheid laat zien dat de uitgevoerde maatregelen effectief zijn geweest. Het aantal doden en ziekenhuisgewonden is vrijwel gelijk gebleven, ondanks de groei van het autobezit. Het aantal ongevallen en lichte slachtoffers is de laatste jaren afgenomen.

Conclusies

- De verkeersveiligheid is verbeterd, ondanks de groei van het autobezit.
- Met de realisatie van een aantal in uitvoering zijnde verkeersmaatregelen zal de doelstelling voor de verkeersveiligheid behaald worden.
- Verkeer maakt nu meer gebruik van wegen van het rondje Overbetuwe.
- Actualisatie en aanvulling van het maatregelenpakket is nodig, aangezien het huidige maatregelenpakket onvoldoende voorziet in vervolgmaatregelen.
- Een nieuw maatregelenpakket moet duidelijker van overzicht zijn en moet zijn voorzien van een prioritering en kostenindicatie.
- Doelstellingen in het GMO zijn onvoldoende SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden).
- Er heeft in de uitvoeringsperiode van het GMO onvoldoende monitoring plaatsgevonden, waardoor beperkt gegevens beschikbaar zijn voor het bepalen van effecten.

Aanbevelingen

1. Verwerken van gemeentelijk beleid, waaronder de Toekomstvisie+.
2. Opstellen van beleid voor fiets en openbaar vervoer, vanuit de stadsregio.
3. Verwerken van aandachtspunten vanuit de samenleving.
4. Een nieuw uitvoeringsprogramma met een concrete geprioriteerde lijst van maatregelen moet worden opgesteld, voorzien van een kostenindicatie.
5. Doelstellingen dienen SMART gemaakt te worden, zodat effecten concreet meetbaar zijn.
6. Monitoring van de (SMART omschreven) indicatoren is nodig.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Overbetuwe beschikt sinds 2004 over het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO) 2003 – 2013. Hierin is het verkeersbeleid voor de periode tot aan 2013 beschreven. Bestuurlijk is de toezegging aan de Raad gedaan dat halverwege de looptijd het GMO geëvalueerd zou worden.

Naast de bestuurlijke toezegging is binnen de gemeente de wens geuit om inzichtelijk te maken of de beoogde effecten met de uitgevoerde maatregelen bereikt zijn en of de gemeente, halverwege de looptijd, op de juiste weg is naar realisatie van de doelstellingen.

1.2 Inhoud evaluatie

De evaluatie van het GMO bestaat uit een terugblik op het gevoerde beleid en de uitgevoerde maatregelen. De actualiteit van het beleid en de effecten van de uitgevoerde maatregelen zijn onderzocht. In het onderzoek zijn actuele aandachtspunten in beeld gekomen die meegenomen moeten worden in een herziening of actualisatie van het GMO.

Doelstelling:

De evaluatie van het GMO maakt de effecten van uitgevoerde verkeersmaatregelen inzichtelijk. Er wordt inzichtelijk gemaakt of de doelen behaald worden en of de richting van het GMO nog steeds de juiste is.

1.3 Plan van aanpak

De evaluatie van het GMO is uitgevoerd aan de hand van de volgende stappen:

Stap 1: Waarop is ingezet in 2004

Er wordt inzichtelijk gemaakt wat de vertrekpunten waren, bij de vaststelling van het GMO. Op basis daarvan is de evaluatie uitgevoerd. Er is daarom beschrijvend aangegeven wat in het GMO is vastgelegd.

Stap 2: Ontwikkelingen sinds 2004

Er is in beeld gebracht welke ontwikkelingen op het gebied van verkeer hebben plaatsgevonden en of deze in het GMO waren voorzien.

Stap 3: Effecten

De ontwikkelingen brengen met zich mee dat de verkeerssituatie in de gemeente is veranderd. De effecten maken inzichtelijk of de veranderingen in de richting hebben plaatsgevonden zoals die in het GMO is voorzien. Tevens wordt getoetst of de richting in het GMO nog steeds de richting is waar de gemeente Overbetuwe naar toe wil.

Stap 4: Conclusies en aanbevelingen

Op basis van de voorgaande stappen wordt geconcludeerd hoe de gemeente er momenteel voor staat en welke aandachtspunten nog moeten worden meegenomen in de actualisatie van het GMO.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijvende terugblik op het vigerende GMO om als basis te dienen voor de verdere evaluatie. In hoofdstuk 3 zijn de ontwikkelingen sinds 2004 beschreven. Op basis van die ontwikkelingen zijn in hoofdstuk 4 de effecten van het gevoerde beleid en dus de maatregelen in beeld gebracht. In hoofdstuk 5 wordt afgesloten met de conclusies en aanbevelingen.

2 Afspraken uit het GMO

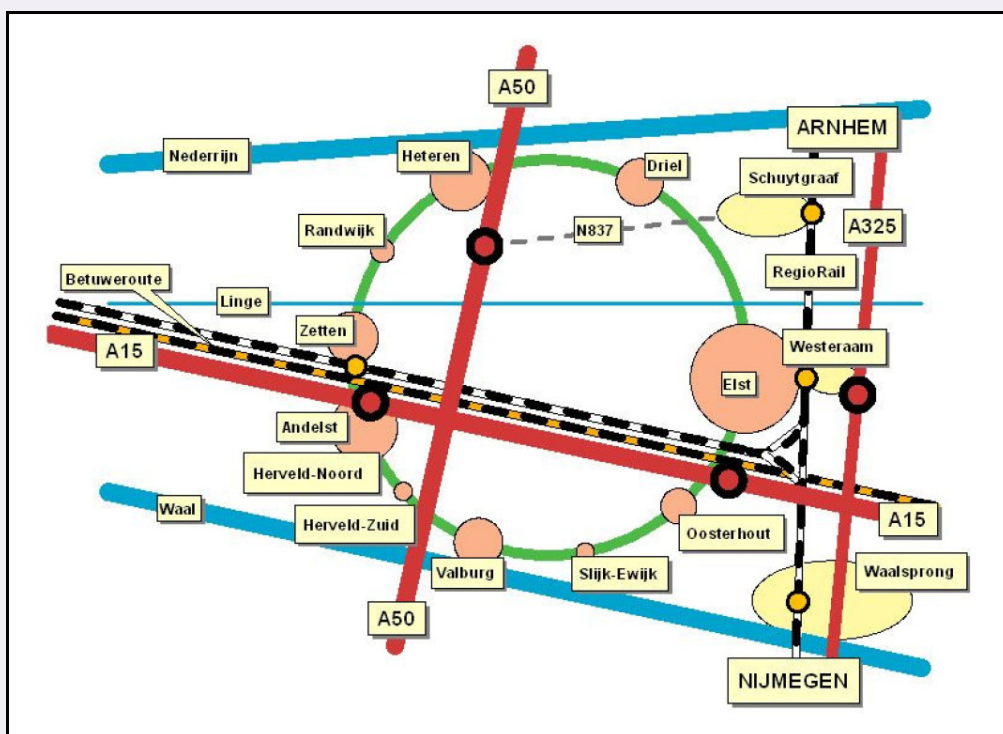
In het GMO zijn de ambitie en de visie van de gemeente vastgelegd. Uit de evaluatie blijkt hoe actueel de visie en ambitie nog steeds zijn en in welke mate de gewenste effecten zijn bereikt.

2.1 Ambitie en visie

De ambities zijn gericht op de aanpak van benoemde knelpunten en is als volgt verwoord (citaat GMO):

- *Rondje Overbetuwe*
- *Concentreren van autoverkeer op en nabij de A-wegen*
- *Geen regionale verkeersstromen door de kernen in Overbetuwe*
- *Aandacht voor ontwikkelingsmogelijkheden van de openbaar vervoerknoppen (bundeling langs de as Arnhem – Elst – Nijmegen)*
- *Aandacht voor bijzondere oplossingen in de ketenmobiliteit*
- *Aandacht voor parkeren*
- *Aandacht voor verschillende verkeersdeelnemers (fiets en voetgangers)*

De schematische weergave van deze keuzes is gevisualiseerd in een weergave van het rondje Overbetuwe, waarin de verschillende netwerken zijn samengevoegd. Deze visie op het wegennet, het rondje Overbetuwe, is weergegeven in figuur 1.



figuur 1: schematische weergave rondje Overbetuwe

Aan de realisatie van deze (schematische) weergave is de afgelopen jaren gewerkt. Dit is mede gedaan om de volgende doelstelling te kunnen realiseren:

Citaat uit GMO:

Het GMO dient de komende jaren tot 2013 de kapstok te zijn van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid en dient een samenhangend pakket van maatregelen te bevatten dat zorg draagt voor een doelmatige en veilige afwikkeling van de verkeersstromen op het Overbetuwe weggennet, waarbij alle vormen van verkeershinder zoveel mogelijk worden beperkt.

Knelpunten

In het GMO is een aantal specifieke knelpunten benoemd dat aangepakt dient te worden. In het plan zijn de reacties van de werkconferenties als onderstaande citaten opgenomen:

- *In de nabije toekomst wordt als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen (nog) meer congestie op het hoofdwegennet verwacht die uitstraalt naar het gemeentelijke weggennet van Overbetuwe (lees sluipverkeer)*
- *De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen staat onder druk*
- *De aanleg van de verbinding N837 tussen Rijksweg A50 en VINEX locatie Schuytgraaf als probleemoplosser en mogelijke probleemcreator voor de kern Elst*
- *Verkeersleefbaarheidsproblemen in en rondom de kern Elst*
- *Zware belasting door zwaar vrachtverkeer van het hoofdwegennet (geluid, capaciteit, externe veiligheid bij gevaarlijk transport)*
- *Verkeersproblemen in het buitengebied door sluipverkeer*
- *Parkeren (m.n. kern Elst)*

2.2 Maatregelenpakket

In het GMO is een maatregelenpakket geformuleerd. Onderstaande lijst geeft een overzicht van die maatregelen. De lijst geeft eerst de projecten weer die in het GMO prioriteit hebben gekregen. Hierbij is het project *Tangentstructuur Elst* onderverdeeld in een aantal deelprojecten. Vervolgens zijn de overige gemeentelijke projecten benoemd:

1. Reconstructie Grote Molenstraat
2. Aanleg Verlengde Rijnstraat
3. Duurzaam Veilig inrichten Valburg 30 km/h
4. Duurzaam Veilig inrichten Oosterhout 30 km/h
5. Duurzaam Veilig inrichten van de Waaldijk
6. Duurzaam Veilig inrichten van de Rijndijk
7. Realiseren bajonetaansluiting Woutersdijk-Zeegstraat
8. Fietsvoorzieningen op de Oosterhoutsestraat
9. Duurzaam Veilig inrichten buitengebied 60 km/h
10. Oplossen kleine verkeersknelpunten (na vaststelling van het GMO toegevoegd)

11. Tangentenstructuur Elst

- A. aanleg Zuidoost tangent, Bussel (Kerkeakkers-Rijksweg Zuid)
- B. aanleg Zuid tangent, Olympiasingel (Rijksweg Zuid - Industrierweg Oost)
- C. reconstructie Industrierweg Oost (Olympiasingel - Aamsestraat)
- D. reconstructie nieuwe Aamsestraat (Industrierweg oost – Ceintuurbaan)
- E. aanleg Noordoost tangent, Ceintuurbaan (Aamsestraat - Rijksweg Noord)
- F. Noord tangent (Rijksweg noord - Grote Molenstraat, onderzoek nut en noodzaak)
- G. realisatie ongelijkvloerse spoorwegovergangen Zuid tangent en Noord tangent
- H. reconstructies kruisingen in rotondes Industrierweg Oost – Aamsestraat en Ceintuurbaan – Aamsestraat

Overige gemeentelijke projecten:

- 12. Ongelijkvloerse spoorwegovergang Aamsestraat
- 13. Aanleg N837 (door provincie Gelderland)
- 14. Optimalisatie Rondje Overbetuwe (deels door provincie Gelderland)
- 15. Parkeermaatregelen korte en lange termijn

Niet-infrastructurele maatregelen zijn in aantal en omvang beperkt, omdat de nadruk ligt op de infrastructurale maatregelen. Dit is in het GMO ook onderkend. Benoemde niet-infrastructurale maatregelen zijn:

- Educatie, vooral op basisscholen
- Handhaving door politie. Snelheidshandhaving op aansturing door de gemeente, op onveilige trajecten
- Vervoermanagement, autodelen en carpoolen en ketenmobiliteit.

3 Ontwikkelingen sinds 2004

In dit hoofdstuk is ingegaan op relevante ontwikkelingen sinds de vaststelling van het GMO 2003 – 2013. Hierbij is gekeken naar beleidskaders en naar feitelijk uitgevoerde acties en maatregelen.

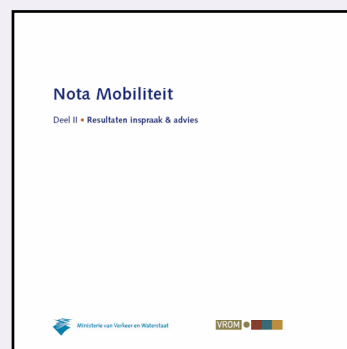
3.1 Beleidskaders

Beleid van hogere overheden als rijk, provincie en stadsregio vormt een beleidskader waar de gemeente Overbetuwe rekening mee moet houden. Ook beleidslijnen, van voornamelijk de stadsregio, dienen ingepast te worden in de gemeentelijke werkwijze. De stadsregio is verlengd lokaal bestuur, die voor onder meer Overbetuwe werkt. Relevant beleid van de andere overheden is in deze paragraaf toegelicht.

Landelijk beleid

Er was in 2003 sprake van actualisatie van het landelijke beleid, het concept van het Nationaal Verkeers- en Vervoer Plan (NVVP) was beschikbaar. De beleidsuitgangspunten uit het NVVP zijn meegenomen bij de uitwerking van het GMO. Hierbij is gesteld dat het wenselijk is dat aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoersysteem moet worden geboden. Hierbij dient de kwaliteit voor de individuele reiziger in een goede verhouding te staan tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel.

Het NVVP is uiteindelijk nooit definitief vastgesteld. In plaats daarvan is een nadere uitwerking van het landelijke verkeers- en vervoersbeleid gemaakt in de Nota Mobiliteit. De Nota Mobiliteit is in 2006 vastgesteld. De Nota Mobiliteit kent als uitgangspunt dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Dit betekent concreet dat men geen beperkingen wil opleggen aan de groei van mobiliteit en de bereikbaarheid wil verbeteren. Dit binnen de wettelijke kaders en in balans met een goede veiligheid en goede kwaliteit van de leefomgeving.



Ingevolge de Planwet verkeer en vervoer werken de zogeheten “essentiële onderdelen van beleid” rechtstreeks door in het te voeren beleid van provincies, en vervolgens in regionaal en gemeentelijk beleid. De volgende zaken zijn voor de gemeente Overbetuwe essentieel:

- *toegankelijk openbaar vervoer*
- *samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer; betere benutting van bestaande infrastructuur*
- *goede bereikbaarheid over de weg*
- *langzaam verkeer: stimuleren fietsgebruik op korte afstanden en als voor- en natransport*
- *kwaliteit leefomgeving; duurzame mobiliteit*
- *landelijke doelstelling verkeersveiligheid*

Provinciaal beleid

Het PVVP-2 van de provincie Gelderland is in 2004 vastgesteld door Provinciale Staten. De provincie Gelderland zet in het PVVP-2 in op voorkomen van verkeersonveiligheid, beter benutten van infrastructuur, bouwen van nieuwe infrastructuur en beprijzen van gebruik van de infrastructuur. Naar aanleiding van de inspraak is in 2005 een wijziging vastgesteld, waarbij is besloten dat meer wordt ingezet op de fiets en er meer aandacht zal zijn voor landbouwverkeer. Het beleid van de provincie Gelderland is sindsdien niet meer gewijzigd of geactualiseerd.

Regionaal beleid

De stadsregio Arnhem Nijmegen heeft het beleid beschreven in het RVVP. Overbetuwe heeft hier veel mee te maken. Speerpunten uit het RVVP KAN 2004 – 2010 zijn:

- Bereikbaarheid
- Veiligheid
- Evenwichtige ruimtelijke en economische ontwikkeling, waarbij afstemming tussen verkeer en vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen centraal staan
- De leefomgeving is randvoorwaarde voor ontwikkelingen ten aanzien van verkeer en vervoer

Regionale Nota Mobiliteit

Het beleid van de stadsregio Arnhem Nijmegen is geactualiseerd in de Regionale Nota Mobiliteit en heeft een looptijd tot aan 2020. De Regionale Nota Mobiliteit, inclusief het Meerjaren Uitvoerings Programma is vastgesteld in december 2006. Hierin zijn twee belangrijke beleidskeuzes verwoord:

1. Bundelen van vervoersstromen
2. Optimaliseren van ketenmobiliteit

Met de Regionale Nota Mobiliteit kiest de stadsregio Arnhem Nijmegen nadrukkelijk voor interne bereikbaarheid. De regionale Nota Mobiliteit is uitgewerkt in een aantal projecten:

- Netwerkanalyse
- OV masterplan
- BBKAN (Beter Bereikbaar KAN), later SLIM (Samen Leidend In Mobiliteit)
- Doortrekking A15
- Fietsroute (RijnWaalpad)
- Concessie 2013 – 2028 voor het openbaar vervoer
- Invoering OV-chipkaart
- StadsregioRail
- HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) netwerk
- DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem)
- Toegankelijkheid bushaltes
- Fietsknooppuntensysteem
- Fietsnetwerkvisie
- Stadsregiotaxi

Een aantal van deze projecten is hieronder kort beschreven, omdat deze direct invloed hebben op en sturing geven aan het Overbetuwse verkeersbeleid.



Netwerkanalyse

De Netwerkanalyse is een eerste rapportage van de stand van zaken van de bereikbaarheid op basis van het Regionaal Plan 2005-2020. De mobiliteit in de regio is in deze studie onderzocht.

Volgens de doelstelling van de stadsregio Arnhem Nijmegen wordt gestreefd naar het handhaven van de kwaliteit van bereikbaarheid in 2020 op het niveau van basisjaar 2004. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar bereikbaarheid per auto, per OV en per fiets.

Ten aanzien van het OV stelt de stadsregio zich tot doel het openbaar vervoer te versterken tot een aantrekkelijk en concurrerend alternatief voor de auto. Voor de fiets ziet de stadsregio kansen op verbindingen van minder dan 7,5 km. De stadsregio omschrijft hierbij een taak voor gemeenten om het gebruik van de fiets op deze afstanden te stimuleren. De gemeente Overbetuwe zet hierop in door het aantal fietsparkeerplaatsen op stations uit te breiden en door in de nabije toekomst beleid te formuleren ten aanzien van de fiets.

Fietsnetwerkvisie

De realisatie van fietsvoorzieningen is de verantwoordelijkheid van gemeenten. In de fietsnetwerkvisie van de stadsregio is de regionale ambitie verwoord ten aanzien van het netwerk. Vanuit de fietsnetwerkvisie zet de gemeente in op het stimuleren van het fietsgebruik op de korte afstand.

Bij de uitvoering van de fietsmaatregelen is door gemeente Overbetuwe aangesloten op de beleidslijn van de stadsregio. In het GMO is nauwelijks gemeentelijk fietsbeleid ontwikkeld. Er is daarom behoefte om fietsbeleid op te stellen.

Masterplan OV

Het Masterplan OV is een bundeling, een concretisering en een prioritering van maatregelen die in de stadsregio ten aanzien van openbaar vervoer zijn geformuleerd in diverse plannen. Het overkoepelende doel van het Masterplan is het handhaven van de positie van aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende regio.

De samenwerking tussen de stadsregio en de gemeente bestaat voor de gemeente voornamelijk uit het ontwikkelen van ruimtelijke programma's rond OV-knooppunten. Dit is voor Overbetuwe vooral aan de orde voor de stationsomgeving Elst. Bij de (her)ontwikkeling van Elst Centraal wordt vanuit de regio voorzien in een goede en hoogwaardige bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Er is binnen Overbetuwe behoefte aan een verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer, samen met de stadsregio en de provincie Gelderland. In Elst en Zetten-Andelst zijn al extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd en bij Elst centraal zijn door de gemeente, in samenwerking met ProRail extra Park and Ride (P+R) plaatsen gerealiseerd.

Uitgevoerde maatregelen op het gebied van (hoogwaardig) openbaar vervoer (H)OV hebben plaatsgevonden in aansluiting op de beleidslijn van de stadsregio. Op het gebied van openbaar vervoer dient gemeentelijk beleid opgesteld te worden, in het huidige GMO zijn hiervoor onvoldoende handvatten gegeven.

3.2 Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie+

In het huidige beleid is de Toekomstvisie+ leidend. Deze is op 8 september 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. Er is een samenvatting gemaakt van de Toekomstvisie+, waarbij op het gebied van (verkeer- en vervoer-)netwerken 6 speerpunten zijn benoemd voor de komende periode. Dit zijn:

- doorstroming van het verkeer verbeteren
- rondje Overbetuwe optimaliseren
- openbaar vervoernetwerk verbeteren
- snelfietsroute aanleggen
- recreatieve netwerken uitbreiden
- kwaliteit waternetwerken verbeteren



In figuur 2 is een fragment van de samenvatting opgenomen, waarin de speerpunten nader zijn toegelicht.



figuur 2: speerpunten verkeer en vervoer Toekomstvisie+

Het gemeentelijke beleid uit de Toekomstvisie+ sluit aan op het beleid, zoals dat al in het GMO is beschreven. De thema's zijn (op hoofdlijnen) nog steeds actueel. De specifieke wensen vanuit deze thema's, voor het verkeer- en vervoerbeleid dienen nader uitgewerkt te worden. De Toekomstvisie+ geeft handvatten voor het nog op te stellen beleid voor openbaar vervoer en fiets.

3.3 Uitvoering maatregelen GMO

Hoewel in de doelstelling van het GMO is aangegeven dat een samenhangend pakket aan maatregelen onderdeel uitmaakt van het GMO, is dit er niet. De maatregelen moeten uit het plan worden 'gedestilleerd' en zijn onvoldoende naar prioriteit aangegeven. Daar komt bij dat het detailniveau van de maatregelen sterk verschilt per type maatregel. Ook is het moeilijk te beoordelen wat de voortgang van het totale pakket aan maatregelen is.

Van de maatregelen uit hoofdstuk 2 zijn vrijwel alle maatregelen uitgevoerd of in voorbereiding, zie bijlage 1. Het is daarom wenselijk een nieuw, concreet pakket van maatregelen op te stellen aan de hand van de visie en ambitie anno 2010.

De belangrijkste maatregelen uit het GMO zijn hieronder kort toegelicht.

Optimalisatie Rondje Overbetuwe

De wegen van het Rondje Overbetuwe zijn reeds ingericht als 80 en 50 km/u. Het betreft hier met name provinciale wegen. Het doel is om op deze wegen in samenwerking met de provincie de verkeersveiligheid te verbeteren. De optimalisatie bestaat uit de volgende onderdelen:

Optimalisatie provinciale wegen

Jaar uitvoering: 2007/2008/2009

Om de verkeersveiligheid en doorstroming te bevorderen is de N836 gereconstrueerd ter hoogte van Indoornik, Zetten en Andelst. De reconstructie bestond uit de aanleg van fietssuggestiestroken, het verplaatsen van de komgrens in Zetten en het aanpassen van enkele kruisingen. De gemeente heeft in deze maatregelen geparticipeerd en heeft een financiële bijdrage geleverd.

Reconstructie Grote Molenstraat (ten noorden van de Linge)

Jaar uitvoering: 2008/2009

Door de aanleg van de N837 ontstaat een nieuwe verbinding Elst – Driel – Heteren (A50). Langs de Grote Molenstraat zijn vrijliggende fietspaden aangelegd en de rijbaan is geschikt gemaakt om al het verkeer ten zuiden van de N837 veilig af te kunnen wikkelen. Ten noorden van de N837 worden voor een veilige afwikkeling in 2010 fietsstroken aangelegd.

Aanleg Verlengde Rijnstraat

Jaar uitvoering: 2009/2010

De verlengde Rijnstraat is de nieuwe ontsluitingsweg van Driel, tussen de N837 en de Boltweg. De aanleg van de Verlengde Rijnstraat met een vrijliggend fietspad en een rotonde op de aansluiting met de Boltweg zijn in uitvoering.

N837

Jaar uitvoering: 2009/2010

Het project aanleg N837 bestaat uit de aanleg van een verbinding tussen de A50 en Arnhem (Schuytgraaf) met rotonde op de aansluiting van de Verlengde Rijnstraat. De N837 is als apart project benoemd en toegelicht.

Inrichting volgens Duurzaam Veilig

De belangrijkste maatregelen uit het GMO waren gericht op het doorvoeren van het principe Duurzaam Veilig. Hierbij zijn de verblijfsgebieden (30 km/u bibeko en 60 km/u bubeko) aangewezen. Deze worden hoofdzakelijk sober ingericht. Maatregelen voor een verdere Duurzaam Veilige inrichting, zoals het aanleggen van rotondes, het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen en het regelen van voorrang bij wisselingen van snelheidsregimes, worden in de dagelijkse uitvoering van beleid consequent toegepast. De komende jaren blijft hier aandacht voor bestaan.

De maatregelen die al zijn uitgevoerd, zijn weergegeven in tabel 1.

Maatregel	Jaar
Duurzaam Veilig Valburg	2009
Duurzaam Veilig Oosterhout	2009
Duurzaam Veilige Waaldijk	2008
Duurzaam Veilige Rijndijk	2008
Bajonetaansluiting Woutersdijk-Zeegstraat	2007
Fietsvoorzieningen Oosterhoutsestraat	2009
Duurzaam Veilig inrichten buitengebied tot 60 km/h	2008 t/m 2010

tabel 1: Uitgevoerde maatregelen Duurzaam Veilig

Tangentstructuur Elst

De tangent is als volgt onder te verdelen:

1. Zuid tangent (Olympiasingel)

Het ontwerp is gereed. Het ontwerp voor het viaduct is afgerond. Nog niet alle gronden zijn verworven. Ook zijn de procedures voor het bestemmingsplan en het onteigeningsplan nog niet volledig afgerond. Uitvoering staat gepland voor 2010/2011.

2. Reconstructie van de Industrierweg Oost

Het ontwerp is gereed. Uitvoering Aanpassing is vanwege bereikbaarheidsvraagstukken tijdens de bouwperiode afhankelijk gesteld van de uitvoering van de Zuid tangent.

3. Reconstructie van de Aamsestraat

Het ontwerp is in voorbereiding. De aanpassing van de Aamsestraat staat gepland voor uitvoering in 2010.

4. Noord tangent

Vervolgstudies voor de verdere uitwerking zijn in gang gezet. De mogelijkheden voor een ongelijkvloerse kruising in het verlengde van de Ceintuurbaan en een langzaam verkeerstunnel ter plaatse van de spoorkruising van de Rijksweg Noord worden onderzocht.

5. De Ceintuurbaan

Voor de completering van de tangent is de Ceintuurbaan als verbinding tussen de Aamsestraat en de Noord tangent aangelegd. De Ceintuurbaan is onderdeel van de nieuwbouwontwikkeling van Westeraam. De definitieve inrichting van de weg volgt na afronding van de bouwactiviteiten ten behoeve van Westeraam.

In het kader van de aanleg van de tangent zijn de volgende maatregelen reeds uitgevoerd:

- Rtondes Industrierweg Oost-Aamsestraat en Ceintuurbaan-Aamsestraat
- De zuidwest tangent, Bussel (Kerkeakkers-Rijksweg Zuid)

Omdat pas een klein deel van de tangentstructuur is gerealiseerd, zijn nu nog geen grote effecten zichtbaar. Wel is een afname geconstateerd van sluipverkeer door de Griend en Greveslag.

Aanleg N837 Heteren – Arnhem (Schuytgraaf)

Een zeer belangrijke maatregel in het GMO is de aanleg van de N837 (ook kort benoemd als onderdeel van de optimalisatie van het Rondje Overbetuwe). Doel van deze maatregel is het ontlasten van het gemeentelijke wegennet en het realiseren van een betere aansluiting van Schuytgraaf, Driel en Elst op de A50. In 2008 is gestart met de uitvoering. Volgens planning is de weg gereed in de eerste helft van 2010.

Parkeermaatregelen Elst

De parkeermaatregelen bestaan uit een pakket van korte en lange termijn maatregelen met betrekking tot het parkeren in Elst. Voor de korte termijn zijn diverse uitbreidingen van het aantal parkeerplaatsen benoemd als maatregel. Voor de lange termijn zijn de volgende maatregelen benoemd:

- Capaciteitsuitbreiding
- Parkeerregulering
- Parkeerbonds

De korte termijn maatregelen zijn uitgevoerd. Naast de aanleg van extra parkeerplaatsen is ook de blauwe zone op het Europaplein in 2006 uitgebreid.

Een Parkeerbeleidsplan is in voorbereiding.

Kleine verkeersmaatregelen

Met de uitvoering van kleine maatregelen kunnen snel verkeersknelpunten worden opgelost. Dit is een continu proces. De afgelopen periode zijn o.a. de eenduidigheid van de schoolomgeving verbeterd (Julieproject), kleine aanpassingen aan voetpaden uitgevoerd (o.a. Helderingsstraat in Zetten en Bredeweg in Randwijk) en op diverse plaatsen snelheidsremmers en bebording geplaatst. Het structurele budget is toereikend voor het oplossen van kleine knelpunten.

Niet infrastructurale maatregelen

De genoemde maatregelen die niet infrastructureel van aard zijn, kunnen worden onderverdeeld:

▪ Educatie

Educatie maatregelen zijn uitgevoerd, samen met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) en de stadsregio. Jaarlijks wordt, op initiatief van het ROVG, een activiteitenplan opgesteld. Aandacht is besteed aan de verkeersveiligheid in schoolomgevingen (hoofdzakelijk bij de basisscholen), fietsexamens, bromfietscursussen en deelname aan de landelijke verkeersveiligheidscampagnes.

▪ Handhaving

De politie is verantwoordelijk voor de handhaving. De gebruikelijke controles zijn hierbij uitgevoerd (helm- en gordeldraagplicht, rood lichtnegatie, alcohol en snelheid). Dit wordt regionaal opgepakt. Specifiek voor de gemeente Overbetuwe is ingezet op snelheidshandhaving op onveilige trajecten en is er lokaal bijvoorbeeld opgetreden tegen fout parkeren en het niet voeren van fietsverlichting.

- **Vervoermanagement, autodelen, carpoolen en ketenmobiliteit**

Het stimuleren van deze initiatieven heeft een (deels) infrastructurele uitwerking gekregen. De carpoolplaats langs de A325 is uitgebreid met 20 plaatsen.

Ketenmobiliteit is bijvoorbeeld gestimuleerd door voldoende fietsparkeerplaatsen te realiseren bij de NS-stations. Ook draagt de uitbreiding van de vaartijden van het veer bij Driel bij aan het faciliteren van de ketenmobiliteit.

3.4 Aanvullend uitgevoerde maatregelen

Er zijn ook maatregelen in voorbereiding of uitgevoerd die niet in het GMO zijn voorzien. Deze maatregelen zijn een afgeleide van het beleid uit het GMO of zijn geïnitieerd door stadsregio Arnhem Nijmegen. Vanuit de stadsregio gaat het hoofdzakelijk om fiets- en openbaar vervoermaatregelen.

Hieronder volgt een overzicht van deze aanvullende maatregelen, uitgesplitst naar infrastructurele maatregelen, maatregelen voor de fiets en maatregelen in het openbaar vervoer.

Infrastructurele maatregelen:

- Op de Valburgsestraat (tussen Oosterhoutsestraat en de rotonde Tielsestraat) zijn, aansluitend op de Oosterhoutsestraat, rode fietssuggestiestroken aangebracht.
- De Grote Molenstraat (tussen de Sint Maartenstraat en de Griegstraat) is gereconstrueerd.
- De duurzaam veilige inrichting van de Randwijkse Rijndijk (Heteren), Dorpsstraat (Driel) en de Bredeweg (Randwijk) zijn in voorbereiding.
- De reconstructie van de Grote Molenstraat, Griegstraat en de Rijksweg Noord is in uitvoering, met fietsstroken op de Griegstraat.
- De carpoolplaats bij de A325 is uitgebreid.

Maatregelen voor de fiets

- Het fietsknooppuntensysteem is ingevoerd.
- Er heeft een uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen op de stations plaats gevonden, in het kader van inzet op ketenmobiliteit.
- Overbetuwe neemt, ter stimulering van het fietsgebruik, deel aan het project RijnWaalpad van de stadsregio Arnhem Nijmegen.

Maatregelen in het openbaar vervoer

- Buslijn 35 tussen Elst en Bemmelen is ingevoerd.
- Buurtbus 237 tussen Heteren en Kesteren is later in de dienstregeling opgenomen en rijdt inmiddels ieder uur.
- Er zijn meer treinstops op station Elst gerealiseerd, met elk kwartier een stop.
- Een aantal van de openbaarvervoer haltes is aangepast, waarmee deze beter toegankelijk zijn gemaakt.
- Invoering van DRIS (Dynamische route informatiesysteem) bij een aantal bushaltes is uitgevoerd.
- Er heeft een uitbreiding van het P+R-terrein plaats gevonden op station Zetten/Andelst.
- Er heeft een uitbreiding van het huidige P+R-terrein plaats gevonden op station Elst.
- De gemeente Overbetuwe neemt deel in het Stadsregio project HOV-netwerk.
- In de winter zijn de vaartijden van het veer bij Driel verruimd.

4 Effecten

Het resultaat van de ontwikkelingen is in dit hoofdstuk toegelicht. Hierbij is eerst gekeken naar beleidsontwikkelingen en vervolgens naar de effecten van uitgevoerde maatregelen.

4.1 Beleidsmatig

Uit een vergelijking van de afspraken uit het GMO (zie hoofdstuk 2) en het actuele beleid (waaronder de Toekomstvisie+) kan geconcludeerd worden dat anno 2009 de beleidslijn uit het GMO effectief is gebleken. Wensbeelden en denkrichtingen uit het GMO zijn nog steeds actueel. Het rondje Overbetuwe en de inzet op openbaar vervoer en de fiets zijn in het GMO benoemd en hebben ook weer een plek gekregen in de Toekomstvisie+. Wel dienen de meer recente (externe) beleidskaders, zoals de Toekomstvisie+ verwerkt te worden in het GMO. De thema's komen nog steeds terug, maar de accenten zijn verschoven naar concrete projecten.

De stadsregio Arnhem Nijmegen is erg actief op het gebied van fiets en openbaar vervoer. In het huidige GMO zijn deze thema's wel benoemd, maar onvoldoende uitgewerkt. Het is wenselijk hiervoor een beleidsverkenning te houden.

4.2 Uitgevoerde maatregelen

De effecten van de uitgevoerde maatregelen zijn getoetst aan de hand van het autobezit, de verkeersstromen over het wegennet en de ontwikkeling van de verkeersveiligheid.

Autobezit

Het autobezit is doorgaans een goede graadmeter voor de omvang van de automobilititeit en daarmee belangrijk om de verkeerssituatie te kunnen beoordelen. Het autobezit en de groei daarvan in Overbetuwe, de provincie Gelderland en geheel Nederland is weergegeven in tabel 2.

Gebied	Autobezit per 1.000 inwoners		Groeipercentage
	2004	2008	
Gemeente Overbetuwe	445	465	4,4%
Provincie Gelderland	437	447	2,3%
Nederland	427	451	5,6%

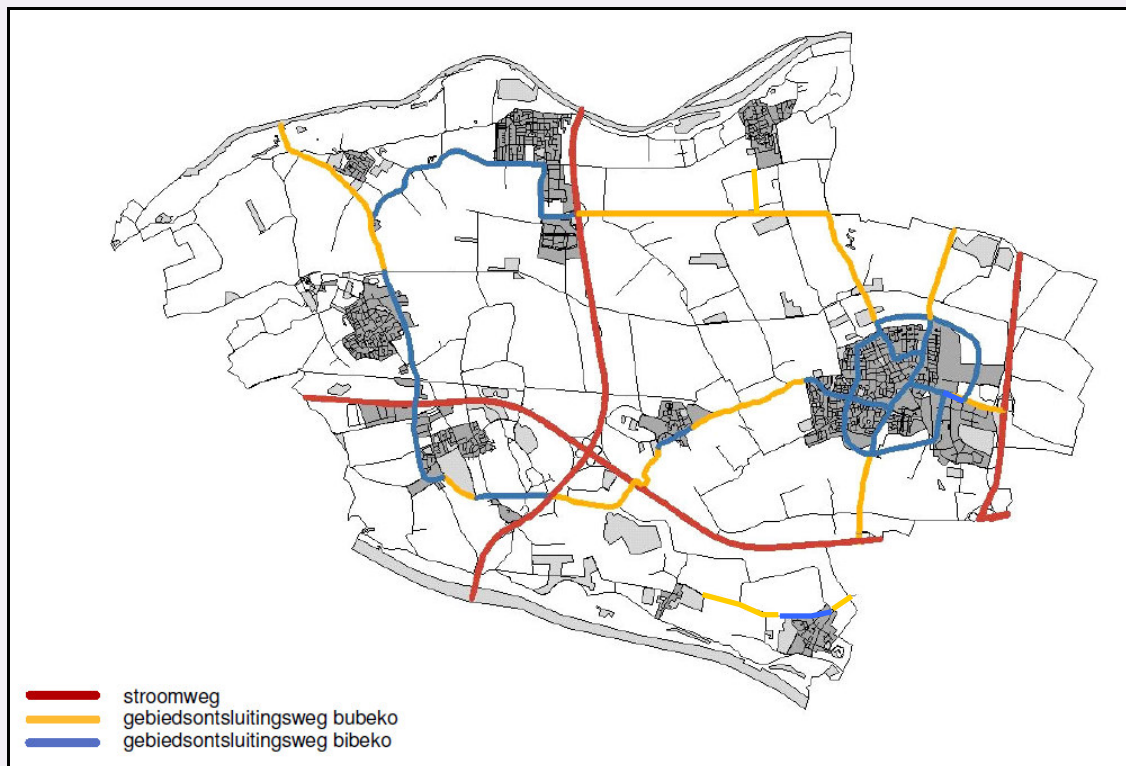
tabel 2: ontwikkeling autobezit

Uit de gegevens van tabel 2 wordt het volgende geconcludeerd:

- Het autobezit in Overbetuwe is relatief hoog.
- De groei van het autobezit in de laatste 4 jaar is in Overbetuwe lager dan het landelijke gemiddelde, maar duidelijk hoger dan in de provincie Gelderland.
- De in het huidige GMO voorziene groei blijkt zich daadwerkelijk te hebben voorgedaan.

Verkeersstromen

De categorisering van het wegennet is weergegeven in figuur 3.



figuur 3: categorisering wegennet GMO 2003 - 2013

De gekleurd aangegeven wegen (gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen) zijn de wegen waarop de afwikkeling van het verkeer prioriteit heeft. Verkeer dient met verkeersmaatregelen zo veel als mogelijk naar deze wegen gestuurd te worden. De gekleurde wegen zijn ingericht op de afwikkeling van grotere aantallen verkeer, zodat de bereikbaarheid goed is en de leefbaarheid in de verblijfsgebieden gewaarborgd blijft.

Ontwikkeling verkeersstromen

Met behulp van het verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt hoe de mobiliteit zich de afgelopen periode heeft ontwikkeld, zie bijlage 2. De volgende conclusies kunnen worden getrokken uit de intensiteitengegevens:

- Op het hoofdwegennet (A50, A15 en A325) heeft een forse toename van het verkeer plaats gevonden.
- Wegen richting het hoofdwegennet zijn aanzienlijk drukker geworden, vooral direct nabij de aansluitingen op het hoofdwegennet.
- De invalswegen van de grote kernen zijn drukker geworden.
- Het extra verkeer maakt gebruik van de wegen die hiervoor geschikt zijn gemaakt (rondje Overbetuwe).
- Op wegen binnen het rondje Overbetuwe laat de verschillenplot 2004-2008 een daling van de hoeveelheid verkeer zien, ondanks de toename van het autobezit.

Uitvoering Duurzaam Veilig

Ten aanzien van de inrichting van het wegennet, vanuit de categorisering, moet geconstateerd worden dat op een aantal wegen de inrichting nog niet in overeenstemming is gebracht met de inrichtingsrichtlijnen. In een nieuw maatregelenpakket moet hier rekening mee worden gehouden.

Verkeersveiligheid

Omdat het GMO nadrukkelijk mede tot doel heeft gehad om de verkeersveiligheid in Overbetuwe te verbeteren, is een analyse gemaakt van de verkeersveiligheid in de periode 2004 – 2008. De verkeersveiligheidseffecten van de uitgevoerde maatregelen zijn pas recent gerealiseerd of nog in voorbereiding. Er is daarom gekeken naar de algemene ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Overbetuwe en naar de relatie met de doelstelling uit de Nota Mobiliteit. Daarnaast zijn locaties in beeld gebracht die als aandachtspunt voor de actualisatie van het GMO gebruikt kunnen worden.

Ontwikkeling verkeersveiligheid

In tabel 3 is het overzicht met de ontwikkeling van het ongevallenbeeld over de periode 2004 – 2008, voor de gehele gemeente Overbetuwe weergegeven. In bijlage 3 is dezelfde tabel met gegevens over de laatste 10 jaar opgenomen. Hierin zijn ook de gegevens voor de periode 2001-2002-2003 af te lezen.

jaar	totaal ongevallen	ernstige ongevallen	totaal slachtoffers	totaal ernstige slachtoffers	totaal doden	totaal ziekenhuis gewonden	totaal overige gewonden
2004	498	28	114	33	3	30	81
2005	462	27	99	38	1	37	61
2006	463	27	89	28	3	25	61
2007	323	36	97	41	2	39	56
2008	223	27	56	30	1	29	26

tabel 3: ontwikkeling verkeersongevallen 2004 – 2008, gehele gemeente Overbetuwe

Omdat de gemeente Overbetuwe niet zelf de ongevallen op rijks- en provinciale wegen kan aanpakken, is ook gekeken naar de ontwikkeling van het aantal ongevallen en slachtoffers op het gemeentelijke wegennet. Daar onderneemt gemeente Overbetuwe zelf actie. De ongevallengegevens over de periode 2004 – 2008, op het gemeentelijke wegennet, zijn weergegeven in tabel 4. De gegevens van de laatste 10 jaar zijn te vinden in bijlage 3.

jaar	totaal ongevallen	ernstige ongevallen	totaal slachtoffers	totaal ernstige slachtoffers	totaal doden	totaal ziekenhuis gewonden	totaal overige gewonden
2004	246	14	44	14	2	12	30
2005	203	16	57	22	1	21	35
2006	168	11	45	11	1	10	34
2007	97	16	40	18	1	17	22
2008	65	12	27	13	1	12	14

tabel 4: ontwikkeling verkeersongevallen gemeentelijke wegennet 2004 - 2008

Uit de gegevens van tabel 3 en tabel 4 kan het volgende worden geconcludeerd:

Ongevallen op wegen in beheer bij de gemeente Overbetuwe

- Het aantal verkeersslachtoffers is afgenomen.
- De meeste slachtoffers vallen in de leeftijdscategorieën 25 t/m 59 en 18 t/m 24 jaar.
- Bij flankongevallen vallen de meeste slachtoffers. Daarnaast vinden relatief veel ongevallen met vaste voorwerpen (objecten naast of op de rijbaan) plaats.
- De meeste slachtofferongevallen hebben als hoofdtoedracht 'geen voorrang/doorgang verlenen' en 'plaats op de weg/in een bocht'. Dit sluit aan bij de flankongevallen en ongevallen met vaste voorwerpen.

Ongevallen wegennet gemeente Overbetuwe

In bijlage 4 zijn overzichten opgenomen met locaties (wegvakken en kruisingen), op het wegennet van de gemeente, waar de meeste ongevallen hebben plaatsgevonden. Er is onderscheid gemaakt naar locaties binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom. Tevens is per kern een overzicht met ongevalslocaties opgenomen in bijlage 4. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Binnen de bebouwde kom

- Het wegvak waarop binnen de geanalyseerde periode (2004-2008) de meeste ongevallen zijn voorgevallen is de Aamsestraat (20 ongevallen waarvan 4 slachtofferongevallen).
- Het kruispunt met de meeste ongevallen in de jaren 2004-2008 is de Dorpsstraat – Eshofsestraat – Rijksweg noord - Rijksweg zuid (13 ongevallen, waarvan 2 slachtofferongevallen).
- De kruising met de meeste slachtofferongevallen is Dauw – Griegstraat – Rijksweg noord. Hier hebben in de periode 2004-2008 vijf slachtofferongevallen plaats gevonden, op een totaal van 6 ongevallen. De afloop van de ongevallen is hier dan ook relatief ernstig.

Buiten de bebouwde kom

- Het wegvak met de meeste ongevallen is de Drielse Rijndijk, hier hebben in de periode 2004-2008 23 ongevallen plaats gevonden, waarvan 7 slachtofferongevallen.
- Het kruispunt met de meeste ongevallen is de 1e Weteringsewal – Rijksweg noord. In de periode 2004-2008 zijn hier 12 ongevallen, waarvan 4 slachtofferongevallen, gebeurd.
- De Waaldijk is relatief onveilig met 8 ongevallen, waarvan 5 slachtofferongevallen.

Ongevallen op wegen op grondgebied van de gemeente Overbetuwe

- Het aantal dodelijke ongevallen en ongevallen met ziekenhuisgewonden is vrijwel gelijk gebleven, ondanks de groei van het autoverkeer. Negatieve uitschieter bij ernstige ongevallen is het jaar 2007.
- De meeste slachtofferongevallen zijn ongevallen tussen snelverkeer onderling. Ongevallen tussen snelverkeer en langzaam verkeer leiden in meer dan de helft van de gevallen tot ongevallen met slachtoffers.

Doelstelling Nota Mobiliteit

De landelijke (aangescherpte) doelstelling uit de Nota Mobiliteit, ter verbetering van de verkeersveiligheid, gaat uit van 30% minder verkeersdoden en 7,5% minder ziekenhuisgewonden in 2010, gebaseerd op het driejaarlijks gemiddelde van de ongevallen in de periode 2001-2002-2003. Hierbij worden alle ongevallen binnen het beheersgebied van de gemeente meegenomen, dus ook de ongevallen op rijks- en provinciale wegen. Als de doelstelling wordt doorvertaald naar de gemeente Overbetuwe kunnen de streefwaardes voor 2010 worden berekend. Een vergelijking van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid met de doelstelling laat het volgende zien:

- De doelstelling voor de gehele gemeente is, theoretisch, 1 dode en 23 ziekenhuisgewonden. In het jaar 2008 vielen door verkeersongevallen 1 dode en 29 ziekenhuisgewonden.
- Op wegen in beheer bij de gemeente mogen vanuit de doelstelling jaarlijks maximaal 1 dode (naar boven afgerond) en 10 ziekenhuisgewonden vallen. In 2008 waren er 1 dode en 12 ziekenhuisgewonden te betreuren.
- Het aantal slachtoffers is de laatste jaren gedaald, ondanks de groei van het autobezit. Er mag worden aangenomen dat de uitvoering van de maatregelen uit het GMO hier aan heeft bijgedragen.

Uit de gegevens met locaties waar veel ongevallen hebben plaatsgevonden blijkt dat er relatief veel locaties in deze overzichten voor komen die ook in de maatregelenlijst van het GMO zijn benoemd. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de Aamsestraat en diverse wegen van het rondje Overbetuwe. Nu staan de betreffende wegen nog in de lijsten op basis van het ongevallenbeeld van de laatste 5 jaar. De maatregelen zijn hoofdzakelijk pas recent gereed gekomen. De daadwerkelijk effecten worden daarom pas over enkele jaren verwacht. Gemonitord dient te worden of deze locaties de komende jaren daadwerkelijk uit de lijsten verdwijnen.

4.3 Aandachtspunten belanghebbenden

Op 9 juli 2009 is er een informatieavond georganiseerd om input te verkrijgen vanuit de samenleving. Voor deze avond zijn vertegenwoordigers uit diverse groepen uit de samenleving uitgenodigd, zoals dorpsraden, verkeersveiligheidsinstanties en ondernemers. Tijdens deze bijeenkomst is met belanghebbenden gesproken over de problemen die zij ervaren op het gebied van verkeer en vervoer. In bijlage 5 zijn de reacties van belanghebbenden naar thema weergegeven. Samengevat per thema hebben de ingekomen reacties betrekking op:

- **Tangentstructuur Elst:** Men is bang voor hoge snelheid op de wegen van de tangent; voorzieningen voor langzaam verkeer hebben aandacht nodig.
- **Duurzaam Veilig:** In- en uitvoering van Duurzaam Veilig maatregelen is positief, als er voldoende maatregelen worden uitgevoerd.
- **Fiets:** Kan verder gestimuleerd worden door aanleg van meer en betere fietsvoorzieningen.
- **Openbaar vervoer:** Verbetering zijn mogelijk door uitbreiding van het aantal (bus)verbindingen.
- **Diversen:** Een meer open en integrale aanpak door de gemeente is volgens aanwezigen beter. Belangrijk instrument hiervoor is de communicatie door de gemeente.

Door de uitvoering van Duurzaam Veilige infrastructuur (nieuwe tangenten en verblijfsgebieden) wordt de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd. De gemeente heeft hier continu aandacht voor. Voor het beleid ten aanzien van fiets en OV is de Toekomstvisie+ een belangrijk kader. De gemeente gebruikt de opmerkingen van de belanghebbenden als input voor de actualisatie van het GMO. Binnen het op te stellen nieuwe maatregelenpakket wordt een integrale afweging gemaakt en worden aandachtspunten geprioriteerd.

5 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk zijn de bevindingen samengevat en zijn aanbevelingen gegeven.

5.1 Conclusies

Het GMO heeft een kapstokfunctie voor het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid. De beleidskaders zijn sinds de vaststelling van het GMO beperkt gewijzigd. De Toekomstvisie+ en stadsregionaal beleid op het gebied van openbaar vervoer en fietsen moeten een plek krijgen in het te actualiseren GMO.

Het uitgevoerde maatregelenpakket uit het GMO heeft geresulteerd in de juiste stappen voor de realisatie van het beleid:

- De verkeersveiligheid is verbeterd, ondanks de groei van het autobezit.
- Met de realisatie van een aantal in uitvoering zijnde verkeersmaatregelen zal de doelstelling voor de verkeersveiligheid behaald worden.
- Verkeer maakt nu meer gebruik van wegen van het rondje Overbetuwe.
- Actualisatie en aanvulling van het maatregelenpakket is nodig, aangezien het huidige maatregelenpakket onvoldoende voorziet in vervolgmaatregelen.
- Een nieuw maatregelenpakket moet duidelijker van overzicht zijn en moet zijn voorzien van een prioritering en kostenindicatie.
- Doelstellingen in het GMO zijn onvoldoende SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden).
- Er heeft in de uitvoeringsperiode van het GMO onvoldoende monitoring plaatsgevonden, waardoor beperkt gegevens beschikbaar zijn voor het bepalen van effecten.

5.2 Aanbevelingen

Actualisatie van het GMO is wenselijk op de volgende onderdelen:

1. Verwerken van gemeentelijk beleid, waaronder de Toekomstvisie+.
2. Opstellen van beleid voor fiets en openbaar vervoer, vanuit de stadsregio.
3. Verwerken van aandachtspunten vanuit de samenleving.
4. Een nieuw uitvoeringsprogramma met een concrete geprioriteerde lijst van maatregelen moet worden opgesteld, voorzien van een kostenindicatie.
5. Doelstellingen dienen SMART gemaakt te worden, zodat effecten concreet meetbaar zijn.
6. Monitoring van de (SMART omschreven) indicatoren is nodig.

Overzicht bijlagen

- Bijlage 1: Stand van zaken maatregelen en projecten GMO
- Bijlage 2: Verschillenplot intensiteiten verkeersmodel 2004 en 2008
- Bijlage 3: Ontwikkeling verkeersongevallen 1994 - 2008
- Bijlage 4: Ongevallocaties wegennet Overbetuwe
- Bijlage 5: Aandachtspunten belanghebbenden

Bijlage 1

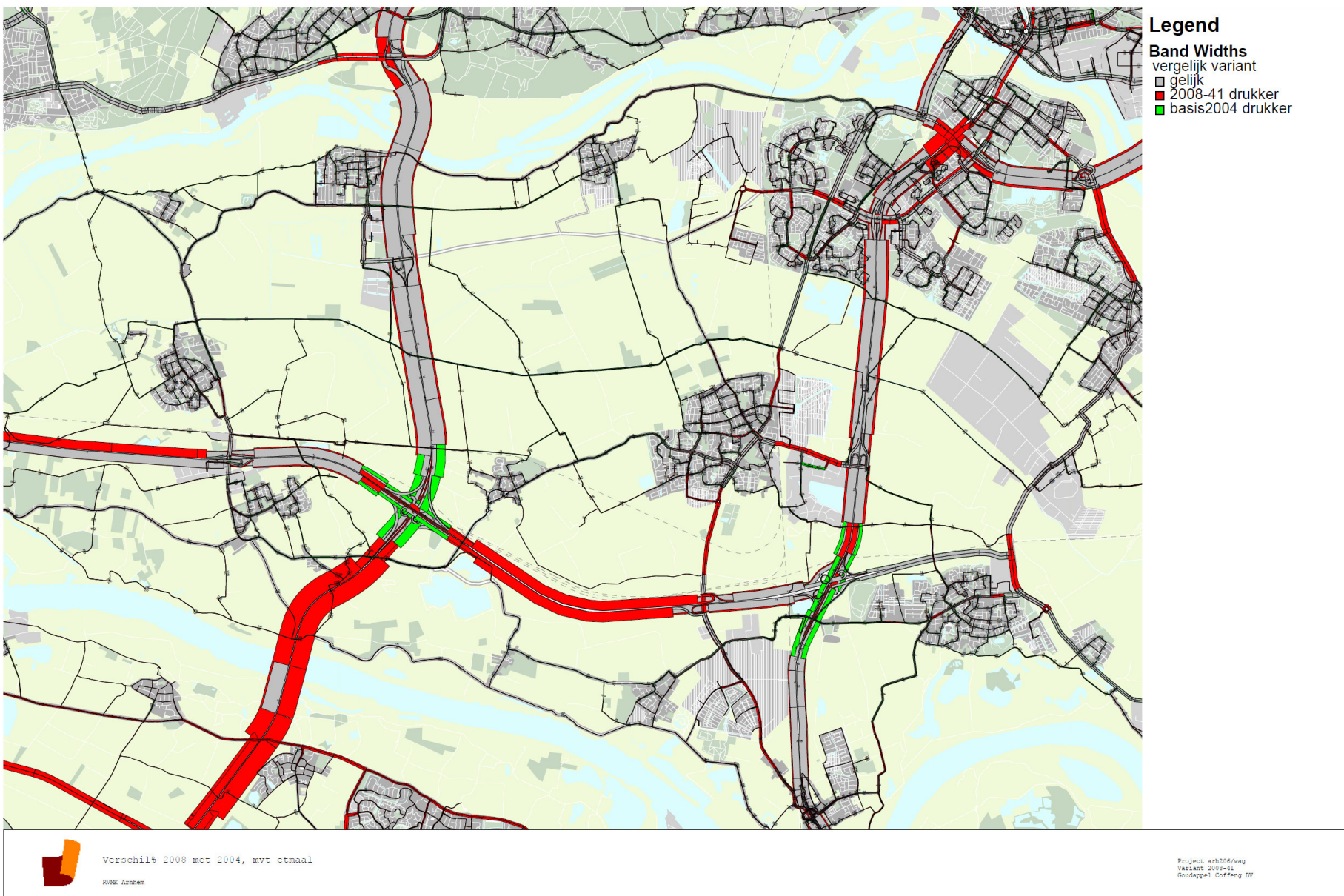
Stand van zaken maatregelen en projecten GMO

Maatregelenpakket GMO

Maatregelen met prioriteit:

	<i>status</i>	<i>planning realisatie</i>
1. Reconstructie Grote Molenstraat (buiten de bebouwde kom)	Uitgevoerd	
2. Aanleg Verlengde Rijnstraat	In voorbereiding	2010
3. Duurzaam Veilig inrichten Valburg 30 km/h	Uitgevoerd	
4. Duurzaam Veilig inrichten Oosterhout 30 km/h	Uitgevoerd	
5. Duurzaam Veilig inrichten van de Waaldijk	Uitgevoerd	
6. Duurzaam Veilig inrichten van de Rijndijk	Uitgevoerd	
7. Realiseren bajonetaansluiting Woutersdijk-Zeegstraat	Uitgevoerd	
8. Fietsvoorzieningen op de Oosterhoutsestraat	Uitgevoerd	
9. Duurzaam Veilig inrichten buitengebied 60 km/h	Deels uitgevoerd	2010
10. Oplossen kleine verkeersknelpunten	Continu proces	
11. Tangentenstructuur Elst	Deels uitgevoerd	2013
A. aanleg Zuidoost tangent, Bussel (Kerkeakkers-Rijksweg Zuid)	Uitgevoerd	
B. aanleg Zuid tangent, Olympiasingel (Rijksweg Zuid - Industrieweg Oost, inclusief ongelijkvloerse kruising)	In voorbereiding	2011
C. reconstructie Industrieweg Oost (Olympiasingel - Aamsestraat)	In voorbereiding	2012
D. reconstructie Aamsestraat (Industrieweg oost - Collosseum)	In voorbereiding	2010
E. aanleg Noordoost tangent, Ceintuurbaan (Aamsestraat - Rijksweg Noord)	Deels uitgevoerd	2010
F. aanleg Noord tangent (Rijksweg noord - Grote Molenstraat, inclusief ongelijkvloerse kruising)	In onderzoek	
G. opheffen spoorwegovergang en aanleg langzaam verkeerstunnel spoorkruising Rijksweg Noord	In onderzoek	
H. reconstructie Grote Molenstraat – Willem de Zwijgerstraat - Radeckerstraat	In onderzoek	
I. reconstructies kruisingen in rotondes Industrieweg Oost-Aamsestraat en Ceintuurbaan – Aamsestraat	Uitgevoerd	
Overige maatregelen:		
12. Realisatie ongelijkvloerse spoorwegovergang Aamsestraat	In voorbereiding	
13. Aanleg N837	In uitvoering	2010
14. Optimalisatie Rondje Overbetuwe	Continu proces	
15. Parkeermaatregelen korte en lange termijn	Deels uitgevoerd	

Bijlage 2
Verschillenplot intensiteiten verkeersmodel 2004 en 2008



Bijlage 3
Ontwikkeling verkeersongevallen 1994 - 2008

Ontwikkeling verkeersongevallen 1994 – 2008, gehele gemeente Overbetuwe

jaar	totaal ongevallen	ernstige ongevallen	totaal slachtoffers	totaal ernstige slachtoffers	totaal doden	totaal ziekenhuis gewonden	totaal overige gewonden
1994	449	20	74	21	3	18	53
1995	515	39	122	48	1	47	74
1996	538	33	115	35	4	31	80
1997	467	28	105	28	0	28	77
1998	608	24	104	25	0	25	79
1999	684	37	135	46	3	43	89
2000	545	35	93	40	4	36	53
2001	503	27	92	31	1	30	61
2002	560	21	81	22	0	22	59
2003	517	22	90	26	2	24	64
2004	498	28	114	33	3	30	81
2005	462	27	99	38	1	37	61
2006	463	27	89	28	3	25	61
2007	323	36	97	41	2	39	56
2008	223	27	56	30	1	29	26
Totaal	7355	431	1466	492	28	464	974

Ontwikkeling verkeersongevallen gemeentelijke wegennet 1994 - 2008

jaar	totaal ongevallen	ernstige ongevallen	totaal slachtoffers	totaal ernstige slachtoffers	totaal doden	totaal ziekenhuis gewonden	totaal overige gewonden
1994	248	11	42	11	1	10	31
1995	273	22	69	24	1	23	45
1996	271	20	66	20	2	18	46
1997	279	16	59	16	0	16	43
1998	360	16	62	17	0	17	45
1999	350	21	67	27	2	25	40
2000	309	22	61	26	3	23	35
2001	237	16	44	17	1	16	27
2002	278	9	44	9	0	9	35
2003	257	8	47	9	0	9	38
2004	246	14	44	14	2	12	30
2005	203	16	57	22	1	21	35
2006	168	11	45	11	1	10	34
2007	97	16	40	18	1	17	22
2008	65	12	27	13	1	12	14
Totaal	3641	230	774	254	16	238	520

Bijlage 4

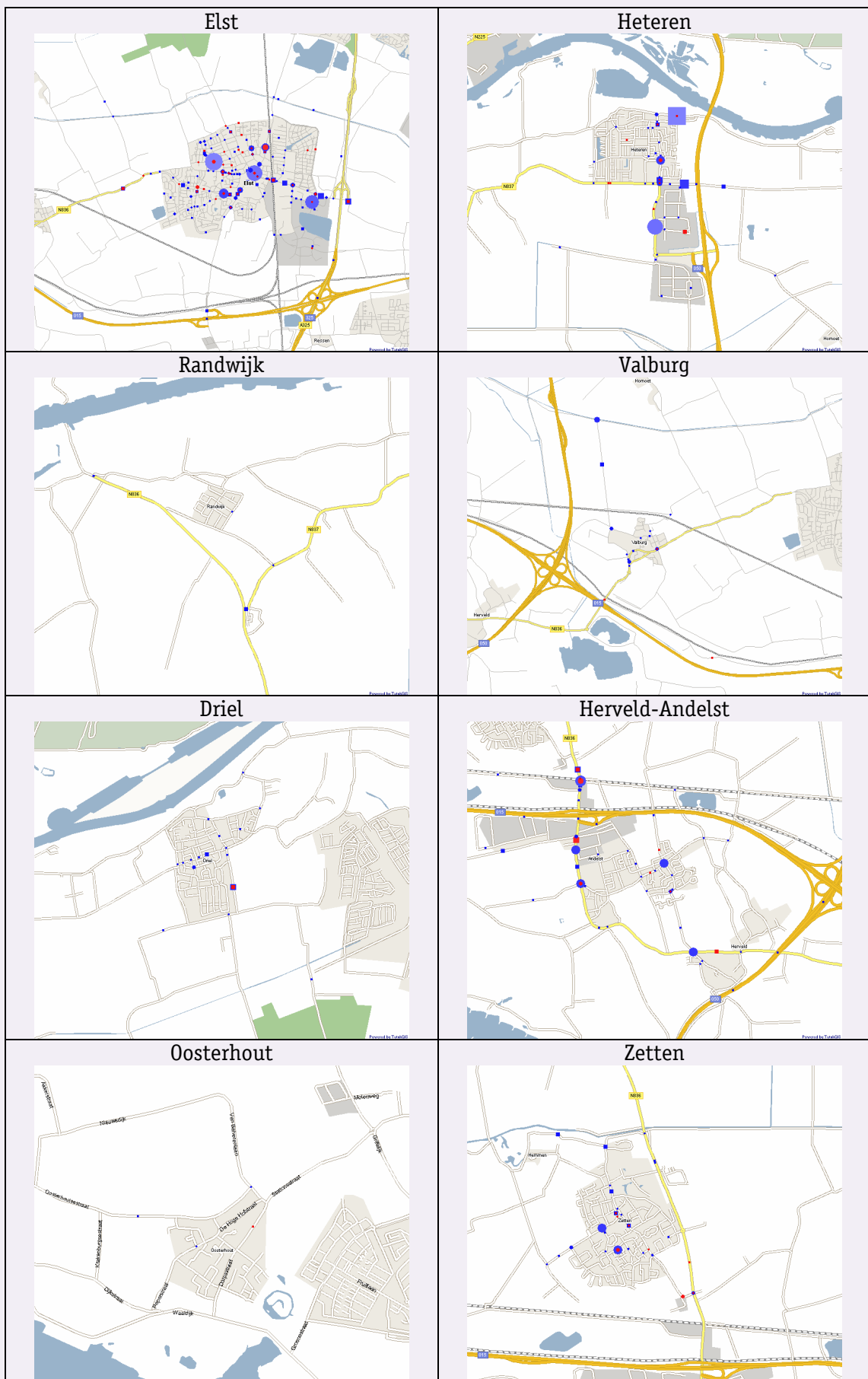
Ongevallocaties wegennet Overbetuwe

Top 10 ongevallen binnen bebouwde kom, wegbeheerder Overbetuwe

Straatnaam	Kruispunt ongeval	Wegbeheerder	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen	plaats
aamsestraat	Wegvak	Overbetuwe	20	4	1	1	0	3	16	Elst
dorpsstraat, eshofsestraat, rijksweg noord, rijksweg zuid	Kruispunt	Overbetuwe	13	2	1	0	1	1	11	Elst
nijverheidsweg, pascalweg	Kruispunt	Overbetuwe	11	1	0	0	0	1	10	Elst
rijksweg noord	Wegvak	Overbetuwe	10	4	2	1	1	2	6	Elst
de wuurde, lange dreef, willemsstraat	Kruispunt	Overbetuwe	8	2	1	0	1	1	6	Elst
kastanjelaan	Wegvak	Overbetuwe	8	1	0	0	0	1	7	Heteren
aamsestraat, colosseum	Kruispunt	Overbetuwe	6	1	0	0	0	1	5	Elst
dauw, griegstraat, rijksweg noord	Kruispunt	Overbetuwe	6	5	2	0	2	3	1	Elst
dorpsstraat	Wegvak	Overbetuwe	6	2	1	0	1	1	4	Elst
de kist, kokkeland, prins alexanderstraat	Kruispunt	Overbetuwe	5	2	2	0	2	0	3	Elst

Top 10 ongevallen buiten bebouwde kom, wegbeheerder Overbetuwe

Straatnaam	Kruispunt ongeval	Wegbeheerder	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen	plaats
drielse rijndijk	Wegvak	Overbetuwe	23	7	3	0	3	4	16	Driel
1e weteringsewal, rijksweg noord	Kruispunt	Overbetuwe	12	4	3	0	3	1	8	Elst
randwijkse rijndijk	Wegvak	Overbetuwe	12	5	3	0	3	2	7	Heteren/Randwijk
weteringsewal	Wegvak	Overbetuwe	9	4	2	0	2	2	5	Zetten/Elst
breedlersestraat	Wegvak	Overbetuwe	8	3	1	0	1	2	5	Elst
rijksweg zuid	Wegvak	Overbetuwe	8	0	0	0	0	0	8	Elst
waaldijk	Wegvak	Overbetuwe	8	5	3	0	3	2	3	Slijk-Ewijk/Oosterhout
rijksweg noord	Wegvak	Overbetuwe	7	2	2	0	2	0	5	Elst
1e weteringsewal	Wegvak	Overbetuwe	6	1	1	0	1	0	5	Elst
2e weteringsewal, langstraat, tobbenhofsestraat	Kruispunt	Overbetuwe	6	1	0	0	0	1	5	Elst



Ongevallen binnen de bebouwde kom, 2004 – 2008. Geen ongevallen in Slijk-Ewijk

Bijlage 5

Aandachtspunten belanghebbenden

De ontvangen reacties zijn naar thema onderstaand weergegeven en zullen bij actualisatie van het GMO als input worden gebruikt.

Tangentstructuur Elst

- Men ervaart de huidige intensiteit en snelheid van het verkeer over bedrijventerrein de Aam en de Merm als hinderlijk en verwacht dat dit alleen maar zal toenemen met de vervolmaking van de tangent.
- Door de realisatie van de tangent verwachten ondernemers dat de beveiliging van de bedrijventerreinen de Aam en de Merm een probleem gaat worden.
- Het ontbreken van goede voetpaden en fietsroutes langs de hoofdroutes (tangent) en op bedrijventerreinen wordt als een probleem ervaren.
- De bouw van de tangent vordert te traag.
- Er wordt gevraagd om voldoende aandacht voor voetgangers en fietsers in verband met de oversteekbaarheid van de tangent. De tangent mag geen barrière gaan vormen.
- De Noord tangent is niet wenselijk via de Willem de Zwijgerstraat.

Door de aanleg van de tangenten wordt het verkeer gestuurd naar wegen die daarvoor zijn aangewezen, de tangenten. Hierbij ontstaan neveneffecten die aandacht nodig hebben. Deze neveneffecten zijn echter relatief goed aan te pakken, met maatregelen in een nieuw uitvoeringsprogramma.

Duurzaam Veilig

- De realisatie van 60 km/u zones wordt als positief gezien, maar hierbij wordt aangegeven dat de praktische uitvoering van de 60 km/u zones te wensen overlaat en dat ook de bebording op veel plaatsen onduidelijk is. Tevens wordt gevraagd om goede handhaving van het 60 km/u regime.
- Het is wenselijk de schoolomgevingen beter aan te duiden.
- In Elst voldoet de inrichting als 30 km/u zone niet.
- Er is verdeeldheid over het aanwijzen van 30 km/u zones in Driel.
- Er wordt verzocht grensoverschrijdend beleid te formuleren aangaande de 60 km/u inrichting op het Nijmeegse deel van de Stationsstraat in Oosterhout.

De inrichting conform Duurzaam Veilig wordt gedragen. Wel wordt door belanghebbenden aangegeven dat de verblijfsgebieden goed ingericht dienen te worden. Dit is door de gemeente al onderkend,

Fiets

- Aangegeven wordt dat er nu te weinig fietspaden zijn. Dit geldt op de route naar Arnhem en op de routes waar veel schoolkinderen rijden.
- De rotonde ten zuiden van Driel op de N837 wordt als knelpunt gezien voor de fietsers die de N837 onbeschermd over moeten steken.
- Aanleg van een fietspad langs de Linge is wenselijk.
- Ten oosten van Driel is een goede aansluiting van het fietspad wenselijk bij 't Vlot.
- Een (fiets) tunnel in de Aamsestraat is wenselijk.
- Recreatief wandelen en fietsen dient meer gestimuleerd te worden. Als maatregel is het aanbrengen van goede bewegwijzering genoemd.

Voor recreatieve fietsroutes is het knooppuntensysteem binnen de gemeente geïmplementeerd. Andere aandachtspunten worden bij de actualisatie integraal meegenomen.

Openbaar vervoer

- De ontwikkeling van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is volgens aanwezigen mede afhankelijk van een goede voeding met reizigers vanuit het westen van Overbetuwe.
- Een openbaar vervoer relatie tussen Driel en Elst is wenselijk.
- Er is behoefte aan een goede busverbinding tussen Oosterhout en het NS-station in Elst.
- Er is behoefte aan een busverbinding tussen Oosterhout en Bemmelen (eventueel via Elst).

Het in de Toekomstvisie+ voorgestane beleid tot realisatie van een goed OV-netwerk biedt handvatten om benoemde aandachtspunten aan te pakken. In een actualisatie van het GMO wordt het beleid van de Toekomstvisie+ verwerkt.

Diversen

- Het nut en de noodzaak van de nog aan te leggen rotonde op de Boltweg wordt door aanwezigen in twijfel getrokken.
- Er bestaat nu onduidelijkheid over de mogelijke afsluiting van de Rijndijk. Een duidelijk standpunt van de gemeente is wenselijk.
- Integraliteit in de aanpak van de ontsluitingen in het zuiden van Driel is wenselijk. Nu zijn er wegvakken die in geen enkel project worden betrokken, maar wel aan alle kanten aansluiten op nieuwe infrastructuur.
- Er is behoefte aan duidelijke keuzes en goede communicatie op het gebied van verkeer, vervoer en parkeren.
- Door aanwezigen is geconstateerd dat veel van de verkeersoverlast wordt veroorzaakt door de eigen bewoners.
- Op dit moment maakt veel verkeer in Elst gebruik van de Griegstraat richting het centrum. Men doet dit om de verkeerslichten op de Rijksweg te omzeilen. Dit is een onwenselijke situatie.
- Er wordt aandacht gevraagd voor het feit dat er veel verkeer via de Hollandsebroekstraat rijdt dat straks via de Grote Molenstraat moet gaan rijden. Hier dient men nu op te anticiperen.
- Er wordt aandacht gevraagd voor de doorstroming van het verkeer in Zetten.