B&W VOORSTEL

Kenmerk: 21BW000062

Datum voorstel: 28 februari 2021	**Onderwerp:** Verkeersmaatregelen t.b.v. verkeersveiligheid Aurelius

Voorstel portefeuillehouder:

1. Vaststellen dat op basis van de verkeersanalyse die in september 2019 is uitgevoerd, er geen sprake is van objectieve verkeersonveiligheid.
2. Afwegende het advies van het bewonersinitiatief, advies van Veilig Verkeer Nederland, de aangenomen motie 21mo002 ,de uitkomsten van de verrichte enquête en het rapport van Mobycon instemmen met het uitvoeren van verkeersmaatregelen in de Lingebuurt om zowel de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid verder te vergroten.
3. Instemmen met de volgende maatregelen en hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van € 50.000,- via een administratieve begrotingswijziging (zie ook financiële paragraaf):
    a. Attentieverhogende maatregelen bestaande uit bebording en de periodieke inzet- van een snelheidsdisplay;
    b. Uitvoeren Gedragscampagnes;
    c. Gedragsaanpak pakketbezorgers;
    d. Fysieke maatregelen, bestaande uit:
        1. Het aanbrengen van een drempel in de Aurelius en in de Hadrianus;
        2. Het verhogen van de drempels op de kruisingen Apollo en Donar;
        3. Het afsluiten van de Claudius door middel van een paaltje;

4. Besluiten om de evaluatie en ervaringen van dit voorstel in te brengen bij het opstellen van het nieuwe verkeersveiligheidsplan voor de gemeente Overbetuwe.

Team/ behandelend ambtenaar: TO / M. Spijker	**Status voorstel:** openbaar
Portefeuillehouder: W.H. Hol	**Datum b&w-vergadering:** 2 maart 2021
Doorgeleiding naar de raad: Nee	**Indien naar de raad:** Ter kennisname
Betrokkenen bij voorstel extern: Mobycon VVN Verkeersadviseur Politie	**Betrokkenen bij voorstel intern:** H. Welling / Financiën
Advies type voorronde raad:	**TIC**: Ja

Bijlagen voor B&W:

Verwijzen naar (incl. Corsanummers):

- *Verkeersadvies VVN (20bes00305)*
- *Rapport Mobycon (21bij03250)*
- *Samenvatting reacties van bewoners (21int00706)*
- *Verstuurde brief naar bewoners Lingebuurt (20uit24747)*
- *Snelheidsmetingen Aurelius september 2019 (21bij02537)*
- *Motie Aurelius (21mo002)*
- *Uitslag enquête (21int01042)*

Bijlagen voor raad:

Verwijzen naar (incl. Corsanummers):

- *Collegevoorstel (21bw000062)*
- *Verkeersadvies VVN (20bes00305)*
- *Rapport Mobycon (21bij03250)*
- *Samenvatting reacties van bewoners (21int00706)*
- *Verstuurde brief naar bewoners Lingebuurt (20uit24747)*
- *Snelheidsmetingen Aurelius september 2019 (21bij02537)*
- *Motie Aurelius (21mo002)*
- *Uitslag enquête (21int01042)*

Voorstel

1. Vaststellen dat op basis van de verkeersanalyse die in september 2019 is uitgevoerd, er geen sprake is van objectieve verkeersonveiligheid.
2. Afwegende het advies van het bewonersinitiatief, advies van Veilig Verkeer Nederland, de aangenomen motie 21mo002 ,de uitkomsten van de verrichte enquête en het rapport van Mobycon instemmen met het uitvoeren van verkeersmaatregelen in de Lingebuurt om zowel de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid verder te vergroten.
3. Instemmen met de volgende maatregelen en hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van 50.000,- via een administratieve begrotingswijziging (zie ook financiële paragraaf):
    a. Attentieverhogende maatregelen bestaande uit bebording en de periodieke inzetvan een snelheidsdisplay;
    b. Uitvoeren Gedragscampagnes;
    c. Gedragsaanpak pakketbezorgers;
    d. Fysieke maatregelen, bestaande uit:
        1. Het aanbrengen van een drempel in de Aurelius en in de Hadrianus;
        2. Het verhogen van de drempels op de kruisingen Apollo en Donar;
        3. Het afsluiten van de Claudius door middel van een paaltje;

4. Besluiten om de evaluatie en ervaringen van dit voorstel in te brengen bij het opstellen van het nieuwe verkeersveiligheidsplan voor de gemeente Overbetuwe.

Inleiding

In september 2019 heeft de bewonersgroep Aurelius Veilig een melding gedaan aan de gemeente over de verkeerssituatie op de Aurelius te Elst. De melding had betrekking op de gereden snelheden, het overzicht op de kruisingen met de Apollo en de Donar en de hoeveelheid doorgaand verkeer op de Aurelius. Op basis van deze melding heeft de gemeente een snelheidsmeting laten uitvoeren op de Aurelius. Uit deze meting bleek dat 93% van de weggebruikers zich aan de maximum snelheid houdt van 30km/u. Het gemiddeld aantal voertuigen per dag kwam uit op 160. De gemeente is van mening dat deze uitkomsten passend zijn bij een woonstraat, zoals de Aurelius. De verkeersmetingen zijn als bijlage toegevoegd onder het nummer 21eml02254 van dit collegevoorstel.

Op basis van de meting heeft de gemeente destijds besloten om geen verdere maatregelen te treffen. Enkele bewoners van de Aurelius en de Apollo hebben om die reden contact gezocht met VVN. VVN heeft een verkeersadvies laten opstellen waarbij de verkeerssituatie op de Aurelius werd beoordeeld. Het rapport is toegevoegd onder het nummer 20bes00305 van dit collegevoorstel.

In het verkeersadvies van VVN zijn voorstellen gedaan om de verkeerssituatie te verbeteren op onderstaande punten:
- Gereden snelheden verlagen;
- Overzicht kruisingen verbeteren;
- Doorgaand verkeer op de Aurelius verminderen.

Na aanleiding van dit advies is de gemeente in de zomer van 2020 wederom in gesprek gegaan met de bewonersgroep van de Aurelius. De gemeente was het ermee eens dat de gereden snelheden omlaag gebracht konden worden en dat de verkeersveiligheid rondom de kruisingen verbeterd kon worden. De gemeente vond echter dat de maatregelen geen negatief effect mochten hebben op de omliggende straten in de wijk. De ge-

meente heeft daarom eerst geadviseerd om gebruik te maken van gedragscampagnes van bijvoorbeeld VVN.

Daaropvolgend heeft de bewonersgroep een handtekeningenactie opgezet om steun te vragen voor de maatregelen uit het VVN rapport. In het najaar heeft de bewonersgroep de handtekeningenlijst doorgestuurd naar het College. Er waren echter ook andere opvattingen die richting de gemeente werden gestuurd, omdat zij zich niet konden vinden in de maatregelen die werden voorgesteld bij de handtekeningenactie, gebaseerd op het verkeersadvies van VVN.

Om het College een zorgvuldige afweging te laten nemen, waarbij klankbordgroepen, deskundige en bewoners hun visie op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk kon geven, heeft de gemeente in december 2020 een brief verstuurd naar het Wijkplatform Elst Oost, de Fietsersbond, de verkeersadviseur van de politie(hulpdiensten), de vuilnisophaaldienst en de buurtbewoners van onderstaande straten:

- Apollo
- Aurelius
- Claudius
- Donar
- Hadrianus
- Via Alosta
- Wodan

In totaal zijn er 170 brieven verstuurd, waarvan er 83 reacties zijn binnengekomen op deze brief. De samenvatting van deze brieven is te vinden onder het nummer 21int00706. In de brief kregen de bewoners de mogelijkheid om hun mening te geven over de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de wijk en de bewoners konden hun mening inclusief een korte toelichting geven over de maatregelen die waren voorgesteld door VVN. De bewoners kregen tevens de mogelijkheid om zelf suggesties aan te dragen om de verkeerssituatie te verbeteren.

Op basis van de reacties op de enquête en het verkeersadvies van VVN heeft de gemeente Mobycon een rapportage laten opstellen om te bepalen of er voldoende ruimte is om de fysieke maatregelen in te passen, wat de geraamde kosten zijn van deze maatregelen en wat het effect is op de gemelde aandachtspunten. Daarbij heeft Mobycon ook de huidige verkeersplateaus bij de kruising met de Apollo en Donar getoetst aan de huidige richtlijnen van het CROW.
Hierbij stellen wij de raad voor deze motie als afgehandeld te zien.

Doel en beoogd effect
De gekozen maatregelen hebben als doel dat de subjectieve en mogelijk de objectieve verkeersveiligheid wordt verbeterd voor de weggebruikers en bewoners. De maatregelen moeten ervoor zorgen dat de V85[1] op de Aurelius, op de kruising Donar/Aurelius en op de kruising Apollo/Aurelius wordt verlaagd. Daarnaast moeten de maatregelen ervoor zorgen dat er minder verkeer gebruik gaat maken van de Aurelius. De verkeersmaatregelen mogen de verkeersveiligheid in de Lingebuurt niet verslechteren.

[1] Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden, op een weg met verkeer in normale weersomstandigheden. Deze regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt in ideale omstandigheden.

Argumenten

1.1 De V85 en de verkeersintensiteit per dag zijn passend bij een woonstraat.
Voor de Aurelius geldt een maximum snelheid van 30km/u. 93% van de voertuigen rijdt deze snelheid of langzamer. Een woonstraat kan 1000 motorvoertuigen per dag verwerken. Uit het onderzoek blijkt dat de intensiteit hier op 160 motorvoertuigen per dag ligt.

1.2 Er zijn geen geregistreerde ongevallen bekend via de ongevallenregistratie van VIAstat.
Ongevallen die worden gemeld worden geregistreerd in VIAstat. Voor de Aurelius zijn geen geregistreerde ongevallen bekend.

2.1 De voorgestelde maatregelen zijn zowel in het verkeersadvies van VVN als in het verkeersrapport van Mobycon naar voren gekomen als geschikte maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
Vanuit een uitgevoerde analyse komt VVN met een aantal maatregelen. Mobycon heeft een aantal maatregelen uit het rapport van VVN onderzocht o.a. op effectiviteit en haalbaarheid.

2.2 De voorgestelde maatregelen kunnen rekenen op draagvlak uit de buurt.
Hoewel er geen sprake is van 100% draagvlak, kunnen de maatregelen wel rekenen op draagvlak.

3.1 Het pakket van maatregelen heeft invloed op het verkeersgedrag, de V85, de kans op ongevallen en de verkeersintensiteit.
Er is geen maatregel die het hele pallet van aandachtspunten dekt. Vandaar dat er wordt gekozen voor een combinatie van maatregelen bestaande uit gedragsmaatregelen en fysieke maatregelen.

a en b
De attentieverhogende bebording en het uitvoeren van verkeerscampagnes spelen in op het verkeersgedrag. Verkeersonveiligheid wordt namelijk voor een deel veroorzaakt door het verkeersgedrag van weggebruikers.

c
Uit de enquête kwamen diverse meldingen naar voren over het verkeersgedrag van de pakketdiensten over onder meer te hard rijden. We gaan samen met omliggende gemeenten in het Regionaal Verkeersveiligheidsoverleg Arnhem-Nijmegen op zoek naar maatregelen en oplossingen om te zorgen dat het verkeersgedrag door pakketbezorgers wordt verbeterd.

d.
Met het aanbrengen en verhogen van drempels daalt de V85 en de kans op ongevallen. Het toepassen van verkeersdrempels op de Aurelius en Hadrianus heeft effect op de V85 op beide wegvakken. Door op beide wegvakken dezelfde maatregel te treffen, wordt er voorkomen dat het ene wegvak aantrekkelijker wordt gemaakt voor het gemotoriseerde verkeer in vergelijking met het andere wegvak. Het verhogen van de verkeersplateaus heeft een gunstig effect op de V85 op beide kruisingen. Hierdoor wordt ook de kans op verkeersongevallen op de kruisingen verlaagd.
Het aanbrengen van een afsluiting door middel van paaltje heeft een gunstig effect op de verkeersintensiteiten op de Aurelius.

4.1 *Evaluatie en ervaringen meenemen bij het opstellen bij het nieuwe verkeersveiligheidsplan*
De evaluatie en ervaringen van deze praktijkcasus vormen een goede pijler voor het nieuwe verkeersveiligheidsplan, zodat we verkeersmeldingen in de toekomst beter kunnen afhandelen.

Kanttekeningen en risico's
Fysieke maatregelen
1.1 Naast objectieve verkeersonveiligheid kan er ook sprake zijn van subjectieve verkeersonveiligheid.
Dit is echter niet (altijd) in cijfers en metingen uit te drukken.

2.1 Niet alle bewoners van de Aurelius zijn voorstander van het aanbrengen van een drempel op de Aurelius. Deze bewoners zijn bang voor extra geluidshinder en trillingen.

2.2 Het verhogen van de verkeersdrempels op de kruisingen met de Apollo en de Donar wordt niet door elke bewoner in de buurt ondersteund, omdat er angst bestaat dat er extra trillingen ontstaan door het verhogen van de drempels.

2.3 Het toepassen van een afsluiting wordt niet door alle bewoners in de wijk ondersteund. Deze bewoners zijn bang dat pakketbezorgers harder gaan rijden in sommige straten, omdat ze meer kilometers moeten maken.

3.1 De snelheidsmetingen en de ongevallencijfers tonen aan dat er geen sprake is van objectieve verkeersonveiligheid.
De gemeten intensiteiten liggen binnen de grenswaarde voor een woonstraat met een 30km/u regime. De effecten die benoemd worden van de fysieke maatregelen hebben voornamelijk als doel om het gevoel van verkeersonveiligheid weg te nemen. In bepaalde situaties kan er ook sprake zijn van subjectieve verkeersonveiligheid.

3.2 Er is een algemeen budget beschikbaar van 100.000 euro per jaar om verkeersmaatregelen te nemen ten behoeve van de verkeersveiligheid.
Door het toepassen van deze maatregelen zou er voor 2021 minder budget meer beschikbaar zijn voor het uitvoeren van maatregelen op locaties waar sprake is van een objectief gemeten verkeersveiligheidsprobleem. Daarom wordt er een extra krediet aangevraagd.

3.3 Door het aanbrengen van fysieke maatregelen op de Aurelius ontstaat de kans op precedent werking in andere straten in de gemeente Overbetuwe, waar de kruisingen en de wegvakken niet voldoen aan de huidige CROW-richtlijnen en waarbij er sprake is van subjectieve verkeersonveiligheid.
Gezien het rapport van VVN en de motie van de raad voorkomen we precedent werking.

Financiën
Het uitvoeren van het verkeersonderzoek van Mobycon kostte 3300 euro. Daarnaast zijn er de kosten voor de ambtelijke inzet. Voor dit dossier zijn er sinds augustus 2020 ongeveer 40-50 per maand ingestoken.

De geraamde kosten van de bebording is geraamd op ongeveer 200 euro. De kosten van de fysieke maatregelen zijn geraamd op € 106.000,- op basis van de kencijfers uit

het rapport van Mobycon. Tijdens de uitvoering zal worden gekeken of de maatregelen onder de kostenraming kunnen worden uitgevoerd.

De totale kosten zijn nader geraamd op € 50.000 gebaseerd om de uitvoeringskosten voor het aanbrengen of verbeteren van verkeersdrempels.
Er is geen dekking binnen de bestaande begroting vandaar dat nu wordt gevraagd om voor deze verkeersmaatregelen een extra krediet beschikbaar te stellen en dit op basis van de financiële verordening achteraf te regelen via een administratieve begrotingswijziging.
De kapitaallasten bedragen op basis van een afschrijving in 20 jaar: € 3.056.
De dekking van de kapitaallasten dient te geschieden t.l.v. het saldo voor onvoorzien.

Voor nieuwe lasten geldt een extra toets aan de 3 O's:
Onvoorzien: De motie 21mo002 over het verbeteren van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid op basis van de het advies van Veilig Verkeer Nederland is aangenomen tijdens de raadsvergadering van 26 januari 2021.
Onuitstelbaar: De raad heeft de motie 21mo002 aangenomen om maatregelen te nemen die zijn voorgesteld door VVN en waarbij er een breed draagvlak aanwezig is.
Onontkoombaar: De uitvoering is noodzakelijk om de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid te verbeteren op de Aurelius te Elst.

Vervolg
Planning
Het bestellen en plaatsen van de attentie verhogende bebording neemt ongeveer drie à vier weken in beslag. Na het nemen van het collegebesluit zullen de borden worden besteld.

Voor de gedragscampagnes moet contact worden gelegd met VVN en XTNT om te bepalen wat de mogelijkheden zijn om een jaarlijkse campagne te organiseren. Het belangrijkste is dat de campagnes worden afgewisseld. Het aantal campagnes zullen worden beperkt worden tot één à twee per jaar.

Het eerst volgende overleg van de regio vindt plaats op maandag 8 maart, waarbij het thema gedragsaanpak pakketbezorgers zal worden besproken met de gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen. De uitkomsten van dit overleg zullen worden gedeeld met het College.

Na het collegebesluit zal het proces in gang worden gezet voor het aanbrengen van de verkeersdrempels en het verhogen van de verkeersplateaus. Voor het aanbrengen van de fysieke maatregelen zal de gemeente een offerte aanvragen bij een aannemer. Als de offerte akkoord is dan zal de gemeente in overleg met de aannemer een planning afspreken op welke termijn de maatregelen kunnen worden uitgevoerd. Voor de afsluiting zal er ook een nulmeting moeten plaatsvinden. Voor het toepassen van een afsluiting door middel van een paaltje zal er ook een verkeersbesluit moeten worden genomen.

Communicatie
Om tot dit collegevoorstel te komen, hebben er meerdere gesprekken plaatsgevonden met de bewonersgroep Aurelius Veilig en andere bewoners in de wijk.
Voor het plaatsen, uitvoeren en aanbrengen van de verschillende maatregelen zal de gemeente in contact treden met de bewoners.

(zie ook de paragraaf **Inleiding** waar ook diverse contact en overlegmomenten beschreven zijn.

Initiatiefnemer, interactievorm en rol gemeente
De gemeente gaat de bewoners op de hoogte houden van de planning voor het toepassen van de verschillende maatregelen op de Aurelius. Ook zal de gemeente communiceren met de bewoners wanneer de monitoring zal gaan plaatsvinden. De voorgestelde gedragscampagnes zullen worden opgestart in samenwerking met de bewoners in de wijk en initiatiefnemer van de gedragscampagne.

Evaluatie
Na het toepassen van de maatregelen zullen de maatregelen worden geëvalueerd, om te bepalen wat de gevolgen zijn m.b.t. de gereden snelheden en intensiteiten op de straten in de wijk. Voordat de fysieke maatregelen worden uitgevoerd, zal er eerst een nulmeting plaatsvinden in alle straten in de wijk. Na de uitvoering van de verschillende maatregelen zal er nameting worden uitgevoerd. De maatregelen mogen niet zorgen dat de V85 in de straten in de wijk boven de 30km/u uitkomt. De intensiteiten op de verschillende straten mogen niet boven de 500 motorvoertuigen uitkomen rondom de speeltuinen en niet boven de 1000 motorvoertuigen uitkomen in de andere woonstraten na het aanbrengen van de maatregelen.