

VEILIG OP (DE) WEG



Onderzoek naar het lokaal verkeers(veiligheids)beleid van Overbetuwe

Rekenkamercommissie Overbetuwe
januari 2023

Registratienummer: 2023-004702

gemeente **Overbetuwe**



Inhoudsopgave

Inleiding	3
1. Onderzoeksvraag	3
2. Onderzoeksaanpak	4
Verkeersveiligheid in Nederland en in Overbetuwe	4
3. Het coalitieprogramma Samen aan zet!	6
4. Het lokaal verkeers(veiligheids)beleid	7
Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe 2003-2013	8
Visie Mobiliteit Overbetuwe 2030 en de actieagenda 2022	9
Risicogestuurd werken	11
5. Betrokkenheid van inwoners/ partners	12
6. Realisatie	12
7. Projecten	14
<i>Ceintuurbaan (kruisingen Weegschaal en Stier), Elst</i>	14
<i>Spoorkruisingen Elst Noord</i>	15
<i>Muskushouwsestraat, Heteren</i>	16
<i>Bussel, Elst</i>	17
<i>Flessestraat, Heteren</i>	17
8. Resultaten	18
9. Doelmatigheid	19
10. Monitoring en controle door de gemeenteraad	19
Conclusie	21
Aanbevelingen	22
Bestuurlijke reactie	23
Nawoord	26
Documentatie	27
Geïnterviewden	27



Inleiding

In ons onderzoeksplan 2021 hadden wij reeds het voornemen opgenomen om onderzoek te (gaan) doen naar de beleidsvoorbereiding en uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid in Overbetuwe. Er zijn immers zo weinig zaken die zoveel meningen oproepen als verkeerskundige ingrepen. Vaak bedoeld om de verkeersveiligheid, de weginrichting of de doorstroming te bevorderen, maar soms ook de oorzaak van stevige discussies tussen verschillende betrokkenen die ieder voor zich vanuit hun eigen gezichtsveld en expertise een bijdrage (proberen te) leveren aan het resultaat.

Als gevolg van het -op verzoek van de raad ingelaste- onderzoek naar grip op het sociaal domein hebben wij dit onderwerp doorgeschoven naar 2022.

In het in het voorjaar van 2022 gesloten akkoord tussen de nieuwe coalitiepartijen lezen we dat inwoners van Overbetuwe in een geschikte woning moeten kunnen wonen en in een groene, gezonde en (verkeers)veilige leefomgeving. Het college zich richt daarbij op het behouden en versterken van de leefbaarheid en het groene en dorpse karakter.

Omwille van de breedte van dit thema en daarmee de behoefte aan inkadering hebben wij, gegeven deze passage in het coalitieakkoord, ervoor gekozen om verkeersveiligheid te kiezen als primaire invalshoek. Niet alleen verwachten wij hiermee de raad inzicht te geven in de resultaten van het vigerende verkeers(veiligheids)beleid, maar tevens een bijdrage te kunnen leveren aan de realisatie van deze bestuurlijk vastgestelde ambitie.

1. Onderzoeksvraag

Het voorafgaande heeft geleid tot de volgende door ons vastgestelde hoofd- en deelvragen.

Hoofdvraag

Is het verkeers(veiligheids)beleid van de gemeente Overbetuwe doeltreffend en doelmatig?

En de volgende deelvragen:

Welke doelen streeft de gemeente Overbetuwe hierbij na en op welke wijze zijn deze meetbaar (gemaakt)?

Hoe geeft de gemeente Overbetuwe concreet invulling aan haar verkeers(veiligheids) beleid?
Welke maatregelen zijn daadwerkelijk gerealiseerd?

Op welke wijze zijn professionals en betrokkenen onderdeel van de beleidsvoorbereiding en uitvoering? Wat betreft de betrokkenen doelen wij nadrukkelijk op de inwoners, waarbij nadrukkelijk aandacht schenken aan de (meer) kwetsbare verkeersdeelnemers.

Welke concrete resultaten zijn er behaald, met welke meetbare effecten en welke inzet van middelen?

Heeft de gemeenteraad van Overbetuwe voldoende zicht op de realisatie en het doelbereik van het lokaal verkeers(veiligheids)beleid?



2. Onderzoeksaanpak

Op basis van de beschikbare documenten hebben we de inhoud en de uitvoering van het bestaande verkeers(veiligheids)beleid van de gemeente Overbetuwe in beeld gebracht. Op basis hiervan hebben we een beperkt aantal concrete casussen gekozen welke worden beschreven in het licht van de in het lokaal beleid geformuleerde doelstellingen en ambities. Ervaringen van een beperkt aantal betrokkenen zijn hierbij meegenomen.

Daarnaast hebben we gekeken naar eventuele benchmarkgegevens om de verkeersveiligheidssituatie van Overbetuwe te vergelijken met andere gemeenten en om deze in perspectief te plaatsen.

Tot slot hebben we -aan de hand van de beschikbare documentatie- onderzocht hoe de gemeenteraad in de onderzoeksperiode door het college van B&W is geïnformeerd over de beleidsuitvoering en in welke mate de gemeenteraad zelf daartoe initiatieven heeft genomen.

Het onderzoek is in de periode juli t/m november 2022 zelfstandig uitgevoerd door de rekenkamercommissie.

Verkeersveiligheid in Nederland en in Overbetuwe

Op basis van de beschikbare gegevens laat zich een beeld schetsen van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Nederland en in Overbetuwe. Omdat de bijzondere 'coronajaren' 2020 en 2021 naar onze overtuiging geen betrouwbaar beeld geven van de langjarige ontwikkeling hebben we naar de periode 2010 t/m 2019 gekeken.¹ Daarbij valt een aantal ontwikkelingen op.

Zo laat -in weerwil van alle inspanningen- het landelijk aantal ernstig verkeersgewonden in die periode een lichte stijging zien (naar 21.400), terwijl het aantal verkeersdoden zich beweegt rond de 600 per jaar. Hoewel we voor de gemeente Overbetuwe geen beschikking hadden over gegevens over dezelfde periode, zien we in de periode 2017 t/m 2019 wel eenzelfde ontwikkeling. Het aantal gewonden bedroeg in de gemeente Overbetuwe die periode 37 in 2017, respectievelijk 37 in 2018 en 31 in 2019 en het aantal doden diezelfde jaren 1, respectievelijk 1 en 5.^{2/3} In 2019 vielen er landelijk ruim 38 verkeersdoden per miljoen inwoners. Vertaald naar het inwonertal van Overbetuwe zou dat circa 2 verkeersdoden per jaar betekenen. Uiteraard dienen we ons te realiseren dat dit in absolute zin lage aantallen zijn om hierover naar Overbetuwe vertaalde betrouwbare uitspraken te kunnen doen.

Hoewel we tijdens de pandemie en de beperkende maatregelen die daar het gevolg van waren de mobiliteit sterk hebben zien afnemen, vielen er in Overbetuwe in 2020 en 2021 respectievelijk 3 en 5 verkeersdoden te betreuren. Ook het aantal gewonden liet -met 32 en 27 gewonden in 2020 en 2021- ondanks de beperkende maatregelen nauwelijks beweging zien. Opvallend.

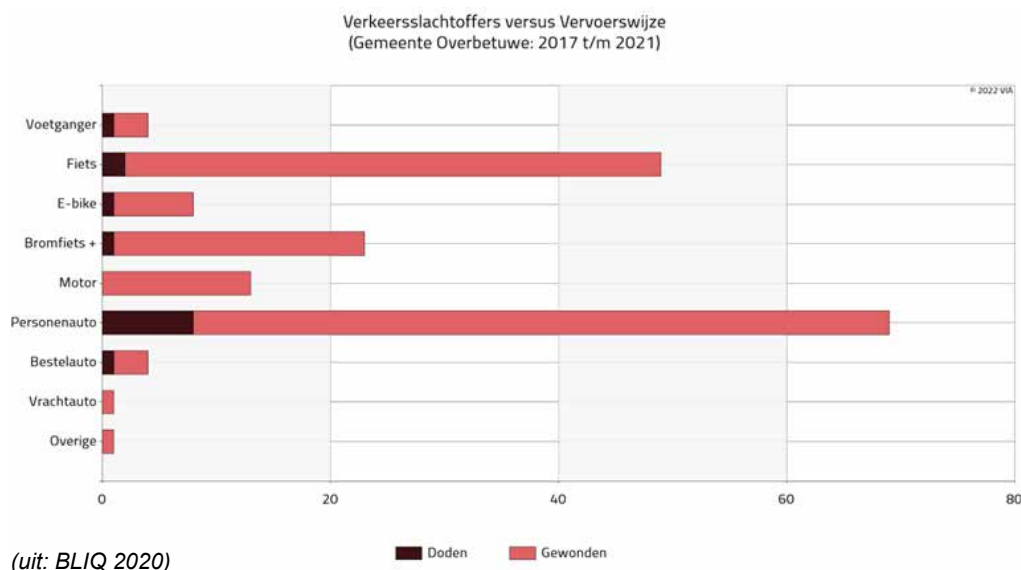
¹ SWOV, Staat van de verkeersveiligheid 2020

² BLIQ, Verkeersveiligheidsrapportage Periode 2017 t/m 2021, 4 april 2022.

³ Inclusief het aantal slachtoffers op Rijksweg en provinciale wegen



Wat in de landelijke cijfers verder opvalt is de (relatief) sterke afname van het aantal gewonde inzittenden van auto's en voetgangers en de relatieve groei van het aantal gewonde fietsers. Twee van de drie ernstig verkeersgewonden is een fietser (2019: 66%), één op de vijf is een berijder van een 'gemotoriseerde tweewieler' (18%) en slechts één op de tien (9%) is een inzittende van een auto. De gemeente Overbetuwe laat hier een iets afwijkend beeld zien. Maar hoewel in Overbetuwe het aandeel verkeersslachtoffers onder inzittenden van auto's veel hoger is dan het Nederlands gemiddelde en het aandeel fietsers veel lager, bedroeg in de periode 2017-2021 het aandeel 'kwetsbare verkeersdeelnemers'⁴ onder de verkeersslachtoffers 49%, circa de helft dus.



Het relatief hoge aandeel kilometers snelweg in onze gemeente lijkt een belangrijke verklaring voor het hoge aandeel slachtoffers onder inzittenden van auto's. Zo valt op de verkeersongevallenkaart met name het relatief grote aantal ongevallen op de A50 op.⁵ Het behoeft nauwelijks betoog dat de invloed van de gemeente Overbetuwe op de veiligheid op snelwegen gering is.

Kijkend naar de leeftijd valt op dat de helft van alle verkeersdoden bestaat uit 60-plussers en bijna één op de vijf uit twintigers. En hoewel dit beeld zich ook voor de groep 60-plussers laat vertalen naar het aantal ernstig verkeersgewonden, valt hier op dat de groep twintigers in dat opzicht niet afwijkt van de andere leeftijdscohorten tot 50 jaar. In de gemeente Overbetuwe zien we dat de groep twintigers ook hier de grootste groep verkeersslachtoffers betreft en, gecorrigeerd voor het aantal afgelegde kilometers, de groep 15 t/m 19-jarigen. En opvallend, 70% van de dodelijke slachtoffers is een man.⁶

Iets maakt dat twintigers relatief een veel grotere kans hebben om dodelijk te verongelukken, dan een kans om zwaar gewond te raken. Let wel, dat betekent natuurlijk niet dat de kans om dodelijk te verongelukken groter is dan de kans om ernstig gewond te raken. Het aantal ernstig verkeersgewonden is immers veel groter dan het aantal verkeersdoden.

⁴ Fietsers, brom- en snorfietsers, e-bike en voetgangers

⁵ BLIQ, Verkeersveiligheidsrapportage Periode 2017 t/m 2021, pagina 9

⁶ SWOV, De Staat van de Verkeersveiligheid 2020

Landelijk vindt één op de drie dodelijke ongevallen plaats binnen de bebouwde kom (34%). Kijkend naar wegtype, dan valt op dat de meeste verkeersdoden vallen op de 50km/uur-wegen binnen de bebouwde kom, waarbij in de afgelopen jaren het aantal verkeersdoden significant is toegenomen op de wegen binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 30 km/uur of minder en buiten de bebouwde kom met een 60km/uur-limiet.

Dit zijn de zogenoemde 'erftoegangswegen', die een uitwisselfunctie hebben, waardoor kwetsbaar, langzaam verkeer mengt met snelverkeer. De gemeente Overbetuwe heeft dit overigens al een tijd geleden onderkend. Zo zijn in 2011 de 60 km-wegen in het buitengebied tussen Elst, Driel en Heteren al voorzien van snelheid remmende maatregelen.⁷

Resumerend kan gesteld worden dat circa de helft van de (Overbetuwse) verkeersslachtoffers bestaat uit kwetsbare verkeersdeelnemers⁸, er geen sprake is van afnemende aantallen slachtoffers en met name de groepen 60-plussers, twintigers en 15 t/m 19-jarigen opvallen in de ongevallenstatistiek. De oudere man en de beginnende en (dus) minder ervaren verkeersdeelnemers komen het meest in de statistieken voor.



Ceintuurbaan/ Waterlelie Elst, einde bebouwde kom/ 60km-bord

3. Het coalitieprogramma Samen aan zet!

Vooropgesteld, het is een coalitieprogramma 'op hoofdlijnen'. De insteek hiervan is dat er daardoor meer ruimte voor alle partijen in de raad ontstaat om te debatteren en daadwerkelijke invloed op de besluitvorming uit te oefenen. Er ligt minder vast wat er wordt besloten, beter hoe er gezamenlijk besloten wordt. Er wordt aangesloten bij reeds lopend beleid en bestaande besluiten. Kortom, een keuze voor koersbehoud en meer ruimte voor participatie.

⁷ <https://www.gelderlander.nl/betuwe/veen-bezwaar-tegen-laatste-fase-60-km-wegen~ad972ad5/>

⁸ Een groep verkeersdeelnemers kan op verschillende manieren als 'kwetsbaar' worden gedefinieerd, bijvoorbeeld op grond van bescherming in het verkeer (zoals voetgangers en fietsers) en/of op grond van taakbekwaamheid (zoals jongeren en ouderen). Bij kwetsbare verkeersdeelnemers ontbreekt vaak een beschermende 'schil', en ook een verschil in massa tussen de botsende partijen speelt dikwijls een belangrijke rol. Bron: SWOV-Factsheet, Kwetsbare verkeersdeelnemers.



Voor het lokaal verkeersveiligheidsbeleid betekent dit een keuze voor gezonde, veilige en groene mobiliteit. Langzaam verkeer zoals fietsers en wandelaars krijgt alle ruimte om veilig te bewegen. Samen met de inwoners gaan we na hoe de bereikbaarheid waar nodig kan worden verbeterd en hoe alle verkeersbewegingen in hun woonomgeving veilig kunnen plaatsvinden. Dit wordt uitgewerkt in een actieplan verkeersveiligheid, waarbij de ambitie is dit te vertalen in een verkeersplan per dorp. De weginrichting wordt aangepast aan de beoogde snelheid: snel waar het kan, langzaam waar het moet.⁹

De bestuurlijke opdracht is duidelijk: één gemeentelijk actieplan verkeersveiligheid, gezamenlijk met inwoners, per kern werken aan verkeersveiligheid. Deze ambitie lijkt naadloos aan te sluiten bij de werkwijze met dorpsprofielen en dorpsagenda's. In een eerder onderzoek hebben we hier al eens bij stil gestaan.¹⁰

Aan het eind van ons onderzoek werd ons het (op 6 september 2022 gedateerde) Uitvoeringsprogramma 2022-2026 van het coalitieprogramma 'Samen aan Zet' toegestuurd. Dit uitvoeringsprogramma beoogt de plannen, doelen en ambities uit het coalitieprogramma te vertalen in doelstellingen en resultaten. 'Kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) staan centraal', zo lezen we. Maar meer dan de aankondiging dat er in 2023 een actieplan verkeersveiligheid wordt opgesteld plus een (incidentele) reservering van €40.000,- om deze te realiseren vinden we nog niet.¹¹ Wel incidentele middelen (€30.000) in 2023 en structureel (€50.000) voor de jaren daarna ten behoeve van verkeersplannen per kern. Dit betreft zowel de met de uitvoering gemoeide middelen als de middelen die nodig zijn om deze verkeersplannen op te stellen. Het bestuur continueert de kerngerichte aanpak, ook binnen het verkeersbeleid. In het coalitieakkoord en in het uitvoeringsprogramma is dit op meerdere plaatsen zichtbaar.

4. Het lokaal verkeers(veiligheids)beleid

Tijdens het vooronderzoek vonden we op de gemeentelijke website het vigerend verkeersbeleid, vastgesteld in 2004 (Gemeentelijk Mobiliteitsplan) en de periode beslaand van 2003 tot 2013. Nadat we de onderzoeksopzet hadden vastgesteld werden we, tijdens het startgesprek voorafgaand aan het onderzoek, geconfronteerd met het koersdocument Visie Mobiliteit Overbetuwe 2030 en de actieagenda 2022 dat hierop aansluit. Beide documenten geven aan aan te sluiten op de in oktober 2019 vastgestelde omgevingsvisie, maar kennen veel minder diepgang dan het eerdere gemeentelijke mobiliteitsplan en missen nog de concreetheid van een echt plan.

De visie is een ambitiedocument en vooral een uitwerking van het onderdeel 'mobiliteit' uit de omgevingsvisie. Het bevat daarmee de ambities, belangrijkste opgaven en doelstellingen op het gebied van mobiliteit voor de gemeente Overbetuwe in de periode 2020-2030.

De actieagenda is inderdaad datgene wat de naam aangeeft, een agenda en geen plan met concrete projecten en middelen. Die middelen worden pas beschikbaar gesteld door financieringsvoorstellen in de kadernota en nadere uitwerking. Wat betreft de aanpak wordt er aangesloten bij de omgevingsvisie en de rol die daarin voor de gemeente Overbetuwe is gekozen. En omdat deze actieagenda pas zeer recent is vastgesteld, was het voor ons onmogelijk nu reeds de doeltreffendheid van de gekozen aanpak te toetsen. Beide documenten (visie en actieagenda) komen verderop in dit rapport aan de orde.

⁹ Coalitieprogramma op hoofdlijnen Gemeente Overbetuwe 2022-2026, Samen aan zet!

¹⁰ Onderzoek Dorpsprofielen, rekenkamercommissie Overbetuwe maart 2022

¹¹ Uitvoeringsprogramma 2022-2026, pagina's 12-14



In de periode tussen het aangehaalde beleidsplan uit 2004 en het recent vastgestelde ambitiedocument is er overigens geen ander beleidsdocument door de gemeenteraad vastgesteld.¹² We hebben de beleidsinhoudelijke kaders van het plan uit 2003 aangehouden en de uitvoering in de periode 2015-2021 onderzocht. Uiteraard kijken we daarbij met een schuin oog alvast naar deze ambities en de voorgenomen acties uit de recent vastgestelde documenten.

Het is wellicht wat minder conventioneel, maar we menen hiermee (toch) een goed beeld te kunnen schetsen van het verkeers(-veiligheids)beleid van de gemeente Overbetuwe. Verder zijn we ervan overtuigd dat we hiermee de raad in staat kunnen stellen om de gerealiseerde resultaten en effecten te toetsen en aan de concretisering van het (nieuwe) ambitieplan en de actie-agenda een actieve bijdrage te kunnen leveren. Precies zoals het nieuwe coalitieprogramma -wat aanpak betreft- beoogt.

Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe 2003-2013

Zoals aangegeven is het in december 2004 vastgestelde Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe 2003-2013 (verder GMO) tot 2022 gehanteerd als beleidskader.

De aanleiding tot het ontwikkelen van het GMO in 2003 was gelegen in het ontstaan van de gemeente Overbetuwe (na de herindeling in 2001)¹³ en de forse toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in het Knooppunt Arnhem-Nijmegen.

De doelstelling van het GMO was om tot 2013 de kapstok te vormen voor het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid en een pakket maatregelen te bieden voor veilige en doelmatige afwikkeling van verkeersstromen op het Overbetuwse verkeersnet waarbij alle vormen van verkeershinder zoveel mogelijk worden beperkt. Er dient ruime aandacht te zijn voor fietsers en voetgangers in de kernen en voor verkeersveilige fietsroutes tussen de kernen via het verkeersluwe buitengebied. Dit is naar onze mening een duidelijke (ruimtelijke en functionele) ontwikkelvisie. Voor de zwakkere verkeersdeelnemer veilige kernen die onderling goed ontsloten zijn met veilige fietsroutes, gecombineerd met een verkeersluwe ruimte tussen die kernen. Met name de A50 wordt genoemd voor de afwikkeling van bovenlokaal (en rivieroverschrijdend) verkeer.

Kijkend naar het aspect verkeerveiligheid dan kent het GMO twee expliciet opgenomen doelen, i.c. 'Het absoluut aantal ongevallen moet omlaag. De sociale veiligheid voor de fietser en OV-reiziger moet verbeteren zodat fiets en openbaar vervoer aantrekkelijker worden als alternatief voor de auto'.¹⁴

De nadruk in het GMO ligt met name op de positie van de fietser (zowel utilitair¹⁵ als recreatief) en de voetganger. Er wordt ingezet op de aanleg van wandel- en vrijliggende fietspaden (op of naast gebiedsontsluitingswegen), wandel- en fietsoversteekplaatsen en de inrichting van 30km- en 60 km-gebieden.¹⁶ Er dient een 'sociaal veilig' fietspadennetwerk aangelegd te worden.¹⁷ Waar vrijliggende fietspaden niet realiseerbaar zijn worden aanliggende fietsstroken toegepast. Indien dit evenmin haalbaar is wordt de maximum snelheid binnen de bebouwde kom teruggebracht naar 30 km/uur en buiten de bebouwde kom naar 60 km/uur. Op rotondes binnen de bebouwde kom krijgen fietsers voorrang.¹⁸

¹² Interview beleidsmedewerkers, 19 juli 2022

¹³ 1 januari 2001, herindeling van de gemeenten Elst, Heteren en Valburg

¹⁴ GMO, pagina 34.

¹⁵ Met name woon-werkverkeer

¹⁶ GMO, pagina's 35 en 47.

¹⁷ GMO, pagina 43

¹⁸ GMO, pagina 65 en 66



Trottoirs in de kernen dienen minimaal 1,5 meter breed te zijn zodat ook mensen met een fysieke beperking¹⁹ hiervan goed gebruik kunnen maken en op plaatsen met grote voetgangersstromen worden trottoirs breder gemaakt. Op verkeersaders dient het oversteken vooral nabij kruispunten plaats te vinden. Nabij gebiedsontsluitingswegen binnen de kern worden zebrapaden aangelegd en middengeleiders (op alle gebiedsontsluitingswegen) om de oversteeklengte te verminderen.

Alle aansluitingen op gebiedsontsluitingswegen worden vormgegeven door middel van uitritten. Alle wegen buiten de bebouwde kom (behoudens de N836, de N837 exclusief het gedeelte Randwijk-Heteren en de Rijksweg Noord en Zuid) worden ingericht als 60 km-wegen.

Wat betreft het aantrekkelijker maken van het OV als alternatief voor de auto is in het GMO de ambitie opgenomen om te komen tot een goed collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) voor de kleine kernen en voor fietsstallingen bij OV-voorzieningen.

Tot slot is er nadrukkelijk ook aandacht voor de zogenaamde 'niet-infrastructurele maatregelen', zoals voorlichting, educatie, handhaving, vervoersmanagement, ketenmobiliteit en calamiteitenplannen met betrekking tot externe veiligheid. Deze inspanningen moeten vooral verricht worden in samenwerking met en door externe partners zoals het basis- en middelbaar onderwijs, politie, ROVG en KAN.²⁰

Terugkijkend naar de periode direct voorafgaand aan het GMO wordt opgemerkt dat (slechts) 65% van de beoogde verkeersmaatregelen in (de voormalige gemeenten Elst, Heteren en Valburg) is uitgevoerd, i.c. 77 van de 118 beoogde verkeersmaatregelen.

In de periode 2001 - 2003 werden er in de gemeente Overbetuwe (bij 144 letselongevallen) 173 verkeersslachtoffers geregistreerd, waaronder 1 dode (2001). Dit is exclusief de ongevalcijfers op de Overbetuwse gedeelten van de A15, A50 en A325.²¹

Visie Mobiliteit Overbetuwe 2030 en de actieagenda 2022

Zoals hiervoor al vermeld, is het nieuwe verkeersbeleid door de gemeenteraad vastgelegd in het Koersdocument Visie Mobiliteit Overbetuwe 2030 en de actieagenda 2022 dat hierop aansluit. Beide documenten geven aan, aan te sluiten op de recent vastgestelde Omgevingsvisie, maar kennen veel minder diepgang dan het eerdere gemeentelijke mobiliteitsplan en missen nog de concreetheid van een echt plan.

De visie is een ambitiedocument en vooral een uitwerking van het onderdeel 'mobiliteit' (uit de omgevingsvisie). Het bevat daarmee de ambities, belangrijkste opgaven en doelstellingen op het gebied van mobiliteit voor de gemeente Overbetuwe in de periode 2020-2030.

De actieagenda is inderdaad datgene wat de naam aangeeft, een agenda en geen plan met concrete projecten en middelen. Die middelen worden pas beschikbaar gesteld door financieringsvoorstellen in de kadernota en nadere uitwerking. Wat betreft de aanpak wordt er aangesloten bij de omgevingsvisie en de rol die daarin voor de gemeente Overbetuwe is gekozen.

¹⁹ In het GMO wordt nog gesproken over 'gehandicapten'

²⁰ GMO, pagina 71

²¹ GMO, pagina 27



In het betreffende raadsvoorstel lezen we dat Overbetuwe zich inzet voor een sociale, slimme en schone mobiliteit.²² De belangrijkste opgaven in mobiliteit zijn: de bereikbaarheid van voorzieningen en kernen, de verduurzaming van mobiliteit en het op orde houden van onze regionale bereikbaarheid. De kaders en doelen in het ambitiedocument helpt de gemeente om de komende jaren aan de slag te gaan met deze opgaven. Het ambitiedocument wordt door het college uitgewerkt tot een actieagenda. In deze agenda bepaalt het college de inspanningen voor de korte termijn om onze doelen te realiseren. Het beoogde effect van de uitvoering van deze acties is dat ze een bijdrage leveren aan de mobiliteits- en duurzaamheidsambities.

Het document dient de kaders te bieden voor een daadkrachtige actieagenda. Kortom, de concrete vertaling van het ambitiedocument vindt plaats in de actieagenda. Deze agenda is, anders dan het ambitiedocument, dynamisch van karakter en bestaat uit zowel bestaande als nieuwe acties. Projecten worden tegenover dit kader afgewogen waarbij het college steeds opnieuw bepaalt welke de rol de gemeente pakt. Bij het vormgeven van de actieagenda worden stakeholders betrokken, onder andere via de gesprekken die plaatsvinden in het kader van de dorpsagenda's.²³

Jaarlijks, zo stelt het raadsvoorstel, worden de in het ambitiedocument opgenomen doelen gemonitord, waarbij terugkoppeling plaats vindt aan de gemeenteraad. Een dergelijke, jaarlijkse terugkoppeling kan de raad, zo hebben we begrepen, in 2023 tegemoet zien.²⁴

Naadloos aansluitend op het GMO is de expliciete aandacht voor het stimuleren van fietsgebruik en de aandacht voor een goede fietsinfrastructuur. Er wordt opgemerkt dat de afgelopen jaren de fietsinfrastructuur in Overbetuwe is verbeterd, waarbij nadrukkelijk de realisatie van de snelfietsroute Arnhem-Nijmegen wordt genoemd en de aanpak van (verkeersveiligheids)knelpunten, zoals de recente onderdoorgangen onder het spoor bij station Elst. Ook de nadruk op het aanbod van collectief vervoer sluit aan op het GMO, zij het dat dit aanbod verder is uitgebreid met deelauto's en deelfietsen en elektrische mobiliteit. Sinds 2003 is er wat dat betreft het een en ander veranderd, zo stelt het raadsvoorstel.

Verkeersveiligheid is, naast leefbaarheid in de kernen, energietransitie en bovenregionale bereikbaarheid één van de vier thema's uit de mobiliteitsvisie. De gemeente Overbetuwe geeft aan dat het volgens de landelijke aanpak verkeersveiligheid (SVP) wil werken²⁵, waarbij deze aanpak is vertaald naar een regionaal position paper verkeersveiligheid. Wat betreft verkeersveiligheid legt de gemeente Overbetuwe de nadruk op het samen met de regio verbeteren van de verkeersveiligheid, verkeersveilige verbindingen tussen de kernen en preventie bij jonge bestuurders, ouderen en fietsers. Ook hier is geen sprake van een beleidswijziging. Verkeersveiligheid beslaat in het visiedocument slechts één pagina. De verdiepingsslag zal dus elders moeten plaats vinden, zoals in de aangekondigde actieagenda.

In een RTG-C vergadering is met de gemeenteraad van gedachten gewisseld over de meetbaarheid van ambities en acties over de actieagenda Overbetuwe 2030, sociale, slimme en schone mobiliteit²⁶. Naar aanleiding daarvan is, na een toezegging van de portefeuillehouder, door de organisatie schriftelijk aangegeven dat de verkeersveiligheidsopgave in het ambitiedocument in een

²² Raadsvoorstel sociale, slimme en schone mobiliteit, vastgesteld 8 december 2020

²³ Ambitiedocument sociale, slimme en schone mobiliteit

²⁴ Interviews

²⁵ Veiligheid van deur tot deur, het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SVP)

²⁶ RTG-C (rondetafelgesprek met college), 25 mei 2021



aparte notitie (een zgn. verkeersveiligheidsplan) verder wordt uitgewerkt. Daarmee dienen deze drie afzonderlijke documenten (waarvan er één nog niet is aangeboden) dus door het bestuur in samenhang te worden gehanteerd als het beleidskader voor verkeersveiligheid in Overbetuwe. Voor een gemiddelde lekenbestuurder lijkt ons dat best een opgave.

De raadsleden hebben de portefeuillehouder aanvullende suggesties gedaan wat betreft de te hanteren indicatoren. Deze zouden meegenomen (moeten) worden bij het opstellen van het eerder genoemde verkeersveiligheidsplan. Dit plan zou ruimte geven om meer specifiek in te gaan op de afhandelingswijze van meldingen over verkeersveiligheid en de uitsplitsing van knelpunten.²⁷

Hoewel wij ook in een collegevoorstel van februari 2021²⁸ een verwijzing hebben aangetroffen naar een op te stellen verkeersveiligheidsplan hebben wij deze in de documentatie niet aangetroffen. De organisatie geeft aan dat deze begin 2023 zal verschijnen en aan de raad worden aangeboden.²⁹ Wel hebben we kennisgenomen van de verkeersveiligheidsmonitor BLIQ, die de gemeente Overbetuwe hanteert. Zowel in het inleidende hoofdstuk als bij het onderdeel monitoring gaan wij hier nader op in.

Wegen en fietspaden houden over het algemeen niet op bij de gemeentegrens. Regionale samenwerking of afstemming is daarom gewenst, zo niet noodzakelijk. In het verlengde van het (lokaal) beleid hebben we in dit verband twee initiatieven aangetroffen, een overeenkomst in het kader van De Groene Metropoolregio waarin nadrukkelijk aandacht voor verkeersveiligheid³⁰ en een ambitiedocument voor het gebied Boven-Linge waarin vijf gemeenten, het waterschap Rivierenland en de Provincie Gelderland samenwerken ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling hiervan. Verkeersveiligheid krijgt hierin nadrukkelijk aandacht.³¹

Risicogestuurd werken

In de afgelopen jaren is er -wat betreft verkeersveiligheid- meer aandacht gekomen voor een risicogestuurde aanpak.³² Decentrale overheden kunnen hierbij worden geholpen door een in 2019 opgericht Kennisnetwerk. Een risicogestuurde aanpak betekent dat het (lokaal) beleid zich expliciet richt op situaties waar er sprake is van gevaarlijke omstandigheden: bijvoorbeeld onveilig ingerichte wegen, een hoog aandeel overtreeders, gebruik van onveilige voertuigen enz. Deze indicatoren worden Safety Performance Indicators, kortweg SPI's, genoemd.

Een in 2020 opgerichte (nationale) Task Force Verkeersveiligheidsdata kan gemeenten ondersteunen bij de verzameling van deze gegevens. Ongeveer de helft van de gemeenten heeft inmiddels een risico-analyse gemaakt. Overbetuwe behoort daar echter niet toe omdat er gebruik gemaakt wordt van een door het Rijk opgestelde analyse. Het rijk heeft op basis van deze analyse inmiddels € 500 miljoen gereserveerd voor de aanpak van onveilige N-wegen.

In de mobiliteitsvisie wordt aangegeven dat Overbetuwe volgens de landelijke aanpak verkeersveiligheidsbeleid (SVP) werkt.³³ Deze aanpak moet ertoe leiden dat de overheden in 2030 een risicogestuurde werkwijze kennen en structureel aandacht hebben voor verkeersveiligheid. De gemeente Overbetuwe hanteert daartoe het instrument VIA-software. De informatie hieruit vormt (mede) de basis voor het doen van voorstellen gericht verkeerskundige aanpassingen. Een beschrijving van deze werkwijze is niet aangetroffen. Aan het opstellen en verbeteren hiervan wordt nog gewerkt.³⁴

²⁷ 21-05-25, Reactie op vragen RTG-C Actieagenda Overbetuwe 2030, sociale, slimme en schone mobiliteit

²⁸ B&W-voorstel, Verkeersmaatregelen t.b.v. verkeersveiligheid Aurelius, 28 februari 2021 (21BW000062)

²⁹ Interviews

³⁰ Opgaveovereenkomst Verbonden regio 2022, Groene Metropoolregio

³¹ Ambitie en Samenwerking Boven-Linge, pagina 24

³² SWOV, De Staat van de Verkeersveiligheid 2020

³³ Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

³⁴ Interviews



5. Betrokkenheid van inwoners/ partners

Zowel het vastgestelde verkeersbeleid als de aanpak met dorpsagenda's schrijft voor dat de gemeente Overbetuwe inwoners nadrukkelijk betreft bij de beleidsvoorbereiding en de vertaling daarvan per dorp. Ook het vigerende coalitieprogramma is hier heel duidelijk over.

In de door ons onderzochte (vijf) projecten hebben we nadrukkelijk gevraagd naar de mate waarin kernen, wijken en belanghebbenden zijn betrokken bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van de verkeerskundige ingreep. In de door ons onderzochte projecten is ruimschoots aandacht geweest voor de mogelijkheid om als belanghebbende betrokken te worden bij de projectvoorbereiding en realisatie. Over het algemeen werd dit zeer gewaardeerd.

Als organisatie is de lokale (Overbetuwse) Fietzersbond betrokken bij de voorbereiding en realisatie het verkeers(veiligheids) beleid van Overbetuwe. Over het algemeen wordt dit contact wat betreft de beleidsvoorbereiding als heel goed gewaardeerd (hoewel de coronaperiode heeft geleid tot een lagere frequentie van overleg en er soms veel vasthoudendheid nodig was).

Deze waardering geldt in (veel) mindere mate voor de realisatie. Frequente personeelsswisselingen en onderbezetting onder gemeentelijke projectleiders wordt hiervoor o.a. als oorzaak gegeven. Ook gaat er in de opvolging van afspraken (wellicht daarom) nogal eens iets mis of anders dan afgesproken of voorgespiegeld.³⁵ Daarnaast bestaat er de indruk dat verkeersgeleiding, in de vorm van VRI's, vooral is ingeregeld op auto- en minder op fietsverkeer. Overleg is vrijwel altijd ambtelijk. In contact komen met de betrokken bestuurder(s) wordt over het algemeen als lastig ervaren.

In opdracht van de gemeente Overbetuwe werd tijdens ons onderzoek door een student planologie van de Radboud-universiteit een onderzoek gestart naar (het stimuleren van) duurzame mobiliteit in de gemeente Overbetuwe. Het onderzoek is een eerste stap in eventueel te nemen stimulerings- of verkeersmaatregelen en moet daarvoor bijdragen aan een concrete richting. Op het moment waarop wij ons onderzoek hebben afgerond waren de resultaten van dit onderzoek nog niet beschikbaar.³⁶ Op basis van de ons toegestuurde onderzoeksopzet hebben besloten dit onderzoek verder niet mee te nemen in ons onderzoek.

6. Realisatie

Beleid is zinloos indien dit niet wordt gevolgd door uitvoering. Wat is er in de afgelopen bijna 20 jaar van het beleid daadwerkelijk uitgevoerd?

Om de verkeersveiligheidsdoelen te halen kende het GMO niet alleen een aantal concreet uit te voeren activiteiten. Wij hebben per activiteit onderzocht in welke mate deze concreet is uitgevoerd. Daarbij was het lastig dat we enkel hebben kunnen steunen op eigen waarneming (door genoemde projecten concreet te bekijken) en door interviews. Beide activiteiten hebben we tijdens het onderzoek overigens ondernomen.

- *Realisatie van vrijliggende fietspaden op of nabij alle gebiedsontsluitingswegen*
Binnen de gemeente Overbetuwe zijn tijdens de door ons onderzochte periode een groot aantal vrijliggende fietspaden gerealiseerd op of nabij gebiedsontsluitingswegen.

³⁵ Interviews

³⁶ Verkeersonderzoek Overbetuwe met cadeaubon als lokkertje, De Gelderlander, 2 augustus 2022



- *Realisatie van een sociaal veilig fietsnetwerk*
Op basis van het gemeentelijk verlichtingsplan wordt het aspect sociale veiligheid nadrukkelijk meegenomen.³⁷
- *Realisatie van fietsstallingen bij OV-voorzieningen*
Nabij het station Elst zijn overdekte fietsstallingen gerealiseerd en elders in de gemeente nabij OV-opstapplaatsen fietsrekken.
- *Realisatie van 30-km gebieden*
Deze zijn in vrijwel alle kernen gerealiseerd, nieuwe(re) woonwijken worden (en zijn) als 30-km gebied ingericht.
- *Realisatie van 60-km-gebieden tussen de kernen*
Alle (gemeentelijke) verbindingen tussen de kernen binnen de gemeente Overbetuwe zijn uitgevoerd als 60-km-gebieden.
- *Realisatie van veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers*
Alle gebiedsontsluitingswegen zijn uitgevoerd met verkeersveilige oversteekplaatsen, voorzien van borden, drempels en wegmarkeringen.
- *Snelheidsremmende maatregelen nabij oversteekplaatsen op gebiedsontsluitingswegen nabij scholen en het station*
Deze zijn inmiddels (vrijwel) overal gerealiseerd.
- *Realisatie van trottoirs die minimaal 1,5 meter breed zijn en goed toegankelijk voor mensen met een fysieke beperking*
Waar mogelijk is dit binnen bestaand bebouw gebied gerealiseerd, afhankelijk van mogelijkheden. Bij nieuwbouw is dit het uitgangspunt waarbij wordt opgemerkt dat de huidige norm inmiddels is aangepast naar 1,80 meter.³⁸
- *Realisatie van zebrapaden en middengeleiders bij oversteekplaatsen op (binnenkomse) verkeersaders nabij gebiedsontsluitingswegen*
Opgemerkt dat de oversteekplaatsen op de Ceintuurbaan hier niet aan voldoen, wordt er door de organisatie aangegeven dat deze eisen uit het GMO gedurende de onderzochte periode zijn ingehaald door vaststelling van het Handboek Locatie-eisen 2014 dat vanaf het moment van vaststelling door de organisatie als kader is gehanteerd. Oversteekplaatsen op gebiedsontsluitingswegen nabij scholen en het station (moeten) worden voorzien van een snelheidsremmende maatregel.
- *Bevordering van het collectief vraagafhankelijk vervoer in de kleine kernen*
We hebben geen informatie aangetroffen op basis waarvan we iets kunnen zeggen over de realisatie van deze doelstelling.
- *Niet-infrastructurele maatregelen zoals voorlichting en educatie, handhaving, ketenmobiliteit*
In het GMO en het handhavingsbeleid krijgt verkeersveiligheid weinig aandacht. In de praktijk lijkt hier vanuit de gemeentelijke organisatie tijdens de onderzochte periode eveneens (zeer) weinig aandacht naar uit te zijn gegaan. Dit lijkt inmiddels sterk verbeterd. Immers, in het aan ons toegezonden document Verkeerscampagnekalender 2022 treffen we zes acties aan, uit te voeren in 2022, gericht op het gedragsverandering in het verkeer, variërend van fietsverlichting, rijden onder invloed, ongestoord rijden tot (letten op de) snelheid.³⁹

Het is ons tijdens onze (fysieke) 'ronde door Overbetuwe' opgevallen dat in Elst een aantal kruisingen als gevolg van het aantal aangebrachte lijnen, opstelstroken, borden en verkeersregelin-

³⁷ Interviews

³⁸ Interviews

³⁹ Verkeerscampagnekalender 2022



laties weinig overzichtelijk is en daardoor als mogelijk minder veilig kan worden ervaren, met name voor kwetsbaardere en/of minder ervaren verkeersdeelnemers. Een illustratie hiervan is de kruising Griegstraat/ Rijksweg-Noord/ Dauw die we op de voorzijde van dit rapport hebben opgenomen of de oversteek op de Ceintuurbaan in Elst. Gevraagd naar het waarom van deze 'drukke aan aanwijzingen' wordt verwezen naar wensen van buurtbewoners en wordt aangegeven dat een hernieuwde beoordeling van een aantal verkeerspunten op z'n plaats lijkt.⁴⁰ Meer lijkt in dit geval soms niet altijd beter.

Opvallend is dat verkeers(veiligheids-)handhaving in het vigerende handhavingsbeleid van de gemeente Overbetuwe, behoudens de als 'gemiddeld' geprioriteerde handhavingstaak wat betreft het gebruik van de openbare ruimte en in het bijzonder 'opbrekingen', geen prioriteit heeft.⁴¹ Daarnaast merken we op dat dit beleid -gegeven de aanduiding 2014-2019- inmiddels gedateerd lijkt.

7. Projecten

Afgezien van de hiervoor genoemde maatregelen voorziet het GMO ook in een groot aantal te realiseren infrastructurele projecten. Wij hebben een vijftal projecten (die zijn gerealiseerd in de afgelopen vijf jaar) geselecteerd en nader bekeken. Hierbij hebben we gebruik gemaakt van de informatie die wij hebben ontvangen van de bij het beleid en uitvoering betrokken medewerkers en de beschikbare projectinformatie.⁴² Verkeerskundige ingrepen, verkeersbesluiten, dienen te worden voorgelegd aan de Nationale Politie die hierover voorafgaand aan het besluit door het college een advies afgeeft. Een ingreep, zoals een voorgestelde maximumsnelheid, dient bijvoorbeeld haalbaar te zijn. Hiervan kan door het college enkel gemotiveerd worden afgeweken. Dit is dan ook de praktijk in Overbetuwe. Het contact hierover verloopt goed.⁴³

Ceintuurbaan (kruisingen Weegschaal en Stier), Elst

Bewoners hebben een petitie aangeboden aan het college. In samenwerking met het Wijkplatform Elst Oost en vertegenwoordiger van de wijk Vierslag heeft de gemeente Overbetuwe onderzocht welke maatregelen er getroffen kunnen worden om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers vanuit de Vierslag richting de Westeraam te verbeteren. Dit heeft geresulteerd in een maatregelenpakket.

Bij de kruisingen Ceintuurbaan/Batavorum/Weegschaal en Ceintuurbaan/Mansio/Stier zijn in 2020 verkeersveiligheidsmaatregelen aangebracht om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren en de gereden snelheden van het gemotoriseerde verkeer te verlagen. Om de gereden snelheden omlaag te krijgen is er gekozen om busvriendelijke drempels toe te passen en de maximumsnelheid ter hoogte van de kruisingen te verlagen naar 30km/u. Daarnaast zijn er verkeersborden met knipperbollen geplaatst, die weggebruikers moeten waarschuwen als er overstekende fietsers/voetgangers de kruising naderen.

Het project is gereed gekomen in 2020 en de doelstelling was om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren en de gereden snelheden van het gemotoriseerde verkeer te verlagen.

⁴⁰ Interviews

⁴¹ Proactief, Transparant, Daadkrachtig. Samenhangend Handhavingsbeleid Gemeente Overbetuwe 2014-2019, pagina 18.

⁴² Memo Verkeersveiligheidsprojecten, 19 oktober 2022

⁴³ Interview



Tijdens een digitale bijeenkomst in december 2020 tussen het wijkplatform en de gemeente Overbetuwe is vastgesteld dat er het beoogde effect duidelijk merkbaar is. De snelheid is flink teruggedrongen en auto's stoppen geregeld om kruisend (langzaam)verkeer over te laten steken. Oversteken voelt veiliger. Ouders durven hun kinderen (iets) meer vrijheid te geven en mogen jonger oversteken. Vooral de drempels en de dynamische bordsignalering zijn zeer effectief.

In de periode van 27 september tot 11 oktober 2020 is er een verkeers- en snelheidsmeting uitgevoerd waaruit is gebleken dat de snelheid in vergelijking met juni 2020 is afgenomen van gemiddeld 59 km/uur tot gemiddeld 40 km/uur. Een verschil dus van ongeveer 1/3e. Weliswaar ligt de gemiddelde snelheid nog steeds boven de ingestelde snelheid van 30km/u, maar wel ruim onder de 50km/uur. De gemeten snelheden bij Aamsepad in noordelijke richting zijn gelijk gebleven, in zuidelijke richting ietwat gedaald.

De gemeente Overbetuwe heeft geen klachten of meldingen ontvangen over de aangelegde maatregelen. Bij het Wijkplatform zijn enkele meldingen binnengekomen vanaf de Zwanenbloem en Legioen (parallelweg van de Ceintuurbaan) over toename van verkeer en snelheid.



Ceintuurbaan Elst

Spookruisingen Elst Noord

Om de verkeersveiligheid rondom de spoorwegovergangen te verbeteren is in 2019 gestart met het ongelijkvloers maken van spoorwegovergang langs de Rijksweg Noord door middel van een tunnel en het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang langs de 1e Weteringsewal met een viaduct. Daarnaast liggen er langs beide wegen nu vrijliggende fietspaden om het comfort en de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. Tot slot is de kruising Rijksweg Noord/1e Weteringsewal omgevormd tot een voorrangspein om de oversteekbaarheid voor overstekende fietsers te verbeteren.

De met de uitvoering van dit project beoogde doelen waren het intact houden en (verder) verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum van Elst, met een accent op de het in stand en verder versterken van de regionale functie. Daarnaast werd een betere en veiligere verkeersdoorstroming beoogt, voor zowel snel- als langzaam verkeer, op de Rijksweg Noord. Tot slot, een verbetering en intensivering van het treinvervoer op het spoortraject Elst. Het project is gerealiseerd in 2020 en 2021.



Inwoners en andere belanghebbenden zijn door de gemeente Overbetuwe betrokken bij de planvoorbereiding en uitvoering door middel van een projectwebsite, een e-mail en een nieuwsbrief. Daarnaast zijn er bewonersavonden georganiseerd met separate werkgroepen. Inwoners konden informatie ontvangen tijdens inloopmiddagen op de projectlocatie tijdens uitvoering.

Gezien de oplevering in oktober 2021 is het nog niet duidelijk wat het effect is op de verkeersveiligheid.. Er zijn echter metingen uitgevoerd in Elst Noord om de verkeerstromen te bepalen, maar deze waren tijdens ons onderzoek nog niet geanalyseerd.

Gedurende het project is de gemeenteraad over de voortgang geïnformeerd met informatiememo's en het jaarlijkse projectenboek.

Muskushouwsestraat, Heteren

Als onderdeel van de fietsagenda is er een vrijliggend fietspad aangelegd tussen de komgrens van Heteren en de kruising met de Weteringsewal. Dit vrijliggende fietspad moet het comfort en verkeersveiligheid voor het fietsverkeer tussen Heteren en Valburg verbeteren. Vanuit maatschappelijke partners wordt opgemerkt dat dit een mooi fietspad is dat 'van niks naar nergens' leidt. Een fietspad dat begint (of eindigt) op een bedrijventerrein zonder specifieke verkeersaanpassingen en eindigt (of begint) op een fietsonveilig wegvak. Dat geldt in zekere zin ook voor het in het vorige coalitieakkoord opgenomen vrij liggende fietspad langs de Linge. Het eerste stukje is gerealiseerd en dan houdt het op.

Het beoogde resultaat was het realiseren van een veilige fietsroute tussen Heteren en de overige kernen door middel van een tweerichtingen fietspad langs de Muskushouwsestraat. Het project is gerealiseerd in 2021 en was onderdeel van de (door de gemeenteraad vastgestelde) fietsagenda. Bij het opstellen daarvan zijn de dorpsraad Heteren en de Fietzersbond geraadpleegd. Bij de uitvoering zijn de aanwonenden geïnformeerd.

Extern betrokkenen geven aan dat andere ingrepen zoals de gewenste veilige sport- en schoolroute (Achterstraat en Polderstraat) in hun ogen een hogere prioriteit hadden moeten hebben dan dit project. Er zou sprake zijn geweest van 'laaghangend fruit', dat in hun ogen beter had kunnen wachten op de aanpak van de sport- en schoolroute.⁴⁴



Fietspad Muskushouwsestraat Heteren

⁴⁴ Interview



Bussel, Elst

Voor de bouw van het nieuwe OBC Elst aan de Bussel is in 2021 de kruising tussen de Bussel en de Volger aangepast. Bij de kruising is een fiets- en voetgangersoversteek gekomen, die ervoor moet zorgen dat fietsers in twee etappes kunnen oversteken. Daarnaast zijn er aan de noordzijde en de zuidzijde verkeersdrempels toegepast om de gereden snelheden van het autoverkeer te verlagen. Tot slot is het vrijliggende fietspad langs de Bussel verlengd tot aan het nieuwe OBC, zodat fietsverkeer vanuit de Wuurde richting het OBC niet meer hoeft oversteken.

Met enige regelmaat is er een nieuwsbrief uitgebracht met daarin de laatste ontwikkelingen rondom de bouw van het OBC en de inrichting van het openbare gebied. Deze nieuwsbrief is verzonden aan belanghebbenden, omwonenden en geïnteresseerden. De gemeenteraad is over de voortgang geïnformeerd via informatiememo's en het jaarlijkse projectenboek.

Er is een nulmeting uitgevoerd om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te meten. DE organisatie geeft aan dat er ultimo 2022 of begin 2023 een nieuwe meting volgt om de gereden snelheden te meten. Verder is er nog een melding binnengekomen van de Fietsersbond over de inrichting. Aan de hand van de metingen wordt samen met de Fietsersbond de verkeerssituatie beoordeeld.

Flessestraat, Heteren

Op dit moment wordt de laatste hand gelegd voor de oplevering van het vernieuwde centrum in Heteren. Eén van de onderdelen was de herinrichting van de Flessestraat vanaf de kruising met de Kamperfoeliestraat tot aan de Kastanjelaan. In het verleden was dit een 50km/u weg met aan beide zijden van de rijbaan fietsstroken. Om het centrum levendiger te maken en de verkeersveiligheid te verbeteren is er besloten om de Flessestraat opnieuw in te richten. Daarnaast heeft de herinrichting als doel om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. De maximumsnelheid op de Flessestraat is verlaagd naar 30km/u. Daarnaast zijn de rechtstanden eruit gehaald, wat moet zorgen dat het gemotoriseerde verkeer wordt gedwongen om langzamer te gaan rijden.



Flessestraat Heteren

Het gedeelte van de Flessestraat tussen de Kamperfoeliestraat en de Narcissenstraat is gereed. Het gedeelte van de Flessestraat tussen de Narcissenstraat en de Kastanjelaan wordt naar verwachting in 2023 afgerond.



Bewoners, ondernemers, de Oranjevereniging en de dorpsraad zijn betrokken geweest bij de planvoorbereiding door middel van een co-creatie bij de totstandkoming van het ontwerp.

De gemeenteraad is over de voortgang geïnformeerd via informatiememo's en het jaarlijkse projectenboek. Het project is niet afgerond, vandaar dat er nog geen verkeersmonitoring is uitgevoerd. Inwoners geven aan (zeer) tevreden te zijn over de wijze waarop zij zijn betrokken bij de planvorming van het project.

Wel merken geïnterviewden op dat aanpassingen op verzoek van betrokken weggebruikers en omwonenden tijdens de realisatie (in het wegoppervlak en de beoogde versmallingen) mogelijk tot een (vanuit verkeersveiligheidsoptiek) suboptimaal resultaat (kunnen) leiden. De inrichting nodigt zo niet (meer) uit de gewenste maximumsnelheid.⁴⁵

8. Resultaten

Er is veel gedaan aan verkeer en aan verkeersveiligheid. Zoveel is duidelijk. Weliswaar is er relatief weinig documentatie over de uitgevoerde projecten aangetroffen, verkeerskundige ingrepen laten zich relatief eenvoudig in beeld brengen door een schouw binnen de gemeente en door gesprekken met direct betrokkenen.

Kijkend naar de door de raad vastgestelde doelen lijkt het zinvol om de periode voorafgaand aan de vaststelling van het onderzochte beleid te vergelijken met de laatste jaren voorafgaand aan het nieuwe beleid. En omdat 2020 en 2021 vanwege de pandemie waarschijnlijk uitzonderlijke jaren zijn geweest hebben we de periode 2017-2019 genomen.

In de (3-jaars-) periode 2001-2003 vielen er binnen de gemeente Overbetuwe 173 verkeersslachtoffers, waarvan 1 dode. In de (3-jaars-) periode 2017-2019 waren er in de gemeente Overbetuwe 112 verkeersslachtoffers te betreuren, waaronder helaas 7 dodelijke.

Dat wil zeggen 61 minder verkeersslachtoffers, hetgeen een reductie betekent van ruim 35%. Daarbij dient echter nadrukkelijk opgemerkt te worden dat in het aantal slachtoffers in de periode 2001-2003 de ongevals cijfers op de (Overbetuwse gedeelten van de) A15, A50 en A325 niet zijn meegenomen. Hoewel dit niet geldt voor het aantal dodelijke slachtoffers is de daadwerkelijke afname van het aantal verkeersslachtoffers in Overbetuwe dus nog iets groter. Dit is een opvallend gegeven de landelijke stijging van het aantal verkeersslachtoffers met circa 25% in dezelfde periode (2003-2019). Wij vinden het daarmee aannemelijk te veronderstellen dat (de uitvoering van) het lokaal beleid daarmee doeltreffend is geweest. Het aantal dodelijke slachtoffers is weliswaar iets toegenomen, maar deze zijn niet geheel vergelijkbaar omdat in de recentere cijfers (anders dan in de periode 2001-2003) ook de dodelijke slachtoffers op de (in Overbetuwe gelegen) snelwegen zijn meegenomen en is het aantal verkeersdoden naar onze overtuiging te gering om daar betrouwbare conclusies aan te verbinden.

Zoals eerder aangegeven zijn er een groot aantal fysieke projecten gerealiseerd die, naar het oordeel van de door ons geïnterviewde betrokkenen, een positieve invloed hebben gehad op de verkeersveiligheid. Ter illustratie merkt één van de geïnterviewden op dat kinderen (die voorheen niet zelfstandig konden oversteken) nu zelfstandig naar school kunnen gaan.

⁴⁵ Interviews



Drie kanttekeningen dienen daarbij wel te worden gemaakt. Niet altijd zijn de gekozen projecten die projecten geweest die de (vanuit de optiek van de inwoners) meeste impact hadden kunnen hebben. Daarnaast zijn fysieke ingrepen zonder aanvullende maatregelen vaak ontoereikend. Zowel gedragsverandering (bijvoorbeeld door het plaatsen van snelheidsborden)⁴⁶ als handhaving (in de vorm van periodieke acties of camera's) zijn soms noodzakelijk om het gewenste verkeersgedrag te stimuleren of af te dwingen. Tot slot wordt door (organisaties van) inwoners na de projectrealisatie een evaluatie gemist en lijkt er minder aandacht voor kleine aanpassingen in de directe omgeving (zoals bijvoorbeeld haaiantanden op de fietsstroken op de bruggen, wijk inwaarts) en onderhoud, hetgeen ten koste gaat van de verkeersveiligheid.⁴⁷ Ter illustratie werd hier geduid op het onderhoud aan de wegbelijning.

9. Doelmatigheid

Graag hadden we aangegeven hoe de uitgaven van de gemeente Overbetuwe voor verkeersveiligheid zich verhouden tot andere (vergelijkbare) gemeenten en hoe deze zich laten relateren tot de gemeenteraad geformuleerde en door de organisatie behaalde doelen. De relatie dus tussen de ingezette middelen en de resultaten. Die puzzel is echter dermate complex gebleken dat we deze niet hebben kunnen leggen. Voor het (aangekondigde) actieplan Verkeersveiligheid is in 2023 €40.000 opgenomen in de programmabegroting, gevolgd door een structureel budget à €50.000 voor verkeersplannen per kern.⁴⁸ Dit budget met zal worden aangewend ten behoeve van het opstellen van het actieplan en de verkeersplannen.⁴⁹

10. Monitoring en controle door de gemeenteraad

Monitoring en (op basis daarvan) controle door de gemeenteraad kan plaats vinden aan de hand van informatie en rapportages die het college van B&W de raad ter beschikking stelt.

BLIQ

In de specifiek op Overbetuwe gerichte verkeersveiligheidsrapportage (BLIQ) wordt jaarlijks o.a. gerapporteerd over de ongevallenstatistieken en de frequentie van verkeersovertredingen. De rapportage wordt samengesteld uit data uit VIA-software⁵⁰ en is het resultaat van de samenwerking tussen de regio, wegbeheerders en politie. VIA-software maakt het (eerder genoemde) risicogestuurd werken door gemeenten mogelijk. Ook de gemeente Overbetuwe heeft toegang tot deze data en maakt daar (incidenteel) gebruik van.

In deze monitor treft u ook de top-10 van gevaarlijkste kruispunten en de top-10 gevaarlijkste trajecten aan. Een bijzonder -naar onze overtuiging opmerkelijke- figuur in de rapportage is het aantal verkeersslachtoffers per dag. Zeer opvallend is de relatief hoge frequentie in de nacht van zaterdag op zondag en zondag overdag (ondanks een gemiddeld lager aantal verplaatsingen). Dit doet een verband vermoeden met uitgaans- en recreatieverkeer.

⁴⁶ Een snelheidsbord, ook DSI (dynamisch snelheidsindicator) genoemd, wordt gebruikt om de automobilisten te confronteren met hun snelheid

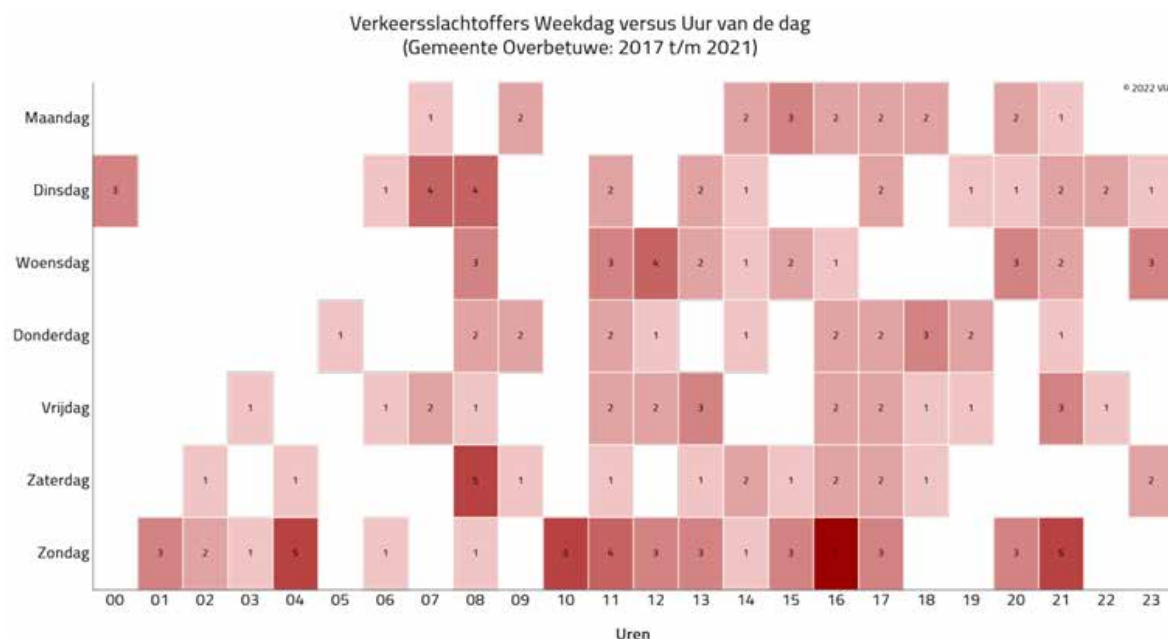
⁴⁷ Interviews

⁴⁸ Programmabegroting 2023-2026, pagina 93

⁴⁹ Ambtelijk wederhoor, 8 december 2022

⁵⁰ Verkeerskundig ICT-bureau VIA





(uit: BLIQ 2020)

P&C-documenten

Overbetuwe werkt met uitvoeringsprogramma's voor afzonderlijke bestuursperioden (2018-2022; 2022-2016). Aan de hand van de daarin opgenomen speerpunten laat zich de uitvoering daarvan in de opeenvolgende jaarstukken goed volgen.

Rapportages en evaluaties

Behoudens de in de jaarstukken aangetroffen informatie hebben wij geen rapportages of evaluaties van het verkeers(veiligheids)beleid of ten aanzien van verkeersprojecten aangetroffen. De aangekondigde jaarlijkse rapportage (op basis van het in 2021 vastgestelde ambitiedocument) vindt voor het eerst plaats in het eerste kwartaal 2023 op basis van monitoring die eind 2022 plaats vindt.⁵¹ Hoewel er frequent overleg plaats vindt met extern betrokkenen (over concrete projecten) hebben deze overleggen geen evaluatief karakter. Zo merkte één van geïnterviewden op dat erftoegangs-wegen over het algemeen (tweebaans) breed zijn uitgevoerd, hoewel (zeker vanuit verkeersveiligheids-optiek) een andere, smallere uitvoering meer voor de hand zou hebben gelegen.⁵²

Raadvragen

De gemeenteraad stelt met enige regelmaat schriftelijke vragen, met name gericht op de realisering van projecten of naar aanleiding van concrete knelpunten. Een voorbeeld daarvan zijn de schriftelijke vragen van BOB, D66 en GBO inzake de reconstructie van de fietsinfrastructuur in het kader van Knoop 38.⁵³

Raadsmoties

De gemeenteraad van Overbetuwe houdt actief de vinger aan de pols op het gebied van verkeersveiligheid. Niet alleen uit de raadvragen blijkt namelijk dat verkeersveiligheid een onderwerp is dat de aandacht de gemeenteraad heeft, maar ook uit moties. De gemeenteraad van Overbetuwe neemt op basis van eigen waarneming zelf het initiatief om beleid en uitvoering bij te stellen. Een viertal voorbeelden illustreren dit.

⁵¹ Interviews

⁵² Interviews

⁵³ Schriftelijke vragen, 14 juni 2022 (kenmerk 2022-023022)



Zo neemt de raad een motie aan die het college verzoekt onderzoek te doen naar het verkeersveilig maken van de Peperstraat.⁵⁴ Duidelijk is ook de intentie om eventuele maatregelen voorafgaand aan bespreking met de raad te communiceren en af te stemmen met omwonenden en betrokkenen.

Daarnaast neemt de raad een motie aan om -voorafgaand aan het nog vast te stellen ambitiedocument- geen bezuinigingen in te boeken op verkeersmaatregelen⁵⁵ Ook hier dringt de raad aan op interactie met de inwoners of andere belanghebbenden bij door hen aangedragen verkeersknelpunten en het opstellen van een plan van aanpak op basis van de grootste knelpunten per kern.

Een ander voorbeeld is de motie 'Omgeving A325 veilig en bereikbaar'⁵⁶ waarin de raad het college onder andere oproept om met name de fietsverbindingen veiliger te maken, o.a. door het realiseren van vrij liggende fietsverbindingen en de aanpak van een aantal kruispunten.

Een vierde voorbeeld is de motie waarin de raad het college verzoekt om een onderzoek in te stellen naar de verkeersveiligheid rondom scholen en sportaccommodaties.⁵⁷

Alle vier genoemde moties zijn door het college opgepakt en in verschillende stadia van uitvoering.

Conclusie

1. De gemeente Overbetuwe heeft 8 jaar gewerkt met een gedateerd beleidskader;
2. De vijf door ons onderzochte projecten zijn geheel uitgevoerd en hebben geleid tot vermindering van de verkeersonveiligheid. Soms is het effect minder dan beoogd als gevolg van aanpassingen tijdens de projectrealisatie;
3. De doelstelling om het (absoluut) aantal verkeersslachtoffers te verminderen lijkt in de periode 2001 - 2022 ruimschoots gehaald, ook in vergelijking met de landelijke ontwikkeling;
4. De doelstelling om de sociale veiligheid voor de fietser en OV-reiziger te verbeteren zodat fiets en openbaar vervoer aantrekkelijker worden als alternatief voor de auto, is door de aanleg van vrijliggende (en in toenemende mate verlichte) fietspaden en de aanleg van fietsstallingen nabij OV-opstapplaatsen ingevuld;
5. De insteek van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid was vooral gericht op fysieke ingrepen in de openbare ruimte, veel minder op gedragsverandering. Dat lijkt inmiddels veranderd;
6. Ervaringen van (organisaties van) betrokkenen met de gemeente Overbetuwe zijn over het algemeen positief, zowel ten aanzien van hun inbreng als ten aanzien van het resultaat. Een aandachtspunt is de nazorg, zowel ten aanzien van de mening met betrekking tot de tevredenheid van belanghebbenden als het met betrekking tot het onderhoud;
7. Het lokaal handhavingsbeleid is gedateerd. Binnen het handhavingsbeleid is er (behoudens rondom verkeersopbrekingen) geen aandacht voor verkeershandhaving;
8. Verkeersveiligheid is als één van de vier thema's uit de mobiliteitsvisie (nog) onvoldoende geconcretiseerd, het in 2021 aangekondigde verkeersveiligheidsplan is niet aangetroffen;
9. Verkeersveiligheid heeft de actieve aandacht van de raad, blijkend uit schriftelijke vragen en raadsnoties;
10. Weliswaar is de raad geïnformeerd de afgelopen jaren geïnformeerd over de voortgang van individuele projecten, op het geheel van het verkeers(veiligheids)beleid was er sprake van gebrekkige (op de raad afgestemde) bestuursinformatie. De afgesproken jaarlijkse terugkoppeling aan de raad heeft in 2022 niet plaats gevonden. Deze vindt plaats in het eerste kwartaal van 2023.

⁵⁴ Motie, 26 januari 2021

⁵⁵ Motie, 3 november 2020

⁵⁶ Motie, 5 november 2021

⁵⁷ Motie, 6 november 2018



Aanbevelingen

1. Actualiseer uw beleidskaders tijdiger, leg zo nodig een beleidskalender aan waarin eenvoudig de te actualiseren documenten zijn terug te vinden;
2. Geef (meer) aandacht aan de niet-fysieke aspecten van verkeersveiligheid en richt u daarbij op de (in ons onderzoek aangegeven) kwetsbare groepen. Heb aandacht voor het aspect verkeersgedrag. Onderzoek de opvallende, ongelijke spreiding van ongevallen over de week;
3. Actualiseer uw handhavingsbeleid. Overweeg verkeershandhaving nadrukkelijker in uw handhavingsbeleid op te nemen;
4. Concretiseer uw aanpak met betrekking tot verkeersveiligheid, bijvoorbeeld in de vorm van het eerder door het college aangekondigde verkeersveiligheidsplan;
5. Waak ervoor dat tijdens de realisatie van verkeersprojecten het beoogde effect op de verkeersveiligheid niet wordt gehaald als gevolg van (goedbedoelde) aanpassingen tijdens de projectuitvoering;
6. Concentreer de beleidsmonitoring tot een (veel) bescheidener aantal documenten, zoals de jaarstukken en de bestuurlijke (P&C-)rapportages en/of zie toe op de naleving van gemaakte afspraken met betrekking tot monitoring, dus niet alleen ten aanzien van de voortgang van (individuele) projecten, maar ook ten aanzien van de realisatie van de vastgestelde beleidsdoelen.



Bestuurlijke reactie



Aan de Rekenkamer
t.a.v. Dhr. Smeets

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum	Verzonden d.d.
Onderwerp:		Behandeld door V. Dinnissen	Telefoonnummer 0481362179	Bijlage(n)

Geachte heer Smeets,

Op 13 december 2022 ontvingen wij het conceptrapport Veilig op (de) weg, Onderzoek naar het lokaal verkeers(veiligheids)beleid van Overbetuwe. We zouden graag meer tijd hebben om een definitieve reactie voor te bereiden. In deze brief geven wij daarom onze eerste reactie op het conceptrapport.

Algemeen

Het conceptrapport bevat een duidelijke uiteenzetting over uw onderzoek naar het verkeers(veiligheids)beleid van de gemeente Overbetuwe. U concludeert dat op basis van het onderzoek de uitvoering van het lokale beleid doeltreffend is geweest. We zullen ons blijven inzetten om ook de komende jaren de verkeersveiligheid op het wegennet te waarborgen. De aanbevelingen uit het rapport zullen we hierin meenemen. Hierbij al een eerste doorkijk hoe we dit willen gaan vormgeven. Voorgaand eerst onze opmerkingen op het rapport.

Reactie conceptrapport

In het onderzoek wordt teruggekeken naar het 'oude' gemeentelijk beleid, het huidige beleid en ongevallencijfers. Eerst wordt een analyse gegeven van de ongevallencijfers, vervolgens wordt er ingegaan op coalitieprogramma uit 2022 en dan het op te stellen verkeersveiligheidsplan. Daarna volgt het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe uit 2003 en daarna de visie op mobiliteit (Ambitiedocument Overbetuwe 2030 sociale, slimme en schone mobiliteit) en de Actieagenda. In deze opsomming missen we de budgetten die er zijn voor het aanleggen van fietsvoorzieningen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Er wordt aangegeven dat deze niet te vinden zijn. In het uitvoeringsprogramma 2022-2026 en de begroting zijn deze echter wel opgenomen. Ook de inspanning die het college levert aan de doelstelling uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030, een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Gestreefd wordt naar een jaarlijkse vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Er wordt aangegeven dat in het startgesprek u bent geconfronteerd met het Ambitiedocument Overbetuwe 2030 sociale, slimme en schone mobiliteit. Dit verbaast ons omdat het stuk in 2020 is vastgesteld door de raad.



Er wordt aangehaald dat in de periode voorafgaand aan het GMO (voor 2003) slechts 65% van de beoogde maatregelen is uitgevoerd. Er wordt niet nagegaan waarom dit zo is. Waren de maatregelen nog relevant of zijn ze opgenomen in andere projecten? Deze opsomming is nu niet goed te plaatsen.

In hoofdstuk 5 wordt aangegeven dat over het algemeen lastig is om contact te krijgen te krijgen met bestuurder(s). We herkennen ons niet in dit beeld. In de afgelopen periode is er geregeld overleg geweest met bewoners(vertegenwoordiging) over meldingen of projecten.

Er wordt een opsomming gegeven van activiteiten in hoofdstuk 6. U geeft aan dat het aantal aangebrachte lijnen, opstelstroken, borden en verkeersregelininstallaties weinig overzichtelijk is op een aantal kruispunten. U geeft aan dat het waarom van deze 'drukke verwijzingen' wordt verwezen naar wensen van buurtbewoners. Deze redeneerlijn volgen we niet. Naast de wettelijke regelgeving bepalen we in een participatieproces de maatregelen met bewoners en gebruikers. Op basis van ervaringen willen we de verkeersveiligheid juist verbeteren.

Beleidskaders

U adviseert om beleidskaders tijdiger te actualiseren en zo nodig een beleidskalender aan te leggen waarin eenvoudig de te actualiseren documenten zijn terug te vinden. U noemt hierbij concreet het handhavingsbeleid. Wij delen uw mening en zijn in 2022 reeds gestart met de voorbereidingen. In 2023 ligt er een nieuw plan. Verder mist u het aangekondigde verkeersveiligheidsplan. Ook deze wordt in 2023 opgepakt. Beide plannen zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma 2022-2026. Het beter terug kunnen vinden van beleidsdocumenten is een aandachtspunt. We gaan na hoe we dit kunnen verbeteren.

Verkeersveiligheid Overbetuwe

In uw analyse komen punten terug zoals meer aandacht hebben voor de niet-fysieke aspecten van verkeersveiligheid, de kwetsbare groepen, verkeersgedrag en de spreiding van ongevallen over de week. We zullen deze aandachtspunten meenemen in het op te stellen verkeersveiligheidsplan.

Communicatie

Ervaringen van (organisaties van) betrokkenen met de gemeente Overbetuwe zijn over het algemeen positief blijkt uit het rapport, zowel ten aanzien van hun inbreng als ten aanzien van het resultaat. Dit vinden we positief om terug te horen. Het aandachtspunt over de nazorg, zowel ten aanzien van de mening met betrekking tot de tevredenheid van belanghebbenden als het met betrekking tot het onderhoud, zullen we meenemen bij de uitvoering van nieuwe projecten.

Beoogde effect op de verkeersveiligheid

U adviseert om ervoor te waken dat tijdens de realisatie van verkeersprojecten het beoogde effect op de verkeersveiligheid niet wordt gehaald als gevolg van (goedbedoelde) aanpassingen tijdens de projectuitvoering. We zullen het aandachtspunt meenemen bij de uitwerking van nieuwe verkeersprojecten.

Beleidsmonitoring

U doet de aanbeveling om beleidsmonitoring te verbeteren. Dit geldt niet alleen ten aanzien van de voortgang van (individuele) projecten, maar ook ten aanzien van de realisatie van de vastgestelde beleidsdoelen. We pakken dit in eerste instantie op met de monitoring van het Ambitiedocument Overbetuwe 2030 sociale slimme en schone mobiliteit. In de Actieagenda 2022 is de aanpak van deze monitoring beschreven. De resultaten van deze monitoring zullen in Q1 2023 gereed zijn en gedeeld worden met de raad.

Wij danken u hartelijk dat u de tijd en moeite heeft genomen om dit onderzoek uit te voeren.



Hoogachtend,

burgemeester en wethouders,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

P.J.E. Breukers

R.P. Hoytink-Roubos



Nawoord

Op basis van de door ons ontvangen bestuurlijke reactie kregen wij de indruk dat het een voorlopige reactie betrof welke nog zou worden opgevolgd door een definitieve editie. Dit bleek een misverstand, immers het voorlopige karakter van de bestuurlijke reactie zou betrekking hebben op de nog in tijd volgende behandeling van het rapport door de gemeenteraad. Op basis daarvan zou een definitieve reactie van het college volgen.

De opmerking in de reactie dat wij pas tijdens het startgesprek werden geconfronteerd met het Ambitiedocument Overbetuwe 2030 sociale, slimme en schone mobiliteit begrijpen wij niet. Het startgesprek heeft immers juist tot doel om afspraken te maken over de aanlevering van documenten door de organisatie en andere voor het onderzoek noodzakelijk informatie.

Ook de opmerking dat wij het aangekondigde, in 2023 door het college op te pakken verkeersveiligheidsplan, zouden hebben gemist wordt door ons niet begrepen. In het rapport staat daar immers over: "Hoewel wij ook in een collegevoorstel van februari 2021 een verwijzing hebben aangetroffen naar een op te stellen verkeersveiligheidsplan hebben wij deze in de documentatie niet aangetroffen. De organisatie geeft aan dat deze begin 2023 zal verschijnen en aan de raad worden aangeboden." Dat hebben wij dus niet gemist.

Wat betreft de onoverzichtelijkheid van een aantal kruisingen in Elst (als gevolg van de hoeveelheid lijnen, opstelstroken, borden en verkeersregelininstallaties) hebben wij aangegeven dat dit ons is opgevallen. Het college geeft aan deze redeneerlijn niet te volgen en dat dit juist het gevolg is van het volgen van wettelijke regelgeving en een participatieproces met bewoners en gebruikers op basis waarvan de maatregelen worden bepaald.

Dit doet, naar onze mening, niets af aan hetgeen ons is opgevallen, namelijk dat een aantal kruisingen een erg onoverzichtelijke indruk maakt. Onze indruk is namelijk niet afhankelijk van hetgeen er aan de keuze van de inrichting vooraf is gegaan. De foto op de voorzijde van ons rapport is daar een goed voorbeeld van (kruising Rijksweg-Noord/ Griegstraat). Wij delen de (schijnbaar) impliciete conclusie uit de bestuurlijke reactie dat een optelsom van wettelijke voorschriften en inwonersvoorkeuren een garantie zouden zijn voor overzichtelijkheid niet.

Tot slot zijn wij verheugd over de wijze waarop het college de in het rapport opgenomen aanbevelingen meeneemt in de toekomstige voorbereiding en uitvoering van het lokaal verkeers(veiligheids-) beleid.



Documentatie

- i. Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe 2003-2013, 2003
- ii. Coalitieprogramma op hoofdlijnen Gemeente Overbetuwe 2022-2026, Samen aan zet!, april 2022
- iii. Ambitiedocument Overbetuwe 2030 sociale, slimme en schone mobiliteit
- iv. Actieagenda 2022 sociale, slimme en schone mobiliteit
- v. Fietsnota Overbetuwe fiets verder, Naar een optimaal fietsnetwerk tussen de kernen
- vi. Omgevingsvisie Overbetuwe 2040
- vii. Routekaart Duurzaam Overbetuwe
- viii. Ambitie Boven-Linge
- ix. Nota Parkeernormen 2016
- x. Integraal Kwaliteitsplan Openbare Ruimte
- xi. Beleidsregel uitwegen gemeente Overbetuwe 2012
- xii. Parkeerverordening gemeente Overbetuwe 2013
- xiii. Handboek locatie eisen 2022
- xiv. Strategische agenda middengebied Overbetuwe en Lingewaard
- xv. Regionale agenda Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen (opgave Verbonden regio)
- xvi. Visie voor een bereikbaar Gelderland
- xvii. Onderzoek dorpsprofielen, rekenkamercommissie Overbetuwe, maart 2022
- xviii. Campagnekalender Overbetuwe 2022
- xix. BLIQ, Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Overbetuwe, Verkeersveiligheidsrapportage Periode 2017 t/m 2021, 4 april 2022
- xx. SWOV, Ernstig verkeersgewonden 2019, Schatting van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2019, Den Haag 2020
- xxi. SWOV, De Staat van de Verkeersveiligheid 2020
- xxii. Verkeersonderzoek Overbetuwe met cadeaubon als lokkertje, De Gelderlander 2 augustus 2022
- xxiii. Proactief, Transparant, Daadkrachtig. Samenhangend Handhavingsbeleid Gemeente Overbetuwe 2014-2019
- xxiv. L.R.H. Smeets, Spatial Planning: Urban and Regional Mobility, februari 2022
- xxv. Gemeente Overbetuwe Uitvoeringsprogramma 2022-2026, 6 september 2022 (Registratienummer: 2022-038400)
- xxvi. Optimalisatie fietsnetwerk tussen de kernen, 14 november 2017 (17rv000096)
- xxvii. Beleidsplan 'Licht in Overbetuwe' (<https://www.lichtinoverbetuwe.nl/#welkom>)
- xxviii. Voortgang ambitiedocument 'Overbetuwe 2030; Sociale, slimme en schone mobiliteit', 14 januari 2021
- xxix. Verkeerscampagnekalender Overbetuwe 2022
- xxx. Evaluatie GMO 2003-2013, 11 januari 2010

Geïnterviewden

- Vincent Dinnissen, Mardy Spijker en Luuk van Teeffelen, beleidsmedewerkers Gemeente Overbetuwe (19 juli 2022)
- Vincent Dinnissen en Mardy Spijker, beleidsmedewerkers Gemeente Overbetuwe (7 oktober 2022)
- Willem van Middendorp, Fietsersbond Overbetuwe (7 oktober 2022)
- Marinus van der Linde, secretaris Dorpsraad Heteren (2 november 2022)
- Berend Jan Luchtenberg, verkeersadviseur Nationale Politie (3 november 2022)
- Martijn Faber, lid wijkplatform Elst Oost (11 november 2022)





Dorpsstraat 67
6661 EH Elst
Postbus 11
6660 AA Elst
telefoon (0481) 362 300
fax (0481) 372 482

info@overbetuwe.nl
www.overbetuwe.nl