

Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO) 2003 – 2013

Eindrapportage

Definitief

Gemeente Overbetuwe

Grontmij Advies & Techniek bv
Vestiging Gelderland
Arnhem, 23 december 2004

Verantwoording

Titel : Gemeentelijk Mobiliteitsplan
Overbetuwe (GMO) 2003 – 2013

Projectnummer : 154459

Documentnummer : 12002461

Revisie : 3

Datum : 23 december 2004

Auteur(s) : ing. P.C.T. van Lier, ing. N. van den Brink

e-mail adres : paul.vanlier@grontmij.nl

Gecontroleerd : drs. ing. C.P. van der Meijden

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd : drs. H.J. Zwartbol

Paraaf goedgekeurd :

Inhoudsopgave

Samenvatting Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe 2003-2013 (GMO).5

1	Een gemeentelijk mobiliteitsplan	10
1.1	Aanleiding.....	10
1.2	Doelstelling GMO.....	10
1.3	Leeswijzer	10
2	Beleidskader verkeer en vervoer	11
2.1	Algemeen	11
2.2	Nationaal beleid	11
2.2.1	Provinciaal beleid	12
2.2.2	KAN Beleid	13
2.2.3	Gemeentelijk beleid	14
3	Evaluatie uitgevoerde verkeersmaatregelen	15
3.1	Algemeen	15
3.2	Uitgevoerde landelijke maatregelen.....	15
3.3	Uitgevoerde verkeersmaatregelen gebiedsontsluitingswegen (vanaf 1997)	15
3.4	Uitgevoerde verkeersmaatregelen op erftoegangswegen (vanaf 1997)	16
3.5	Conclusies evaluatie verkeersmaatregelen.....	16
4	Verkeerssituatie Overbetuwe in 2003	19
4.1	Algemeen	19
4.2	Demografie en geografie.....	19
4.3	Huidige verkeersstructuur	19
4.4	Bereikbaarheid	23
4.5	Verkeersveiligheid	27
4.6	Leefbaarheid	31
5	Ruimtelijke ontwikkelingen.....	32
5.1	Kadernota Visie op Ruimte.....	32
5.2	Woningbouwlocaties.....	32
5.3	Bedrijventerreinen	32
5.4	Overig	33
6	Ambitie en visie GMO.....	34
6.1	Visie op verkeer in Overbetuwe	34
6.1.1	Verkeer en ruimte, een interessante combinatie	34
6.1.2	Verkeer & ligging Overbetuwe.....	37
6.1.3	Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.....	37
6.1.4	'Waar zouden we zijn zonder de trein?'	39
6.1.5	'Wordt er straks nog gefietst?'	39
6.2	Knelpunten	39
6.3	De visie op het oplossen van deze knelpunten.....	41
6.4	Wensbeelden GMO	46

Inhoud (vervolg)

7	Dynamisch verkeersmodel GMO	48
7.1	Dynamisch Verkeersmodel	48
7.2	Bouw verkeersmodel	48
7.3	Toetsing	50
7.4	Modelvarianten	50
7.5	Effectbeschrijvingen modelberekeningen	54
7.5.1	Referentie 2013	54
7.5.2	Variant 1	54
7.5.3	Variant 2	56
7.5.4	Variant 3	58
7.5.5	Variant 4	60
7.5.6	Variant 5	60
7.5.7	Variant 6	61
7.6	Conclusies modelberekeningen	62
8	Mobiliteitsplan Overbetuwe	64
8.1	Plan	64
8.2	Auto	64
8.3	Openbaar Vervoer	65
8.4	Fiets	65
8.5	Voetganger	66
8.6	Parkeren	66
9	Maatregelpakket GMO	68
9.1	Infrastructurele maatregelen op gebiedsontsluitingswegen	68
9.2	Infrastructurele maatregelen op erftoegangswegen	69
9.3	Kosten infrastructurele maatregelen	70
9.4	Niet-infrastructurele maatregelen	71

BIJLAGEN

Bijlage 1:	Overzicht verkeersmaatregelen (hoofd)wegen-structuur voormalige gemeenten Elst, Heteren en Valburg
Bijlage 2:	Indeling wegcategorieën en essentiële inrichtingskenmerken
Bijlage 3:	Verkeersveiligheidsgegevens Overbetuwe
Bijlage 4a:	Deelnemerslijst werkconferenties
Bijlage 4b:	Resultaten werkconferenties
Bijlage 5:	Resultaten verkeersmodelberekeningen
Bijlage 6:	Overzicht inspraakprocedure GMO
Bijlage 7:	Raadsbesluit inzake GMO d.d. 30 november 2004
Bijlage 8:	Overzicht figuren en foto's

Samenvatting Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe 2003-2013 (GMO)

Aanleiding GMO

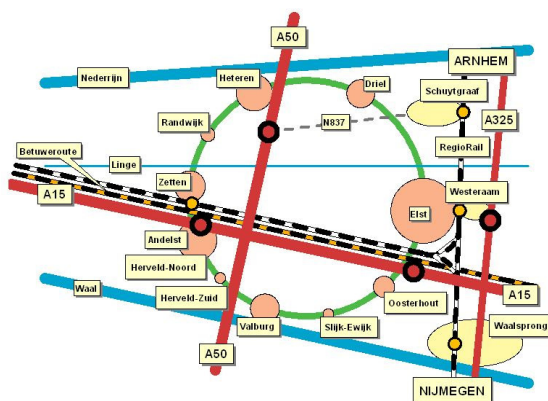
De grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in het knooppunt Arnhem - Nijmegen hebben een forse toename van de verkeersbewegingen tot gevolg. Dit heeft de nodige consequenties voor de afwikkeling van het verkeer en vervoer in de gemeente Overbetuwe. De gemeente Overbetuwe is per 1 januari 2001 ontstaan uit de samenvoeging van de drie gemeenten Elst, Heteren en Valburg. De gemeente Overbetuwe heeft behoefte aan een integraal mobiliteitsplan voor het gehele grondgebied, waarbij de verkeersplannen van de voormalige gemeenten op elkaar worden afgestemd. Het GMO is gericht op de verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Doelstelling GMO

Het GMO dient de komende jaren tot 2013 de kapstok te zijn van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid en dient een samenhangend pakket van maatregelen te bevatten die zorg dragen voor een doelmatige en veilige afwikkeling van de verkeersstromen op het Overbetuwse wegennet waarbij alle vormen van verkeershinder zoveel mogelijk worden beperkt.

Visie GMO

De verkeersvisie GMO behelst het zorgdragen voor een duidelijke en verkeersveilige verkeersafwikkeling op het 'Rondje Overbetuwe'. Prioriteit voor openbaar vervoer via het spoor, wellicht via het water en het CVV. Ketennobiliteit dient te worden gestimuleerd. In combinatie hiermee dient nog sterker dan nu al het geval is te worden ingezet op de ontwikkeling van het openbaar vervoer op de as Arnhem-Elst-Nijmegen en op de as Elst – Zetten/Andelst – Tiel. Bovendien is er ruime aandacht voor fietsers en voetgangers in de kernen noodzakelijk, alsmede aandacht voor rechtstreekse veilige fietsroutes tussen de kernen via het verkeersluwe binnengebied.



Figuur : totaalvisie verkeer Overbetuwe

Voorts is in de verkeersvisie van dit GMO ruim baan voor de uitbreiding van de (rivieroverschrijdende) capaciteit van Rijksweg A50. Een verlengde A73 past minder in deze visie omdat dit een verdere versnippering van het grondgebied van Overbetuwe teweeg zou brengen. De gemeente Overbetuwe stelt echter nadrukkelijk eerst de resultaten van de MilieuEffectRapportages (MER A50 en MER A73) af te wachten alvorens hier een definitief standpunt over in te nemen.

Dynamisch verkeersmodel GMO

Centraal in de aanpak van de kwantitatieve verkeersanalyse voor het GMO staat het gebruik van het dynamische verkeerssimulatiemodel Paramics, dat is gebaseerd op (een uitsnede van) de Regionale VerkeersMilieuKaart (RVMK) van de Regio Arnhem. Op basis van het getoetste simulatiemodel van het basisjaar 2003 is een referentie model voor 2013 ontwikkeld. Dit model bevat de volgende extra infrastructuur ten opzichte van de huidige situatie:

- Realisatie N837, zonder aangesloten Grote Molenstraat;
- Realisatie Verlengde Rijnstraat;
- Parklaan + "de Haak" in VINEX - locatie Westeraam gerealiseerd;
- Zuidtangent alleen ten westen van de Rijksweg Zuid bij Elst;
- Spoorwegovergangen blijven gelijkvloers;
- Verkeerslichtenregeling bij de aansluiting van de A325 bij Arnhem.

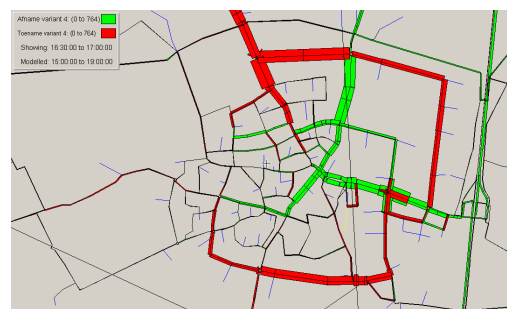
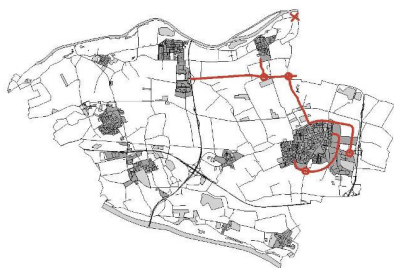
Doorrekening van de referentievariant leverde de volgende knelpunten op:

- Aansluiting Heteren: door de aansluiting van de N837 is extra capaciteit noodzakelijk. Bij congestie op de A50 (beide richtingen) zal de verkeersdruk op de aansluiting nog verder toenemen.
- Aansluitingen A15: ter hoogte van Andelst en Elst is de verkeersdruk op de aansluiting groot en de huidige verkeerslichtenregelingen dienen aangepast te worden.
- Knooppunt Valburg: vooral op de A50 ter hoogte van het knooppunt ontstaat congestie bij het in- en uitvoegen.
- Aansluitingen A325: met de extra capaciteit is de doorstroming op het hoofdwegennet wel voldoende, maar de afwikkeling van het verkeer op het onderliggende wegennet is nog moeilijk.
- Elst: zowel bij de spoorwegovergangen als bij de kruispunten op de Rijksweg Noord (in Elst) ontstaan lange wachtrijen.

Naar aanleiding van deze knelpunten zijn een zestal modelvarianten doorgerekend. Op basis van de resultaten van deze modelberekeningen is variant 4 als voorkeursvariant naar voren gekomen.

Ten opzichte van referentievariant 2013 zijn in variant 4 de volgende infrastructuurle maatregelen toegevoegd (zie figuren):

- Grote Molenstraat is aangesloten op de N837
- Zuidtangent tussen Rijksweg Zuid en Industrieweg Oost bij Elst
- Een noordelijke tangent bij Elst, tussen de Rijksweg Noord en de Grote Molenstraat gelegen
- Ontwikkeling van 'Elst Centraal'
- Ongelijkvloerse kruisingen met spoor



Variant 4, incl. Noord- en Zuidtangent Elst

Overzicht effecten van variant 4

De in de referentievariant gesignaleerde knelpunten worden met de infrastructuurle maatregelen uit variant 4 het beste aangepakt. Daarnaast verbetert de verkeersleefbaarheid in het centrumgebied van de kern Elst aanzienlijk.

Mobiliteitsplan Overbetuwe

Op basis van de verkeersvisie en de verkeersmodelberekeningen zijn prioriteiten per modaliteit aangegeven. Een globale prioriteitenstelling komt neer op 'autoverkeer op de gebiedsontsluitingswegen/tangenten' en 'langzaam verkeer in de verblijfsgebieden'.

Auto

De (externe) bereikbaarheid van de gemeente Overbetuwe is voor de meeste kernen voldoende, er zijn alleen knelpunten gesignaleerd in het centrum van de kern Elst. Om de externe bereikbaarheid van de kern Elst te verbeteren, wordt een tangentenstructuur gerealiseerd. Op deze tangenten wordt de prioriteit gegeven aan de doorstroming van het autoverkeer. Dit houdt in dat hier zoveel mogelijk belemmeringen voor de vrije doorstroming worden weggenomen. Huidige belemmeringen zijn vooral lange wachtrijen in alle rijrichtingen ter hoogte van het kruispunt Rijksweg – Aamsestraat – Dorpsstraat en wachtrijen ter hoogte van de gelijkvloerse spoorwegovergangen. Deze knelpunten worden ernstiger indien geen (infrastructuurle) maatregelen worden getroffen.

Openbaar Vervoer

Bij de structuur voor openbaar vervoer wordt aandacht besteed aan de gebiedsdekking en aan de knooppuntfunctie van de stations. De gebiedsdekking door reguliere buslijnen hoeft niet te worden gewijzigd, mits de huidige dekking door het collectieve vraagafhankelijke vervoer (CVV) minimaal wordt gehandhaafd. De lijnvoering van de huidige busroutes loopt vrijwel overal over aangewezen gebiedsontsluitingswegen.

Met de komst van Regio Rail ontstaat de kans om de knooppuntfunctie van station Elst en omgeving een impuls te geven. De bereikbaarheid van het centrum van de kern Elst per openbaar vervoer moet worden benadrukt op zowel regionaal als lokaal niveau. De aansluiting en overstapmogelijkheden tussen verschillende modaliteiten (trein, bus, fiets, taxi, auto) moet worden geoptimaliseerd.

Fiets

Voor de fietsstructuur wordt duidelijk onderscheid gemaakt naar fietsnetwerken binnen en buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom bestaat de fietsstructuur enerzijds uit het utilitaire netwerk (t.b.v. dagelijks gebruik) langs de gebiedsontsluitingswegen. Anderzijds is het recreatieve netwerk van

belang. Dit netwerk wordt gevormd door alle fietsroutes die door ANWB en VVV worden bewegwijzerd. Binnen de bebouwde kom is sprake van één fietsnetwerk; de utilitaire en recreatieve routes vallen namelijk grotendeels samen. Fietzers op / naast ontsluitingswegen (bibeko 50km/u, bubeko 80km/u) worden afgewikkeld op vrijliggende fietspaden. Op 50km/u-wegen worden bromfietzers op de rijbaan afgewikkeld. In verblijfsgebieden maken fietsers gebruik van de hoofdrijbaan, op rotondes binnen de bebouwde kom krijgen fietsers voorrang.

Voetganger

Voetgangers vormen de basismodaliteit in de verkeersketen. De trottoirs binnen de kernen moeten minimaal 1,5m breed zijn, zodat ook gehandicapten hier goed gebruik van kunnen maken. Op plaatsen met grote voetgangersstromen (station, centrum) worden trottoirs waar mogelijk breder. Buiten de bebouwde kom maken voetgangers in verblijfsgebieden (60km/u) gebruik van de hoofdrijbaan (en/of de berm). Voetgangers langs provinciale wegen horen thuis op het naastgelegen fietspad of parallelweg.

Op verkeersaders dient het oversteken vooral nabij kruispunten plaats te vinden. Bij kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen binnen de kern onderling worden zebrapaden aangelegd, met middengeleiders om de oversteeklengte te verkleinen. Verder dienen alle gebiedsontsluitingswegen ingericht te worden met middengeleiders, waardoor ook oversteken op wegvakken op een veilige manier kan geschieden.

Parkeren

Het GMO volgt de voorgestelde maatregelen uit de Discussienota parkeren centrum Elst met betrekking tot:

- Het uitbreiden van de parkeercapaciteit door realisatie van een ondergrondse parkeervoorziening
- Het nemen van parkeerreguleringsmaatregelen zoals het uitbreiden van de parkeerschijfzone en op lange termijn eventueel invoeren van betaald parkeren
- Het instellen van een parkeerfonds
- Het nemen van mobiliteitsmaatregelen als (dynamische) parkeerverwijzing en vervoersmanagement
- Het verbeteren van de handhaving.

Infrastructurele maatregelen GMO op gebiedsontsluitingswegen

De planvorming per modaliteit is vertaald naar maatregelen. De maatregelen zijn ingedeeld naar infrastructuurle maatregelen (op gebiedsontsluitingswegen en op erftoegangswegen) en niet-infrastructuurle maatregelen.

Overzicht infrastructuurle maatregelen GOW binnen de bebouwde kom:

- Aanleg tangentenstructuur rondom kern Elst; het betreft hier de realisatie van de Zuid-tangent, gelegen tussen de Rijksweg Zuid en de Industrieweg Oost, en de Noordtangent, gelegen tussen de Rijksweg Noord en de Grote Molenstraat;
- Realisatie ongelijkvloerse spoorwegovergangen Zuid-tangent, Aamsestraat en Noordtangent;
- Reconstructie Industrieweg Oost;
- Reconstructie Aamsestraat;
- Realisatie rotonde Industrieweg Oost - Aamsestraat;
- Realisatie rotonde Aamsestraat – Parklaan;
- Bestemmingsplan Rondweg Valburg (Valburg Zuid) opstellen.

Overzicht infrastructuurle maatregelen GOW buiten de bebouwde kom:

- Aanleg N837 Heteren – VINEX-locatie Schuytgraaf;
- Realiseren dubbelstrooks rotonde aansluiting N837 – Grote Molenstraat;
- Realiseren Verlengde Rijnstraat kern Driel;
- Rondje Overbetuwe (Valburgseweg - Tielsestraat – Wageningsestraat – Knoppersweg – N837 – Grote Molenstraat) inrichten als 80 km/u wegen, overige wegen buitengebied inrichten als 60 km/u wegen;
- Nijburgsestraat inrichten als 60 km/u weg;
- Reconstructie Grote Molenstraat;
- Knip Drielse Rijndijk;
- Alle dijkwegen autoluw inrichten.

Infrastructuurle maatregelen GMO op erftoegangswegen

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen infrastructuurle maatregelen op erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom.

Overzicht infrastructuurle maatregelen ETW binnen de bebouwde kom:

De maatregelen uit het programma Duurzaam Veilig fase 2 dienen te worden uitgevoerd, voor zover deze nog niet zijn uitgevoerd. Ook worden alle benoemde 30km/u-gebieden als zodanig ingericht. De aansluitingen vanuit de 30km/u-gebieden op de gebiedsontsluitingswegen worden vormgegeven door middel van uitritten (uitritconstructies of voorrangskruispunten met haaientanden).

Specifieke maatregelen op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom zijn:

- 30 km/u zones inrichten in de kernen Oosterhout en Valburg;
- Opstellen verkeersbebordingsplan in Zetten-Andelst;
- Verbeteren oversteekbaarheid Julianastraat Valburg.

Overzicht infrastructuurle maatregelen op ETW buiten de bebouwde kom:

Alle wegen buiten de kom behalve de N836, de N837 (excl. gedeelte Randwijk-Heteren) en de Rijksweg Noord en Zuid dienen te worden ingericht als erftoegangswegen met een snelheidsregime van 60km/u. De aansluitingen vanuit de 60km/u-gebieden op de gebiedsontsluitingswegen binnen de kom worden vormgegeven door middel van voorrangskruispunten met haaientanden.

Specifieke maatregelen op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn:

- Realiseren bajonetaansluiting spoorwegovergang Woutersdijk Valburg;
- Weteringsewal verkeersluw inrichten.

Niet-infrastructuurle maatregelen GMO

De nadruk in het GMO ligt op de (noodzakelijke) infrastructuurle maatregelen. Desalniettemin zijn ook niet-infrastructuurle maatregelen van belang voor het realiseren van de verkeerskundige doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Hierbij moet Gedacht worden aan educatie en voorlichting, handhaving, vervoermanagement, ketenmobiliteit en calamiteitenplannen voor de externe veiligheid. Vooral in de tweede fase van Duurzaam Veilig zal hier extra aandacht naar uitgaan.

1 Een gemeentelijk mobiliteitsplan

1.1 Aanleiding

De grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in het knooppunt Arnhem - Nijmegen hebben een forse toename van de verkeersbewegingen tot gevolg. Dit heeft de nodige consequenties voor de afwikkeling van het verkeer en vervoer in de gemeente Overbetuwe. Een herijking van het verkeers- en vervoerbeleid is daardoor noodzakelijk.

De gemeente Overbetuwe is per 1 januari 2001 ontstaan uit de samenvoeging van de drie gemeenten Elst, Heteren en Valburg. De gemeente Overbetuwe heeft behoefte aan een integraal mobiliteitsplan voor het gehele grondgebied, waarbij de verkeersplannen van de voormalige gemeenten op elkaar worden afgestemd. De gemeente Overbetuwe heeft Grontmij opdracht gegeven tot het opstellen van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe, afgekort tot GMO. Het GMO is gericht op de verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

1.2 Doelstelling GMO

Het GMO dient de komende jaren tot 2013 de kapstok te zijn van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid en dient een samenhangend pakket van maatregelen te bevatten die zorg dragen voor een doelmatige en veilige afwikkeling van de verkeersstromen op het Overbetuwse wegennet waarbij alle vormen van verkeershinder zoveel mogelijk worden beperkt.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het beleidskader verkeer en vervoer beschreven. In hoofdstuk 3 zijn de verkeersplannen en daarbij behorende verkeersmaatregelen van de voormalige gemeenten Elst, Heteren en Valburg geëvalueerd. In hoofdstuk 4 komt de huidige verkeerssituatie in Overbetuwe aan bod, waarna in hoofdstuk 5 de ruimtelijke ontwikkelingen zijn beschreven. De ambitie en visie op verkeer in Overbetuwe zijn in hoofdstuk 6 beschreven. In hoofdstuk 7 komen de resultaten van de berekeningen met het voor het GMO ontwikkelde dynamische verkeersmodel aan de orde. In hoofdstuk 8 is het Mobiliteitsplan beschreven waarna tenslotte in hoofdstuk 9 de infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen zijn beschreven.

2 Beleidskader verkeer en vervoer

2.1 Algemeen

Vanuit diverse beleidsniveaus wordt een verkeers- en vervoersbeleid nagestreefd dat een goede bereikbaarheid en een leefbare omgeving ten doel heeft. De gemeentelijke verkeers- en vervoersdoelstellingen zijn gerelateerd aan specifiek plaatselijke omstandigheden en visies. Hierbij worden uiteraard de nationale, provinciale en KAN doelstellingen in acht genomen. In dit hoofdstuk wordt daarom kort ingegaan op het landelijke, het provinciale en het KAN verkeers- en vervoersbeleid. Ook volgt de opsomming en de uitwerking van de gemeentelijke doelstellingen en de taakstellingen die daaruit voortkomen.

2.2 Nationaal beleid

SVV II (vigerend beleid)

Het beleid van de rijksoverheid is onder andere vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II), het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) en de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VI-NEX). Het SVV-II is in 1988 vastgesteld en anno 2003/2004 nog steeds vigerend beleid. In het SVV-II wordt gestreefd naar een duurzame samenleving. Dit is geoperationaliseerd in de begrippen bereikbaarheid, leefbaarheid (waaronder verkeersveiligheid) en mobiliteitsgeleiding. Gestreefd wordt naar:

- een goede bereikbaarheid voor het openbaar vervoer, de fiets en het autoverkeer dat van economisch belang is;
- een optimale leefbaarheid, dat wil zeggen een minimum aan geluidshinder en ruimtebeslag (rijdende én geparkeerde voertuigen), een goede concurrentiepositie voor de fiets en het openbaar vervoer en een aantrekkelijk en groot verblijfsgebied;
- bovenal een veilige verkeerssituatie.

Het intomen van de groei van de automobiliteit is een belangrijke taakstelling van het SVV-II. Dit houdt in dat in plaats van de prognose van 70% als gemiddelde landelijke groei, 35% groei als landelijk gemiddelde voor de periode van 1986 tot 2010 wordt nagestreefd. Deze landelijke taakstelling is regionaal gedifferentieerd.

Ook het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers heeft een hoge prioriteit. In de periode van 1986 tot 2010 wordt een afname van -40% en -50% nagestreefd van respectievelijk letselslachtoffers en dodelijke slachtoffers. Om deze taakstelling te halen is de beleidslijn 'duurzaam veilig' ingezet. Dit heeft als doel om onveilige situaties te voorkomen in plaats van achteraf te genezen.

De hoofdlijnen van het beleid zijn neergelegd in strategieën voor het personenverkeer en het goederenvervoer. Samengevat komen deze strategieën neer op:

- prioriteit voor het zakelijk autoverkeer en het goederenvervoer;
- hoger aandeel openbaar vervoer, met name in de spitsuren in en om de stedelijke knooppunten;

- terugdringen van het woon-werkverkeer per auto;
- verbetering van de leefbaarheid;
- stringenter parkeerbeleid;
- bevordering van het fietsgebruik;
- herinrichting van de ruimte en herstructureren van de locatiekeuzen;
- autoverkeer concentreren op hoofdaders.

NVVP (wordt Nota Mobiliteit)

Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) zou de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) worden. De doelstelling van het NVVP is om in Nederland aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem te bieden, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Er wordt vooral gestreefd naar vermindering van de nadelige effecten van de mobiliteitsgroei. De hoofddoelstelling is vertaald in doelen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Gestreefd wordt naar behoud en verbetering van de bereikbaarheid. Voor verkeersveiligheid op de weg is de doelstelling voor 2010 een reductie van het aantal verkeersdoden met 30% en ziekenhuisgewonden met 25% ten opzicht van het niveau van 1998. De leefbaarheidsdoelstellingen voor het verkeer en vervoer zijn minder uitstoot van vervuilende stoffen, minder geluidshinder en minder versnippering van het landschap.

2.2.1 Provinciaal beleid

PVVP-2 Gelderland (looptijd 2004-2014)

Het PVVP-2 is op 30 juni 2004 vastgesteld door Provinciale Staten. PVVP staat voor Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan. In het nieuwe PVVP-2 geeft de provincie Gelderland aan hoe zij steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden op een veilige manier met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de leefomgeving.

De provincie Gelderland kiest voor een duurzame mobiliteit, waarbij het verkeer- en vervoerssysteem een sterke economie ondersteunt, welvaart versterkt en de sociale integratie stimuleert.

Aanpak PVVP-2

Een goede bereikbaarheid met oog voor veiligheid en leefomgeving. Om dat te bereiken kiest Gelderland voor de volgende aanpak: *voorkomen, beter benutten, bouwen en beprijzen*.

Voorkomen door ruimtelijke economische ontwikkelingen veel beter af te stemmen op de aanwezige infrastructuur en ze zo veel mogelijk te concentreren en te bundelen. Zo worden problemen op mobiliteitsgebied en in de leefomgeving voorkomen.

Beter benutten van de bestaande wegen, fietspaden en Openbaar Vervoerverbindingen. Enerzijds door reizigers en goederenvervoerders aan te zetten om bewust te kiezen voor een manier van verplaatsen, waardoor de bestaande infrastructuur beter wordt benut. Hiervoor investeren we in fietsvoorzieningen, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (zoals Lightrail) maar ook nieuwe stations aan bestaande spoorlijnen. Anderzijds door beter onderhoud van wegen, fietspaden en Openbaar Vervoervoorzieningen. Hier wil Gelderland een inhaalslag plegen. Beter benutten begint immers bij het behouden, doelmatig beheren en onderhouden van het bestaande.

Bouwen van de projecten uit het Statenakkoord en door het onderhoud van infrastructuur te combineren met het Duurzaam Veilig maken ervan. Hierbij start de provincie met het aanpakken van de grootste knelpunten.

Beprijzen wordt op termijn ook als een mogelijkheid gezien om bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

Samenwerking

Op weg naar het PVVP-2 heeft Gelderland samengewerkt met gemeenten, regio's en maatschappelijke organisaties. Het PVVP-2 stelt overeenkomstig de Planwet Verkeer en Vervoer kaders aan het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid. Ook bij de uitvoering van al deze plannen staat de samenwerking voorop.

2.2.2 KAN Beleid

Het vigerend Regionaal Verkeers- en Vervoers Plan van het KAN voor de periode 1999-2003 kent een looptijd tot en met 2003. De opvolger RVVP KAN 2004-2010 is in aantocht.

In het verkeers- en vervoersbeleid van het knooppunt Arnhem-Nijmegen staat de *gebruiker centraal*.

Bereikbaarheid is het speerpunt van het verkeers- en vervoersbeleid van het knooppunt Arnhem-Nijmegen. De afgelopen periode zijn de bereikbaarheidsproblemen sterk toegenomen. Filevorming op de rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen zijn een bekend gegeven. Ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer ondervindt hiervan de gevolgen. Bij bereikbaarheid gaat het om de interne en externe bereikbaarheid van de regio. Primair gaan daarbij de gedachten uit naar de bereikbaarheid van de belangrijke economische centra en woonlocaties. Ook de (sociale) bereikbaarheid van bijvoorbeeld de kleine kernen en maatschappelijke voorzieningen verdient aandacht.

Het knooppunt Arnhem-Nijmegen zet daarnaast in op *veiligheid*. In het knooppunt Arnhem-Nijmegen waren in 1998 in totaal 34 doden en 477 gewonden in het verkeer te betreuren. Dat aantal moet omlaag. Sociale veiligheid is daarnaast een belangrijk aandachtspunt. De sociale veiligheid voor de fietser en OV-reiziger moet verbeteren, zodat fiets en openbaar vervoer aantrekkelijker worden als alternatief voor de auto. Tot slot: externe veiligheid. Burgers mogen van de regio verwachten dat op zorgvuldige wijze wordt omgegaan met het vervoer en opslag van gevaarlijke stoffen.

Het knooppunt Arnhem-Nijmegen streeft naar een "evenwichtige ruimtelijke en economische ontwikkeling". Dit stelt eisen aan de kwaliteiten van het verkeers- en vervoerssysteem. Andersom creëren investeringen in het verkeers- en vervoerssysteem kansen voor de ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Dit noodzaakt tot een nauwe samenhang tussen het beleid op het gebied van verkeer en vervoer en het ruimtelijk beleid zoals vormgegeven in het Regionaal Structuurplan, de Visie Stedelijk Netwerk KAN en de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelings Strategie. Op dit moment wordt ingezet op bundeling en concentratie rondom de RegioRail KAN, als drager van het openbaar vervoerssysteem. Het vigerend Regionaal Structuurplan (RSP, 1998) is toegespitst op de versterking van de stedelijke en economische functies, de geleiding van de mobiliteit en de versterking van de landschappelijke waarden. Onlangs is een start gemaakt met de actualisatie van het RSP. Nauwe samenhang tussen actualisering RSP en totstandkoming derde RVVP is daarom noodzakelijk.

Verkeer en vervoer heeft niet alleen positieve gevolgen voor welvaart en welzijn. Er zijn ook negatieve aspecten zoals emissies, doorsnijding van het landschap en aantasting van de leefbaarheid van stedelijk en landelijk gebied. Het verkeers- en vervoerssysteem moet worden gerealiseerd binnen de grenzen die vanuit de leefomgeving worden gesteld. Met andere woorden: een kwalitatief goede leefomgeving is geen primaire doelstelling binnen het RVVP, maar stelt wel randvoorwaarden aan de ingrepen die vanuit verkeer en vervoer worden voorgesteld. Het ruimtelijk-economisch beleid van het KAN is samengevat in het Regionaal Structuurplan. Uitgangspunt is dat uitbreiding alleen gezocht wordt in bestaand stedelijk gebied, dat daarvoor bundeling voorop staat langs de centrale vervoersas door de regio en dat de grote regionale bedrijven-terreinen rechtstreeks ontsluiting op het hoofdwegennet moeten hebben. De komst van de RegioRail met een aantal fysieke uitbreidingen (stations) biedt een grote kans en mogelijkheden om in te zetten op verdere knoop-ontwikkeling. Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitsbeleid gaan daarmee hand in hand. Dat is noodzakelijk want een verdere verslechtering van de bereikbaarheid, toename van de verkeersonveiligheid en afname van de kwaliteit van de leefomgeving is aan de orde van de dag.

2.2.3 Gemeentelijk beleid

In het Beleidsprogramma van de gemeente Overbetuwe 2001-2006 zijn de volgende beleidsuitgangspunten ten aanzien van verkeer genoemd:

- Functie, gebruik en vormgeving van het Overbetuwse wegennet dienen in balans te zijn (heldere wegcategorisering);
- De regionale verkeersafwikkeling dient bij voorkeur buiten de kernen en in ieder geval buiten woonwijken plaats te vinden;
- Een duurzame aanpak van de verkeersonveiligheid staat centraal;
- Er dient goed collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) voor de kleine kernen binnen de gemeente Overbetuwe te zijn;
- De parkeerproblematiek dient te worden aangepakt.

Om bovenstaande beleidsuitgangspunten voor verkeer te kunnen realiseren zijn in de Programmabegroting van de gemeente Overbetuwe 2004-2007 onder meer de volgende maatregelen opgenomen:

- Aanleg tangentenstructuur om de kern Elst; de realisatie van de Zuid-tangent staat vast, van de Noord-tangent dient nut en noodzaak nog te worden aangetoond;
- Aanleg Verlengde Rijnstraat en reconstructie Grote Molenstraat voordat aanleg N837 bij Driel is gerealiseerd;
- Bevordering fiets- en wandelverkeer door aanleg fiets- en wandelpaden;
- Inrichten 30 km/u gebieden;
- Parkeren: uitbreiden blauwe zone, uitbreiden parkeercapaciteit, verbeteren parkeren NS station.

3 Evaluatie uitgevoerde verkeersmaatregelen

3.1 Algemeen

De evaluatie van de verkeersplannen van de drie voormalige gemeenten Elst, Heteren en Valburg is uitgevoerd door met name op projectniveau in beeld te brengen welke verkeersmaatregelen wel en niet zijn uitgevoerd na 1997. Hier liggen naast de vigerende verkeersplannen tevens de uitwerkingen hiervan aan ten grondslag. De gedetailleerde resultaten van deze analyse staan vermeld in bijlage 1.

3.2 Uitgevoerde landelijke maatregelen

Behalve de maatregelen ter verbetering van onveilige locaties zijn er drie nieuwe landelijke verkeersregels geïmplementeerd in het kader van Duurzaam Veilig fase 1:

- bromfiets op de rijbaan;
- voorrang fietsers van rechts;
- voorrang op verkeersaders.

3.3 Uitgevoerde verkeersmaatregelen gebiedsontsluitingswegen (vanaf 1997)

In tabel 3.1 is een statusoverzicht gegeven van de uit te voeren verkeersmaatregelen op gebiedsontsluitingswegen in de voormalige deelgemeenten Elst, Heteren en Valburg. Het gaat hierbij om diverse verkeersmaatregelen zoals onder meer de algehele reconstructie van kruispunten en wegvakken, de aanleg van een rotonde, het realiseren van vrijliggende fietspaden of fiets-(suggestie)stroken.

Gemeente (voormalig)	Straatnaam	Status uit te voeren Verkeersmaatregelen
Elst	Griegstraat	Gedeeltelijk uitgevoerd
Elst	Grote Molenstraat	Gedeeltelijk uitgevoerd
Elst	Rijksweg Noord	Niet uitgevoerd
Elst	Rijksweg Zuid	Gedeeltelijk uitgevoerd
Elst	Lange Dreef	Gedeeltelijk uitgevoerd
Heteren	Provinciale weg N837	Niet uitgevoerd
Heteren	Boterhoeksestraat en Nijburgsestraat	Gedeeltelijk uitgevoerd
Heteren	Polderstraat	Uitgevoerd
Heteren	Drielse Rijndijk	Niet uitgevoerd
Heteren	Flessestraat	Uitgevoerd
Heteren	Dorpsstraat (kern Driel)	Uitgevoerd
Valburg	Wageningsstraat (kern Andelst)	Niet uitgevoerd
Valburg	Stationsstraat (kern Zetten)	Uitgevoerd
Valburg	Hoofdstraat (kern Zetten)	Uitgevoerd
Valburg	Kerkstraat	Gedeeltelijk uitgevoerd

Tabel 3.1: *status uit te voeren verkeersmaatregelen op gebiedsontsluitingswegen in de voormalige deelgemeenten Elst, Heteren en Valburg na 1997*

Voor een gedetailleerd overzicht van de uitgevoerde verkeersmaatregelen per straat wordt verwezen naar bijlage 1. Voor de inrichtingskenmerken van gebiedsontsluitingswegen wordt verwezen naar bijlage 2.

3.4 Uitgevoerde verkeersmaatregelen op erftoegangswegen (vanaf 1997)

In tabel 3.2 is een statusoverzicht gegeven van de uit te voeren verkeersmaatregelen op erftoegangswegen in de voormalige deelgemeenten Elst, Heteren en Valburg. Het gaat hierbij om diverse verkeersmaatregelen zoals onder meer het aanbrengen van drempels en plateaus of het realiseren van inrit- en poortconstructies.

Gemeente (voormalig)	Straatnaam	Status uit te voeren Verkeersmaatregelen
Elst	De Kist / Koningin Julianastraat	Uitgevoerd
Elst	Prins Hendrikstraat	Uitgevoerd
Elst	Radeckerstraat	Uitgevoerd
Elst	Eshofsestraat	Niet uitgevoerd
Elst	Molenbergstraat	Uitgevoerd
Elst	Willem de Zwijgerstraat	Uitgevoerd
Elst	Verhulststraat / De Vriesstraat / Zijlstraat	Uitgevoerd
Elst	De Keyserstraat	Uitgevoerd
Elst	Kerkeakkers	Uitgevoerd
Heteren	Randwijkse Rijndijk (kern Randwijk)	Niet uitgevoerd
Heteren	Boltweg	Uitgevoerd
Heteren	Steenkuil	Gedeeltelijk uitgevoerd
Heteren	Baltussenweg (kern Driel)	Uitgevoerd
Heteren	Patrijsstraat (kern Heteren)	Uitgevoerd
Heteren	Bretagnesingel	Uitgevoerd
Heteren	Achterstraat	Uitgevoerd
Heteren	Julianaweg	Niet uitgevoerd
Heteren	Kamperfoeliestraat	Uitgevoerd
Valburg	Damstraat (kern Zetten)	Uitgevoerd
Valburg	Ds. Bieshaarstraat (kern Zetten)	Uitgevoerd
Valburg	Hoofdstraat (kern Andelst)	Niet uitgevoerd
Valburg	Bredestraat	Uitgevoerd
Valburg	Onderstalstraat	Uitgevoerd
Valburg	Fliertsestraat	Niet uitgevoerd
Valburg	Weteringsewal	Niet uitgevoerd

Tabel 3.2: *status uit te voeren verkeersmaatregelen op erftoegangswegen in de voormalige deelgemeenten Elst, Heteren en Valburg na 1997*

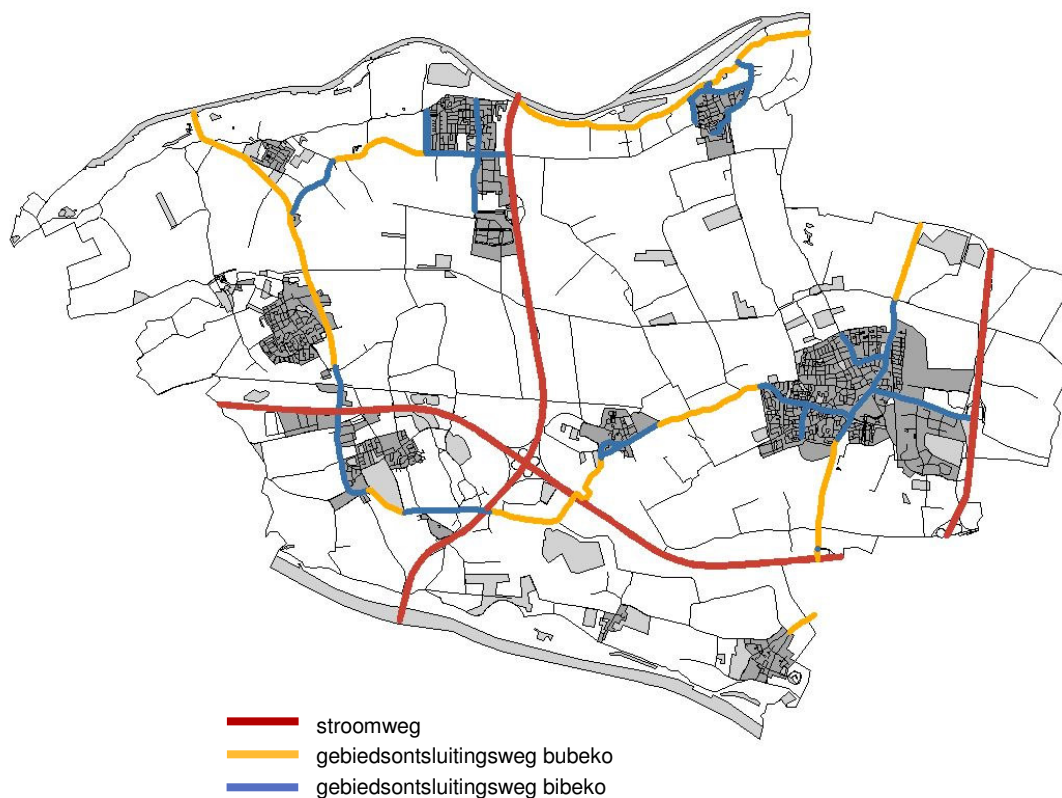
Voor een gedetailleerd overzicht van de uitgevoerde verkeersmaatregelen per straat wordt verwezen naar bijlage 1. Voor de inrichtingskenmerken van erftoegangswegen wordt verwezen naar bijlage 2.

3.5 Conclusies evaluatie verkeersmaatregelen

In tabel 3.3 zijn de conclusies van de evaluatie van de uitgevoerde verkeersmaatregelen in Elst, Heteren en Valburg samengevat. In totaal zijn er 77 projecten uitgevoerd, dit is 65% van de voorgestelde verkeersmaatregelen in de vigerende verkeersplannen.

Kern	Totaal aantal infrastructurele maatregelen in verkeersplannen	Aantal uitgevoerde projecten
Elst	64	47
Heteren	37	23
Valburg	17	7
Totaal Overbetuwe	118	77

Tabel 3.3: *evaluatie aantal uitgevoerde verkeersmaatregelen in de deelgemeenten Elst, Heteren en Valburg na 1997*



Figuur 4.1: huidige wegcategorysering gemeente Overbetuwe

4 Verkeerssituatie Overbetuwe in 2003

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de huidige verkeerssituatie in Overbetuwe (basisjaar 2003) beschreven. Op basis van deze inventarisatie zijn de knelpunten gesignaleerd die betrekking hebben op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

4.2 Demografie en geografie

De gemeente Overbetuwe ligt centraal in Gelderland en midden in het knooppunt Arnhem Nijmegen. Overbetuwe is ontstaan uit de samenvoeging van Elst, Heteren en Valburg en wordt omringd door de gemeenten Wageningen, Renkum, Arnhem, Lingewaard, Nijmegen, Beuningen en Nederbetuwe.

Aan de noordzijde wordt Overbetuwe begrensd door de Rijn, aan de zuidzijde door de Waal en midden door de gemeente stroomt de Linge. Overbetuwe bestaat uit de kernen Andelst, Driel, Elst, Hemmen, Herveld, Heteren, Hoemoet, Indoornik, Oosterhout, Randwijk, Slijk-Ewijk, Valburg en Zetten. Per 1-1-2003 telt de gemeente Overbetuwe 40632 inwoners. De gemeente telt 14890 woningen. Overbetuwe heeft een groot grondgebied, de oppervlakte beslaat 114,98 km².

4.3 Huidige verkeersstructuur

De verkeersstructuur van Overbetuwe is in de afgelopen jaren sterk veranderd. Niet alleen zijn er meer verkeersbewegingen en meer wegen bijgekomen, ook zijn diverse wegen in de loop der tijd van functie veranderd. De huidige verkeersstructuur is het totaal van de verkeersnetwerken voor de modaliteiten auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger.

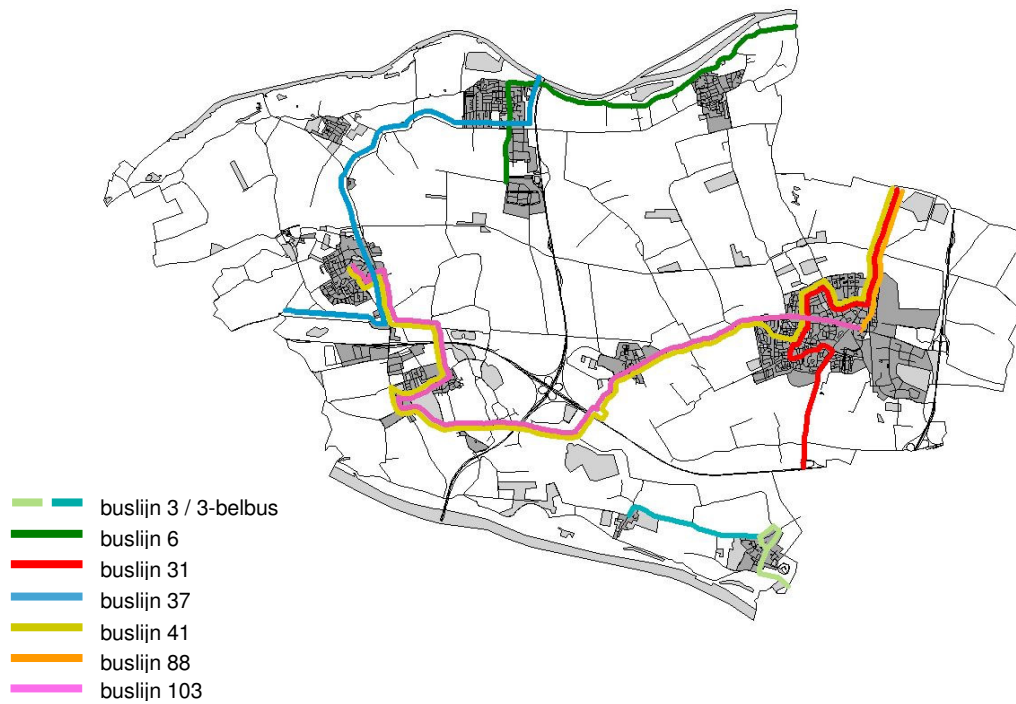
Auto

De huidige wegcategorisering is weergegeven in figuur 4.1. De gemeente Overbetuwe wordt doorsneden door de autosnelwegen A15 en A50. De A15 is een belangrijke nationale oost-west corridor, de A50 is de voornaamste nationale noord-zuid corridor. Beide rijkswegen kruisen elkaar ter hoogte van knooppunt Valburg. Aan de oostzijde van de kern Elst is de A325 gelegen, deze weg verbindt de steden Arnhem en Nijmegen.

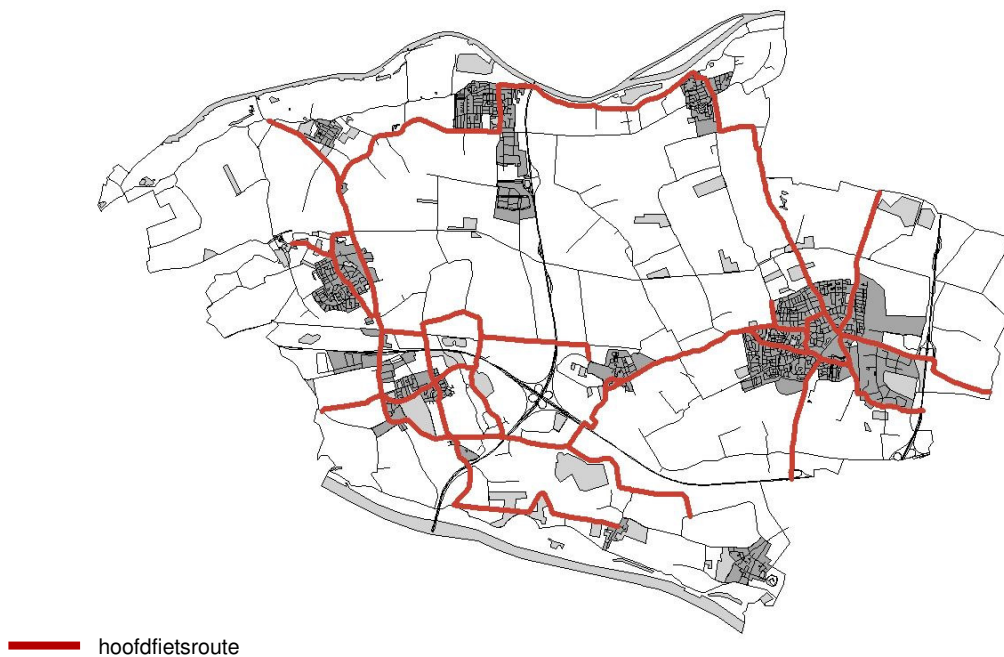
Verder ingezoomd naar gemeentelijk niveau zijn twee provinciale wegen van belang: de N836 (Wageningen - Zetten – Andelst/Herveld - Valburg - Elst) en de (toekomstige) N837 (Randwijk - Heteren - Elden).

Openbaar vervoer

De gemeente Overbetuwe wordt in noord-zuid richting doorkruist door de spoorlijn tussen Arnhem en Nijmegen, met een station in Elst. Voor de ontsluiting van Overbetuwe per openbaar vervoer is ook het station Nijmegen-Lent (en in de toekomst station Elden) van belang. In oost-west richting loopt



Figuur 4.2: buslijnen gemeente Overbetuwe



Figuur 4.3: hoofd fietsroutes gemeente Overbetuwe

de spoorlijn tussen Arnhem en Tiel, met stations in Elst, Zetten-Andelst, Hemmen-Dodewaard en Opheusden.

De gemeente Overbetuwe wordt door de volgende buslijnen bediend door busmaatschappijen NOVIO, Connexxion en Arriva (zie figuur 4.2):

Buslijn 3: verbinding Nijmegen CS - Oosterhout (frequentie 1x per uur);

Buslijn 6: verbinding Arnhem Hoogkamp - Heteren Brandweerkazerne via Schuijtgraaf en Driel vv. (frequentie 2x per uur);

Buslijn 31: verbinding Velp Algemeen Ziekenhuis - Nijmegen Busstation NS via Elst en Oosterhout vv. (frequentie 2 x per uur);

Buslijn 37: buslijn recentelijk vervallen;

Buslijn 41: buslijn recentelijk vervallen;

Buslijn 88: verbinding Arnhem CS - Elst Station NS vv. (frequentie 2x per uur);

Buslijn 103: verbinding Zetten - Elst vv. (frequentie 1x per uur);

Fiets

In figuur 4.3 zijn de hoofdfietsroutes weergegeven. In het Gelderse PVVP1 wordt onderscheid gemaakt naar een utilitair en een recreatief fietsnetwerk. Het utilitaire netwerk is bedoeld voor het dagelijkse functionele gebruik, vooral voor woonwerkverkeer. Het recreatieve netwerk heeft daarentegen minder directe routes, maar verbindt de toeristisch aantrekkelijke locaties. Er zijn diverse recreatieve fietsroutes, waaronder de Drie Burchtenroute, de Heldring Fietsroute en diverse bewegwijzerde (ANWB)routes. Verder is er op landelijke schaal ook een LF-routes (landelijke fietsroute) aangewezen (langs de Waal). In het PVVP2 wordt gesproken over bovenlokale fietsroutes.

In sommige gevallen wordt de fiets gescheiden afgewikkeld ten opzichte van het autoverkeer. Vooral bij het recreatieve netwerk gaat het vaak om solitaire fietspaden. Binnen de bebouwde kom zijn er echter vaak situaties waarbij auto- en fietsverkeer gemengd wordt afgewikkeld. Op stedelijke verkeersaders is dat zeer onwenselijk. Binnen verblijfsgebieden (30km/u-gebieden) kunnen alle verkeerssoorten juist wel worden gemengd. Dit komt overeen met de landelijke richtlijnen ten aanzien van 'duurzaam veilig'.

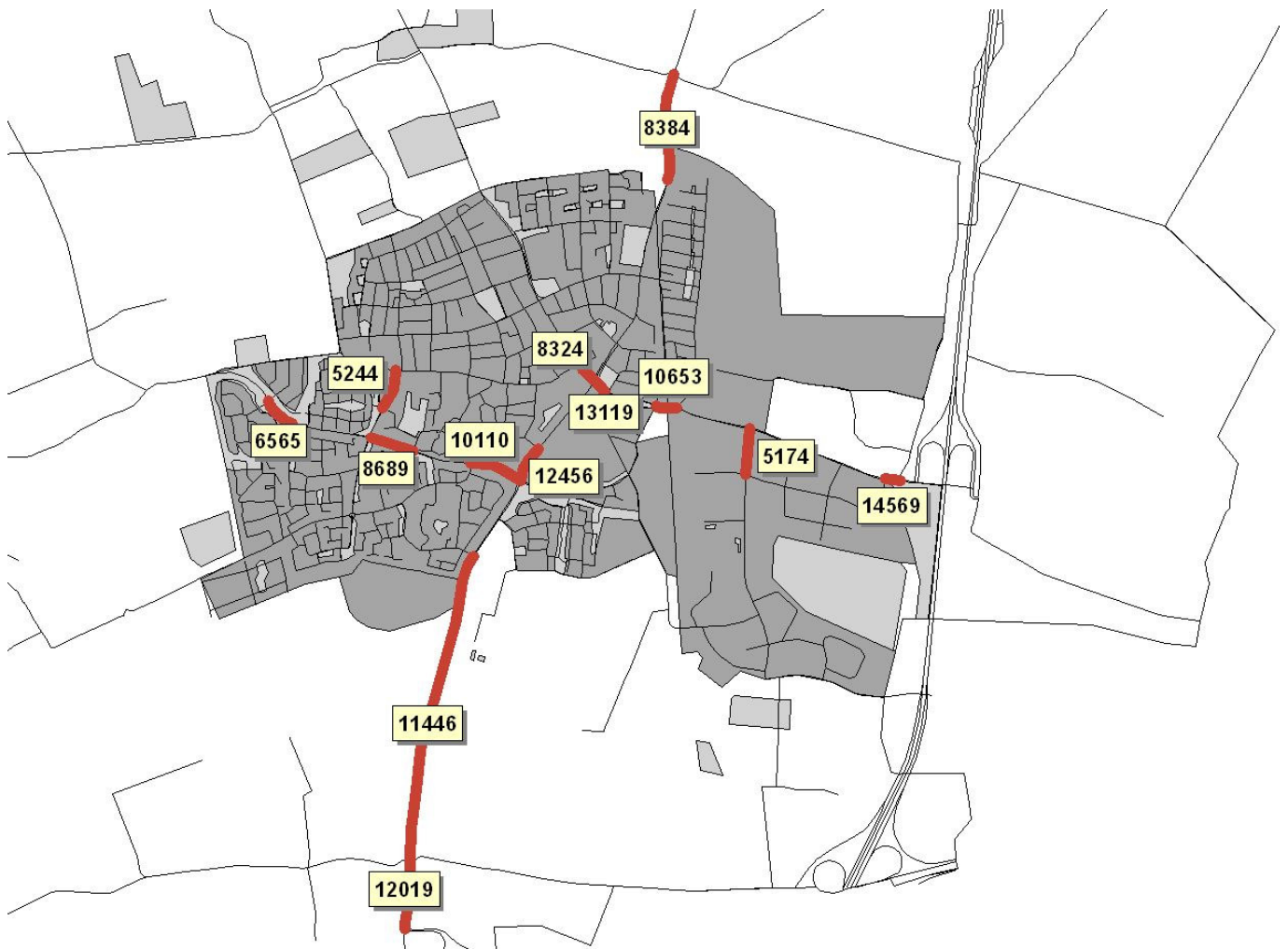
Voetganger

De voetganger is altijd de basismodaliteit. Elke verplaatsing begint altijd te voet, soms alleen naar de auto voor de deur, maar soms ook helemaal naar de plaats van bestemming. In feite is er geen specifiek netwerk voor voetgangers, maar mag de voetganger zich vrijwel overal bewegen, behalve op de hoofdrijbaan van verkeersaders.

Belangrijke reguliere bestemmingen voor zowel voetgangers als fietsers zijn de openbare voorzieningen en de scholen. Verder zijn er diverse recreatieve wandelroutes.

- Rondje Randwijk
- Rondje Heteren
- Rondje Driel
- Lakemond
- Rode lijntjes
- Stuinroute

Naast wandelroutes zijn er ook routes die geschikt zijn als skate-routes.



Figuur 4.4: wegvakintensiteiten 2001 kern Elst

In tabel 4.1 is de lengte van het wegennet in Overbetuwe weergegeven.

Omschrijving wegennet	lengte (km)
gemeentelijk wegennet binnen de bebouwde kom	155
gemeentelijk wegennet buiten de bebouwde kom	180
totale gemeentelijke wegennet	335
gemeentelijk fietspadennet	33
provinciaal wegennet binnen gemeentegrenzen Overbetuwe	21
rijkswegennet binnen gemeentegrenzen Overbetuwe	25

Tabel 4.1: lengte wegennet gemeente Overbetuwe

4.4 Bereikbaarheid

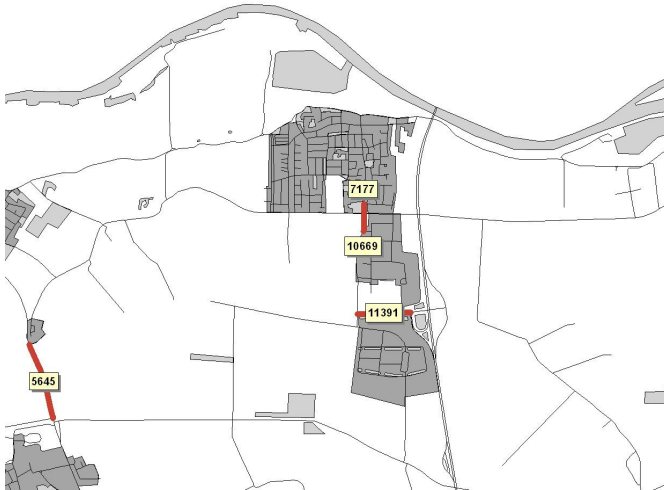
De bereikbaarheid voor autoverkeer is met name afhankelijk van de intensiteit en capaciteit op het (gebiedsontsluitende) wegennet. De verhouding daartussen is bepalend voor de kwaliteit van de doorstroming. De hoge intensiteiten voor autoverkeer geven aan hoe druk het soms is. Congestie komt vooral voor op de autosnelwegen:

- A15: 55.000 à 60.000 mvt. per etmaal: redelijk druk, vooral rondom knooppunt Valburg; verder congestie vanwege langdurige werkzaamheden i.v.m. Betuweroute;
- A50: 75.000 à 90.000 mvt. per etmaal: zeer druk, vooral rondom knooppunten Grijsoord, Valburg en Ewijk;
- A325: 50.000 à 65.000 mvt. per etmaal: redelijk druk, vooral bij Pleyroute Arnhem en Waalbrug Nijmegen.

In tabel 4.2. zijn de wegvakintensiteiten voor het jaar 2001 op een aantal relevante wegen in Overbetuwe weergegeven (zie ook figuren 4.4 t/m 4.9).

Kern	Straatnaam	Wegvak	intensiteit 2001 (mvt/etm.)
Andelst	Tielsestraat	De Meijburg - Binnenstraat	3400
Andelst	Hoofdstraat	De Zandakkers - Wilhelminastraat	4800
Andelst	Wageningsestraat	Jaffastraat - A15	12900
Driel	Drielse Rijndijk	Baltussenweg - Achterstraat	4650
Driel	Dorpsstraat	Broeksingel - Hoenveldsestraat	3180
Elst	Rijksweg Zuid	A15 - Wolfhoeksestraat	12020
Elst	Lange Dreef	Kleipeer - Hoefkamp	6570
Elst	Randweg	Rijksweg Zuid - Wagenmakersstraat	4140
Elst	Kerkeakkers	Kruisakkers - Valburgseweg	5250
Elst	Dorpsstraat	Sint Maartenstraat - Rijksweg Noord	8320
Elst	Grote Molenstraat	Bachstraat - Griegstraat	4120
Elst	Rijksweg Noord	Spoorlijn - 1 ^e weteringsewal	8380
Elst	Griegstraat	Rijksweg Noord - Beethovenstraat	3360
Elst	Eshofseweg	Rijksweg N - De Savornin Lohmanstr.	13120
Elst	Aamsestraat	Kerkstraat - zijpad Aamsestraat	10650
Elst	Industrieweg Oost	Aamsestraat - Energieweg	5170
Heteren	Achterstraat	Poort van Midden Gld. - A50	4510
Heteren	Polderstraat	Polderstraat - A50	11390
Heteren	Flessestraat	Achterstraat - Nachtegaalstraat	7180
Oosterhout	Stationsstraat	Vredesplein - Griftdijk	5080
Valburg	Tielsestraat	spoorlijn - Kloosterstraat	3390
Valburg	Logtsestraat	Stationsstraat - 2 ^e Weteringsewal	1810
Zetten	Stationsstraat	Sint Walburg - Wageningsestraat	5100
Zetten	Hoofdstraat	Ploegstraat - Veldstraat	4430
Zetten	Knoppersweg	Lingewal - Lipperstpad	5650
Zetten	Wageningsestraat	Woerdsestraat - Wageningsestraat	10470

Tabel 4.2: wegvakintensiteiten in mvt/etm. (verkeersstellingen november 2001)



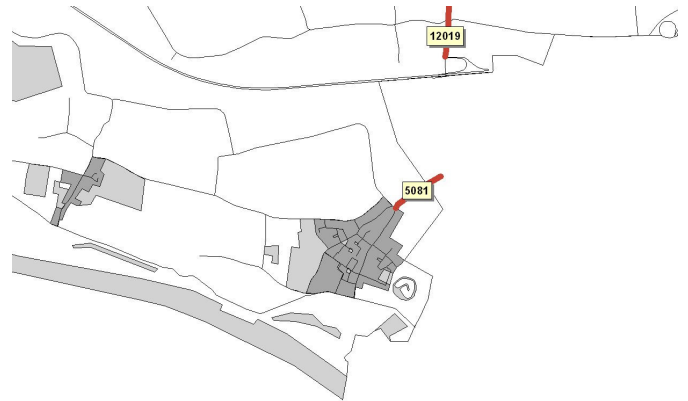
Figuur 4.5: wegvakintensiteiten 2001 kern Heteren



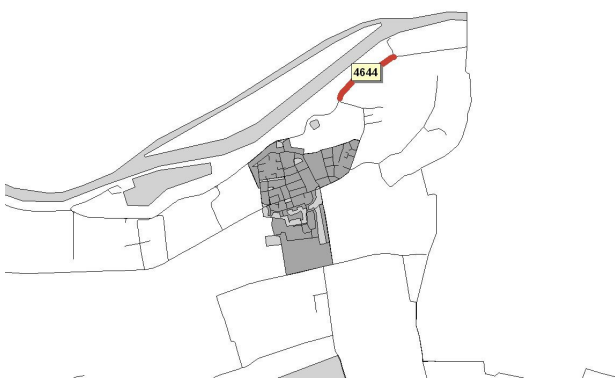
Figuur 4.6: wegvakintensiteiten 2001 kernen Zetten-Andelst



Figuur 4.7: wegvakintensiteiten 2001 Valburgseweg



Figuur 4.8: wegvakintensiteiten 2001 Stationsstraat



Figuur 4.9: wegvakintensiteiten 2001 Drielse Rijndijk

Over het algemeen is de wegvakcapaciteit op het onderliggend wegennet vooralsnog voldoende, maar ontstaan de stremmingen bij de kruispunten en rotondes. Bijkomend probleem is de matige bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, vooral tijdens de spitsuren alsmede de wachtrijen die ontstaan bij spoorwegovergangen.

De bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt onder andere afgemeten aan bereikbaarheid van de treinstations en aan de loopafstand van / naar de dichtstbijzijnde bushalte of treinstation. Gezien de invloedscirkels ($r=400\text{m}$ voor bus, $r=1000\text{m}$ voor trein) wordt de meeste kernen momenteel voldoende per regulier openbaar vervoer ontsloten. Daarnaast zijn de kleine kernen voldoende 'gedekt' door de aanwezigheid van collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV).

Ook de frequentie van het openbaar vervoer is van belang. De treinen vanuit Elst naar Arnhem en Nijmegen rijden in beide richtingen voldoende frequent: 4x per uur. Op het traject tussen Elst en Tiel rijden de treinen in beide richtingen 1x per uur. Voor beide trajecten wordt de frequentie ook 's avonds en in het weekend aangehouden. Sommige bussen rijden overdag echter met een zeer lage frequentie en 's avonds en zondags soms helemaal niet.

Over het algemeen wordt bijna de helft van alle korte verplaatsingen per fiets afgelegd. Er zijn in Overbetuwe geen fietsintensiteiten beschikbaar.

Met name rondom de scholen is sprake van grote piekmomenten, tijdens de ochtend- en middagspits. Ook op regionaal niveau wordt er veel gefietst, zowel naar school / werk als recreatief. De meeste bestemmingen in de woonkernen zijn goed per fiets bereikbaar.

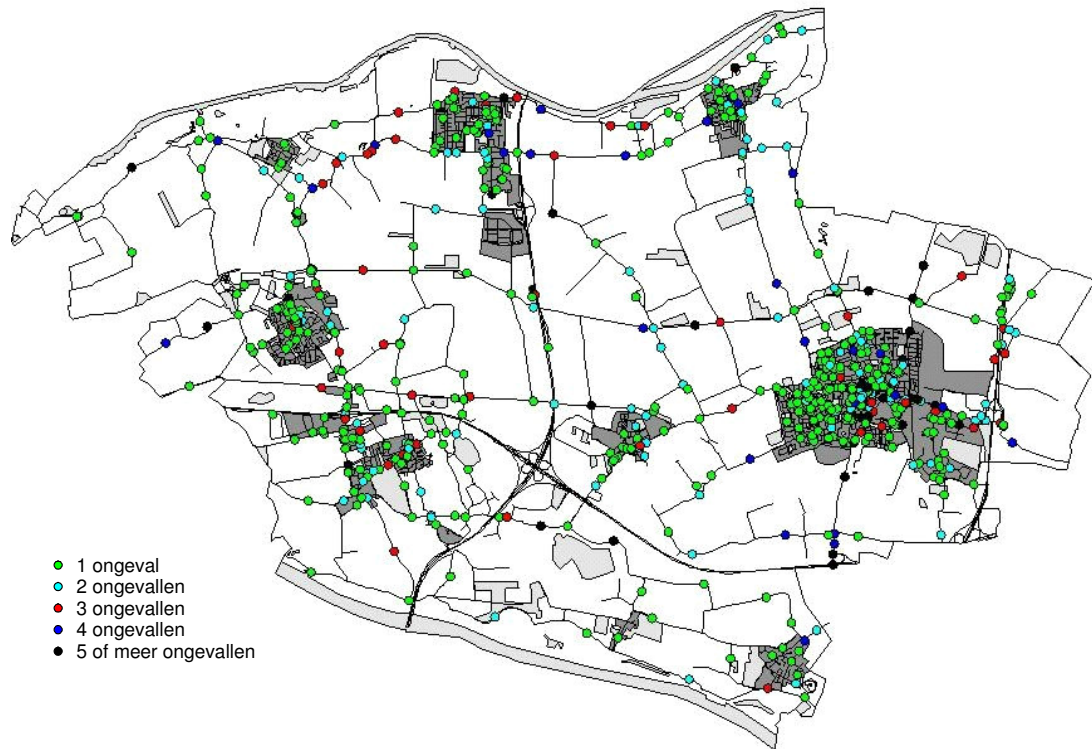
Bij alle treinstations zijn voldoende fietsenstallingen aanwezig. Bij station Elst zijn onlangs nieuwe fietsenstallingen geplaatst.

Voor voetgangers staat de bereikbaarheid niet zozeer ter discussie. Die is over het algemeen voldoende. Wel moet meer rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van openbare voorzieningen voor gehandicapten door het creëren van vrije ruimtes. Zo moeten bijvoorbeeld alle openbaar vervoer systemen in 2010 geschikt zijn voor het vervoer van gehandicapten. Ook moeten alle haltes dan toegankelijk zijn voor rolstoelen.

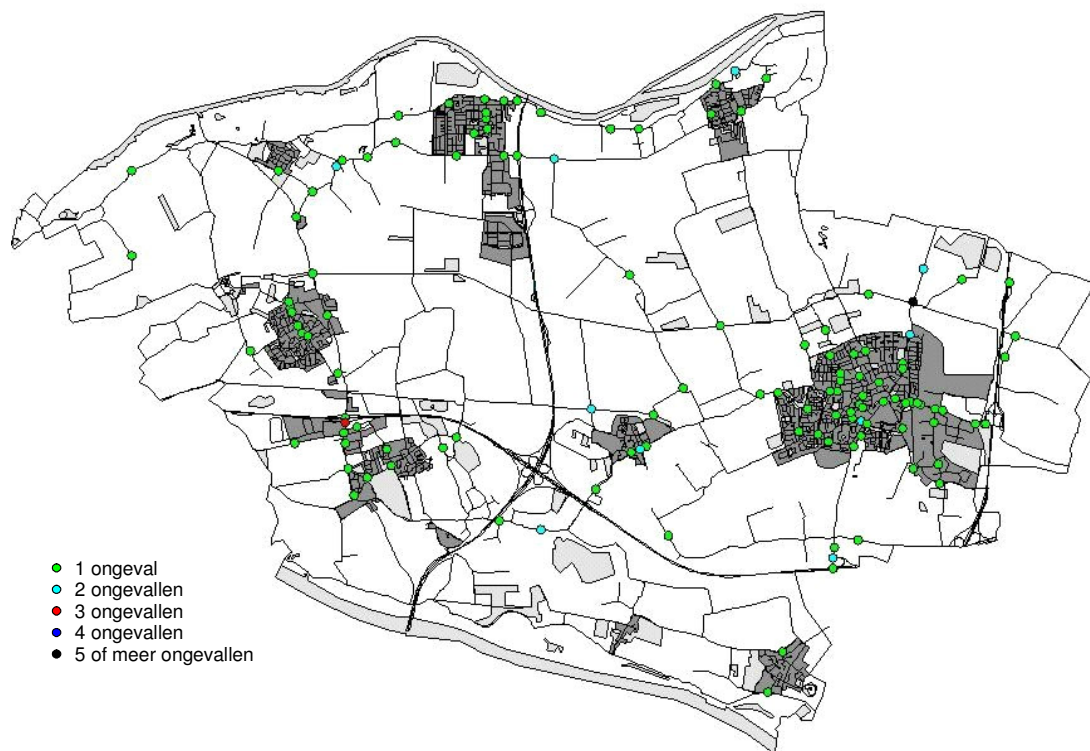
In tabel 4.3 zijn de algemene mobiliteitsgegevens van Overbetuwe opgenomen.

Hoewel het inwonertal van de gemeente Overbetuwe na de samenvoeging van Elst, Heteren en Valburg met ruim 1000 inwoners is afgenomen is de vervoersprestatie tussen 1996-1997 en 2001-2002 aanzienlijk toegenomen. Het aantal verplaatsingen per persoon per dag steeg van 3,08 naar 3,44 (+11,7%) en het totaal aantal verplaatsingen steeg van 127269 naar 138577 (+ 8,9%).

De meeste verplaatsingen in de periode 2001/2002, ruim 34%, worden gemaakt als autobestuurder. Daarnaast worden in de periode 2001/2002 nog 16,5% verplaatsingen als autopassagier afgelegd. Dit betekent dat het autobestuurder gebruik in Overbetuwe met ruim 50% van alle verplaatsingen een dominante plaats inneemt. In schril contrast staat het OV gebruik. Het aandeel OV bedraagt slechts 3,7% van alle verplaatsingen.



Figuur 4.10: alle ongevallen in Overbetuwe periode 2001 – 2003



Figuur 4.11: letselongevallen in Overbetuwe periode 2001 – 2003

Vervoerswijze	2 jaars gem.	Totaal aantal inwoners	Aantal verplaatsingen per pers. per dag	Totaal aantal verplaatsingen		verschil (%) 2001/2002 t.o.v. 95/96
				Abs.	%	
Auto/ bestuurder	01-02	40284	1,20	48341	34,8	+ 0,2%
	96-97	41321	1,06	43800	34,6	
Auto/ Passagier	01-02	40284	0,57	22962	16,5	- 0,8%
	96-97	41321	0,53	21900	17,3	
Trein	01-02	40284	0,05	2014	1,4	+ 0,4%
	96-97	41321	0,03	1240	1,0	
Bus/Tram/ Metro	01-02	40284	0,08	3223	2,3	- 0,6%
	96-97	41321	0,09	3719	2,9	
Bromfiets	01-02	40284	0,03	1209	0,9	- 0,1%
	96-97	41321	0,03	1240	1,0	
Fiets	01-02	40284	0,94	37867	27,2	+ 2,0%
	96-97	41321	0,77	31817	25,2	
Lopen	01-02	40284	0,46	18531	13,3	- 3,4 %
	96-97	41321	0,51	21074	16,7	
Overige	01-02	40284	0,12	4834	3,5	+2,2%
	96-97	41321	0,04	1653	1,3	
Totaal	01-02	40284	3,44	138577		
	96-97	41321	3,08	127269		

Bron: CBS

Tabel 4.3: totale vervoersprestatie gemeente Overbetuwe

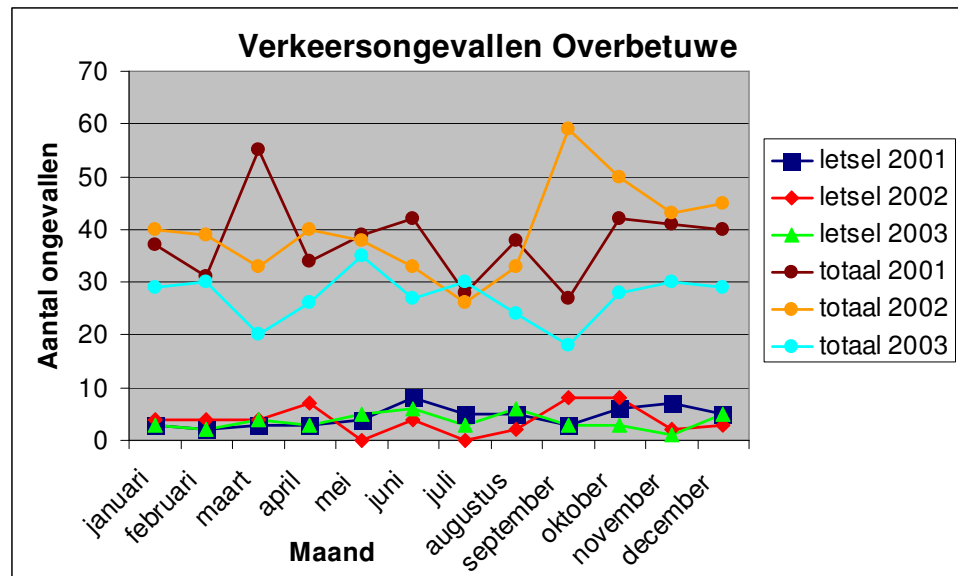
4.5 Verkeersveiligheid

Objectieve verkeersveiligheid

In de periode 2001 - 2003 zijn in de gemeente Overbetuwe 1259 ongevallen geregistreerd (zie figuur 4.10), waarvan 144 letselongevallen (11,4%) (zie figuur 4.11). Bij de letselongevallen zijn 173 slachtoffers te betreuren, waaronder 1 dode. Het gemiddeld aantal slachtoffers per letselongeval bedraagt 1,20. In tabel 4.4 zijn de objectieve verkeersveiligheidscijfers voor Overbetuwe in de periode 2001 - 2003 weergegeven. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de ongevalcijfers op de Rijkswegen A15, A50 en A325 die gedeeltelijk over het grondgebied van de gemeente Overbetuwe lopen niet zijn meegerekend.

	2001	2002	2003	Totalen
Totaal aantal ongevallen	454	479	326	1259
- Aantal letselongevallen	54	46	44	144
Totaal aantal slachtoffers	62	51	60	173
- Doden	1	0	0	1
- Letselslachtoffers	61	51	60	172
Aantal slachtoffers per letselongeval	1,15	1,11	1,36	1,20

Tabel 4.4: aantal ongevallen en slachtoffers periode 2001 - 2003



Figuur 4.12: aantal (letsel)ongevallen per maand (periode 2001 – 2003)

In figuur 4.12 is het aantal (letsel)ongevallen per maand weergegeven.

Het aantal letselongevallen per maand is redelijk stabiel. Opvallend is de significante afname van het totaal aantal ongevallen in 2003 ten opzichte van de voorgaande jaren.

In tabel 4.5 is het aantal slachtoffers naar de aard van het letsel weergegeven voor de periode 1998-2003.

Jaar	Dodelijk	Gewond met zkh. opname	gewond zonder zkh. opname	Totaal
1998		25	79	104
1999	3	43	89	135
2000	4	36	53	93
2001	1	28	55	84
2002		22	58	80
2003		24	66	90

Bron: VOR

Tabel 4.5: Aantal slachtoffers per jaar naar aard letsel (incl. A-wegen)

Het peilgetal voor Overbetuwe bedraagt 100 letselslachtoffers per jaar. De taakstelling (-25%) ten opzichte van het peilgetal voor planjaar 2000 bedraagt 75 letselslachtoffers per jaar. De taakstelling wordt hiermee door de gemeente Overbetuwe niet gehaald, hoewel de trendlijn in de periode 1998-2002 naar beneden afbuigt.

In tabel 4.6. en 4.7 zijn de grootste ongevalslocaties op wegvakken in Overbetuwe respectievelijk kruispunten in Overbetuwe weergegeven voor de periode 2001-2003.

Omschrijving wegvak	Dodelijk	Letsel	UMS	Totaal Ongevallen
Europaplein – Willemsstraat – Zadelmakersstraat		1	24	25
Europaplein – 't Wiel		1	12	13
Rijksweg Noord – 1 ^e Weteringsewal		2	10	12
Hoofdstraat – Zettensepad – Bethelstraat		1	8	9
Rijksweg Zuid – Reethsestraat – Griend			9	9

Tabel 4.6: Grootste ongevalslocaties wegvakken in de gemeente Overbetuwe periode 2001-2003

Omschrijving kruispunt	Dodelijk	Letsel	UMS	Totaal Ongevallen
1 ^e Weteringsewal – Rijksweg Noord		5	9	14
De Wuurde – Lange Dreef		1	8	9
Dorpsstraat – Eshofsestraat – Rijksweg Noord			9	9
Griend – Rijksweg Zuid		1	7	8
Hoofdstraat – Veldstraat – Wageningsestraat		1	5	6

Tabel 4.7: Grootste ongevalslocaties kruispunten in de gemeente Overbetuwe periode 2001-2003



Foto 4.1: intensief vrachtverkeer op Rijksweg A50



Foto 4.2: doorsnijding landelijk gebied Overbetuwe

Subjectieve verkeersveiligheid

Naast de het objectieve aantal ongevallen is er ook sprake van subjectieve verkeersonveiligheid. Dit komt onder andere naar voren uit klachten van bewoners. Enkele veelgehoorde klachten zijn: overschrijding van de maximum snelheid, onoverzichtelijke wegen en kruispunten, hinderlijk en/of fout parkeren, ontbreken fietspaden / trottoirs, de aanwezigheid van vrachtverkeer, sluiproutes door verblijfsgebieden en moeilijk kunnen oversteken. In de Nota Integrale Veiligheid van gemeente Overbetuwe (2002) zijn de klachten samengevat.

Nabij fietsaantrekkende voorzieningen als scholen en winkels komen regelmatig verkeersonveilige situaties voor. Meestal gaat het net goed en is er slechts sprake van subjectieve verkeersonveiligheid (gevoelsmatig gevaar).

Duurzaam Veilig

In het Regionale Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) van het KAN is in 1999 een wegnetvisie weergegeven, met een voorlopig wensbeeld van de huidige infrastructuur. Deze wegcategorisering is opgesteld ten behoeve van de uitvoering van het startprogramma Duurzaam Veilig.

Bij 'duurzaam veilig' wordt getracht om onveiligheid te voorkomen in plaats van te genezen. Dit wordt gedaan door het creëren van een overzichtelijke netwerkstructuur, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar (voorlopige) verkeersaders en (potentiële) verblijfsgebieden.

4.6 Leefbaarheid

Momenteel zijn er enkele wegen waar leefbaarheidsproblemen zijn door de hoge verkeersintensiteit. De problemen spelen vooral langs provinciale wegen, maar ook langs verkeersaders in de woonkernen. In de meeste gevallen is er sprake van geluidshinder en soms ook van stank en / of trillingen. Verder is de oversteekbaarheid matig op wegen met een hoge verkeersfunctie. Fietzers en voetgangers krijgen dan door de hoge intensiteit te weinig gelegenheid om over te steken.

Er zijn twee ontwikkelingen die betrekking hebben op de probleem met geluidsbelasting en oversteekbaarheid. Enerzijds wordt het wegdek stiller gemaakt (bv. stil asfalt) en worden voertuigen schoner. Anderzijds wordt het probleem van de barrièrewerking door de wegcategorisering verschoven. Verblijfsgebieden worden meer ontlast en doorgaand verkeer wordt steeds meer geconcentreerd op verkeersaders. Hierdoor ontstaan dus minder, maar wel grotere barrières (zie foto's 4.1 en 4.2).

Ook moet meer aandacht worden besteed aan het wegonderhoud. Een slecht wegdek zorgt voor veel discomfort, vooral voor fietsers en voetgangers. Het kan zelfs de routekeuze beïnvloeden.

5 Ruimtelijke ontwikkelingen

5.1 Kadernota Visie op Ruimte

Begin 2004 is de Kadernota Visie op Ruimte gereed gekomen. Deze nota vormt samen met andere beleidsstukken zoals de Woonvisie, het sociaal economisch beleid, groenstructuurplannen, landschapsvisies en het GMO een belangrijk onderdeel van het ruimtelijk beleid van de gemeente Overbetuwe. De Kadernota Visie op Ruimte is tot stand gekomen door enerzijds inventarisatie van de landschappelijke en stedenbouwkundige mogelijkheden binnen het gemeentelijk grondgebied en anderzijds door een inventarisatie van ruimteclaims en beleid voor wonen, werken en intensieve recreatie.

5.2 Woningbouwlocaties

In tabel 5.1 is de ontwikkeling van het aantal woningbouwlocaties in Overbetuwe beschreven. In totaal worden de komende jaren bijna 4200 nieuwe woningen gerealiseerd in Overbetuwe.

Kern	Aantal woningen
Andelst	40
Driel	395
Elst	2615
Hemmen	10
Herveld	260
Heteren	135
Oosterhout	300
Randwijk	5
Valburg	115
Zetten	320
Totaal	4195

Tabel 5.1: Ontwikkeling woningbouwlocaties Overbetuwe

5.3 Bedrijventerreinen

In de gemeente Overbetuwe zijn vier bedrijventerrein (zie tabel 5.2) waar de komende jaren uitbreiding plaats zal vinden.

Kern	Bedrijventerrein
Elst	Aam 4/5
Elst	De Merm
Heteren	Poort van Midden Gelderland Zuid
Zetten-Andelst	De Schalm

Tabel 5.2: Ontwikkeling bedrijventerreinen

Daarnaast zijn er plannen om een groot nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen in de A15-zone.

5.4 Overig

In tabel 5.3 zijn de overige ruimtelijke ontwikkelingen in de regio beschreven.

Omschrijving ruimtelijke ontwikkeling
Aanleg Zuid tangent Oost
Aanleg provinciale weg N837 (tussen Heteren en Elst)
Aanleg Betuweroute / Regiorail
Elst Centraal
Regionaal landschapspark Overbetuwe
Ontwikkeling Vinex locatie Waalsprong Nijmegen
Ontwikkeling Vinex locatie Schuytgraaf Arnhem
Ruimte voor de Rivier
Uitbreiding kassenlocatie Bergerden (Lingewaard)
Grondwaterbeschermingsgebied Hemmen
Puttenveld waterwinning Hemmen

Tabel 5.3: Overige ruimtelijke ontwikkelingen

In aanvulling op bovengenoemde tabel bestaan op lange termijn plannen om windmolens in de A15-zone en/of de A50-zone te realiseren.

6 Ambitie en visie GMO

6.1 Visie op verkeer in Overbetuwe

Essentieel onderdeel van het Gemeentelijk mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO) vormt de visie op de (toekomstige) verkeersstructuur. Ter illustratie de letterlijke betekenis van het woord visie:

visie (de ~ (v.), ~s)

¹ de wijze waarop men zaken beoordeelt, beschouwt $\Rightarrow$ *beschouwing, kijk, zienswijze*

In dit hoofdstuk wordt de verkeersvisie voor het GMO verwoord en bestaat uit:

- Visie op verkeer en ruimtelijke ontwikkelingen;
- Beschouwing over de ligging van Overbetuwe;
- Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid, de drie centrale elementen in iedere verkeersvisie;
- De visie op de knelpunten van nu en straks;
- De visie op de oplossingsrichtingen.

6.1.1 Verkeer en ruimte, een interessante combinatie

In het verkeers- en vervoersbeleid van de regio Arnhem-Nijmegen staat de *gebruiker centraal*. *Bereikbaarheid* is het speerpunt van het verkeers- en vervoersbeleid van de regio Arnhem-Nijmegen. De afgelopen periode zijn de bereikbaarheidsproblemen sterk toegenomen. Filevorming op de rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegennet zijn een bekend gegeven. Ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer ondervindt hiervan de gevolgen. Ook de (sociale) bereikbaarheid van bijvoorbeeld de kleine kernen en maatschappelijke voorzieningen verdient aandacht. Daarnaast wordt ingezet op de *veiligheid*. 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. Tot slot: externe veiligheid. Burgers mogen verwachten dat op zorgvuldige wijze wordt omgegaan met het vervoer en opslag van gevaarlijke stoffen.

Verkeer en vervoer heeft niet alleen positieve gevolgen voor welvaart en welzijn. Er zijn ook negatieve aspecten zoals luchtverontreiniging, doorsnijding van het landschap en aantasting van de leefbaarheid van stedelijk en landelijk gebied. Het verkeers- en vervoerssysteem moet worden gerealiseerd binnen de grenzen die vanuit de leefomgeving worden gesteld.

De gemeente Overbetuwe is een 'jonge' gemeente, in 2001 ontstaan uit een samenvoeging tussen de gemeenten Elst, Heteren en Valburg en heeft een relatief groot grondgebied in een deel van Nederland waar zich een aantal bijzondere ruimtelijke ontwikkelingen afspeelt. Te noemen zijn:

- **Realisatie** van drie VINEX locaties Schuytgraaf, Waalsprong en de Westeraam, samen goed voor zo'n 25.000 nieuwe woningen en dus meer verkeer in het gebied.
- **Planvorming** voor verbreding van Rijksweg A50 en/of nieuwe rivieroverschrijdende verbindingen over de Waal te weten voor Rijksweg A73 en/of de Stadsbrug Nijmegen. De hoeveelheden rivierkruisend autoverkeer over de Waal zijn bekend, de prognoses voor realisatie van aanvullende infrastructuur variëren. Hoewel de lokale overheden en bestuurders nog geen definitief standpunt hebben ingenomen is er wel de constatering dat met het niet doorgaan van het MTC Valburg (een deel van) het draagvlak voor de doortrekking van de A73 aanzienlijk is afgenomen.
- **Planvorming** voor de doortrekking van Rijksweg A15 tussen knooppunt Ressen en Zevenaar kent anno 2003 een go/no go standpunt.
- **Planvorming** van de N837 de verbinding tussen A50 en VINEX-locatie Arnhem Schuytgraaf.
- **Planvorming voor en realisatie van** regionaal, in het gebied wordt een aantal nieuwe stations gerealiseerd. Van station Elst wordt een grote vervoerknoop gemaakt.

Een mixtuur van planvorming en realisatie waarbij de infrastructuur ver op achterstand staat en er dus een hoge verkeersdruk op het verkeersnetwerk anno 2003 ligt. Deze druk zal in de komende jaren alsmaar toenemen. Voor dit GMO is het dus belangrijk de plannen voor het verkeer gefaseerd te gaan opzetten en actueel bij te sturen als er aanleiding voor is.

In het Beleidsprogramma van de gemeente Overbetuwe 2001-2006 zijn de volgende beleidsuitgangspunten ten aanzien van verkeer genoemd:

- Functie, gebruik en vormgeving van het Overbetuwse wegennet dienen in balans te zijn (heldere wegcategorisering);
- De regionale verkeersafwikkeling dient bij voorkeur buiten de kernen en in ieder geval buiten woonwijken plaats te vinden;
- Een duurzame aanpak van de verkeersonveiligheid staat centraal;
- Er dient goed collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) voor de kleine kernen binnen de gemeente Overbetuwe te zijn;
- De parkeerproblematiek dient te worden aangepakt.

Om bovenstaande beleidsuitgangspunten voor verkeer te kunnen realiseren zijn in de Programmabegroting van de gemeente Overbetuwe 2004-2007 onder meer de volgende maatregelen opgenomen:

- Aanleg tangentenstructuur om de kern Elst; de realisatie van de Zuid-tangent staat vast, van de Noord-tangent dient nut en noodzaak nog te worden aangetoond;
- Aanleg Verlengde Rijnstraat en reconstructie Grote Molenstraat voordat aanleg N837 bij Driel is gerealiseerd;
- Bevordering fiets- en wandelverkeer door aanleg fiets- en wandelpaden;
- Inrichten 30 km/u gebieden;
- Parkeren: uitbreiden blauwe zone, uitbreiden parkeercapaciteit, verbeteren parkeren NS station.

De beoogde maatschappelijke effecten zijn:

- Een goede verkeersafwikkeling en betere bereikbaarheid voor burgers en bedrijfsleven;
- Het voorkomen van verkeersopstoppingen;
- Het bevorderen van de leefbaarheid;



Foto 6.1: vrijliggend fietspad Valburgseweg



Foto 6.2: vrijliggend fietspad Tielsestraat

- Het bevorderen van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers;
- Het terugdringen van sluipverkeer en zoekgedrag van het autoverkeer.

6.1.2 Verkeer & ligging Overbetuwe

- **Stroomwegen**

De gemeente Overbetuwe ligt centraal, tegelijkertijd vormen de rivieren Waalen Neder-Rijn harde grenzen. Voorts moet worden onderkend dat ondanks alle fileberichten de bereikbaarheid van Overbetuwe als goed is te noemen. In oost-west richting is de A15 de verbinding naar het westen des lands (en wellicht straks ook oostwaarts). In noord-zuid richting zijn er de zeer drukke A50 en de A325. De eerste hoofdverbinding is op landelijk nivo een belangrijke schakel tussen Zuid-Nederland en Midden/Noord en Oost-Nederland. De intensiteit op Rijksweg A50 zal de komende jaren, ruim gesteld, tussen 100.000 en 150.000 mvt/etm gaan bedragen en dit geeft aan dat we het hier over een verkeerscorridor van formaat hebben. De verkeersdruk op de A325 tussen Arnhem en Nijmegen is van een andere orde dan de A50. Wel is deze regionale verbinding met intensiteiten tussen 50.000 en 100.000 mvt/etm zwaar belast.

- **Vaarwegen**

Zoals gezegd vormen de rivieren harde grenzen. Naast Waal en Neder-Rijn moet de Linge genoemd worden. Qua scheepvaartverkeer is de Waal overduidelijk de hoofdtransportas over het water vanuit Randstad richting Duitsland e.v.

- **Spoorlijnen**

Voor het personenvervoer vormt de spoorlijn tussen Arnhem en Nijmegen met in het midden Elst (centraal) een belangrijke verbinding. Ook hier de constatering dat er veel rivierkruisend verkeer is. De spoorlijn vanuit Tiel sluit zich aan nabij Elst. Het project RegioRail KAN is inmiddels opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

Voor het goederenvervoer zien we uiteraard de Betuweroute gebouwd worden. Op Overbetuws grondgebied grotendeels parallel aan de A15. De uitwisseling aan de zuidoostzijde van Elst tussen noord en zuid gericht goederenvervoer is in wording.

- Enkele afstanden vanuit Knooppunt Valburg A50-A15 om de centrale ligging van de gemeente Overbetuwe te illustreren:

Rotterdam 90 km

Wageningen 15 km

Apeldoorn 45 km

Arnhem 20 km

Nijmegen 15 km

Eindhoven 80 km

A12 grens Duitsland 60 km over de weg en hemelsbreed 25 km

6.1.3 Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid

Volgens landelijk beleid mag mobiliteit weer worden gestimuleerd ('mobiliteit is fun'), maar moet deze wel sterk worden geleid. In de systematiek die hiervoor wordt gehanteerd staan de 3 B's centraal: Eerst benutten, dan beprijzen en als laatste bouwen. Bereikbaarheid over de weg en per spoor zijn belangrijk voor lokale economie. De realisatie van o.a. het programma 'Duurzaam Veilig' is noodzakelijk voor de bevordering van de verkeersveiligheid. Oplossingen voor bestaande knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn vaak strijdig met de belangen van doorstroming.



Foto 6.3: sluiproute Polderstraat



Foto 6.4: Homoetsestraat

6.1.4 'Waar zouden we zijn zonder de trein?'

Stations Elst en Zetten-Andelst vormen belangrijke openbaar vervoerknopen in de gemeente Overbetuwe. Aansluitend busvervoer in combinatie met trein-taxi zijn hierbij essentieel, ondanks de bezuinigingsvoornemens in het openbaar vervoer. De 'ontbussing' slaat ook in Overbetuwe toe maar in dit geval heeft de gemeente een alternatief achter de hand, te weten de succesvolle regiotali KAN. Iedereen in Overbetuwe moet gebruik kunnen maken van een basisniveau van openbaar vervoer. Dit hoeft niet altijd de 12 meter lange gele bus te zijn, creatieve oplossingen zijn welkom. Aansluitend vervoer vanaf dit station is vervolgens gezien de reizigersaantallen maatwerk via Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV).

6.1.5 'Wordt er straks nog gefietst?'

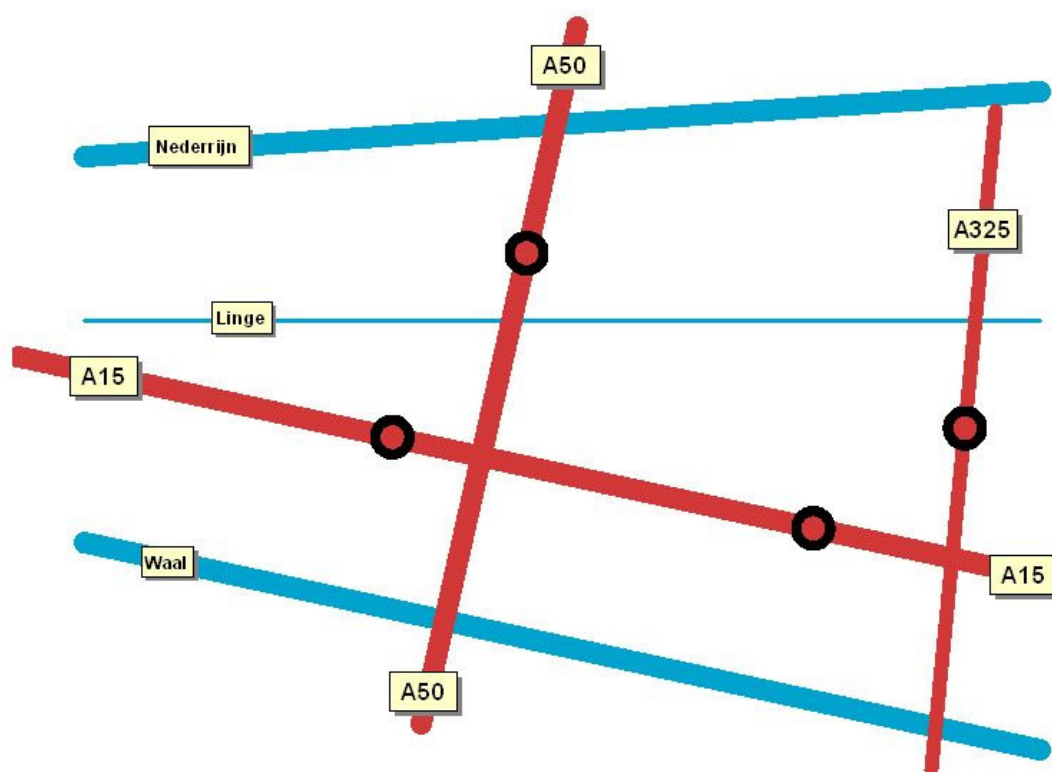
Diverse maatschappelijke ontwikkelingen zijn van belang voor het denken over de Overbetuwse verkeersstructuur en in het bijzonder de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer. Belangrijk aandachtspunt is dat de bevolking sterk vergrijs, met meer ouderen in het verkeer en bijbehorende (oversteek)problemen als gevolg. Des te langzamer de voetganger of fietser kan oversteken, des te breder de barrière wordt.

Verder zal een stijgend autobezit de druk op het Overbetuwse wegennet doen toenemen. Met name de ritten over korte afstanden t.b.v. maatschappelijke activiteiten zullen toenemen. Om dit alles in goede banen te leiden zal bijzonder veel aandacht noodzakelijk zijn voor de veiligheid van langzaam verkeer, zowel in lengterichting (vrijliggende fietsvoorzieningen) als in dwarsrichting (veilige oversteekpunten). Door het fietsverkeer in het algemeen te stimuleren, kan vermijdbaar autogebruik worden teruggedrongen. Ook hier is in de visie een opmerking over parkeren op zijn plaats. Nabij de belangrijke publieksaantrekkende voorzieningen zijn perfecte fietsstallingsmogelijkheden nodig. Deze kunnen de concurrentie aan met de (nu nog) gratis parkeervoorzieningen voor het autoverkeer.

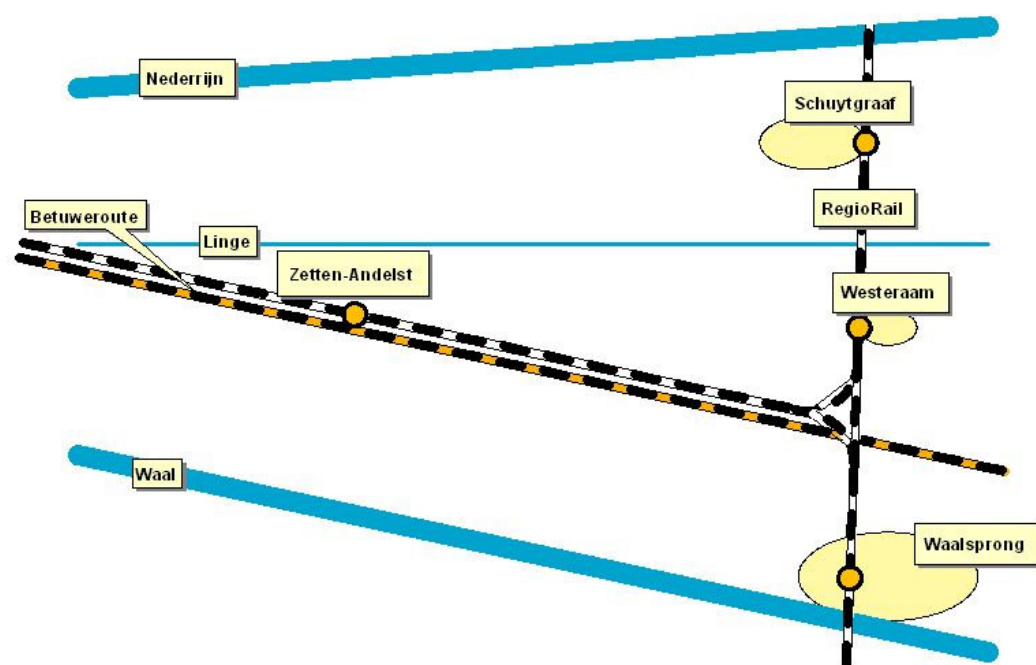
6.2 Knelpunten

In maart 2004 zijn in het kader van onderhavige studie een tweetal werkconferenties georganiseerd waarbij vertegenwoordigers van belanghebbendenorganisaties en politiek een bijdrage hebben geleverd aan het inventariseren van (toekomstige) knelpunten en oplossingsrichtingen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Overbetuwe. In bijlage 4 zijn de resultaten van de werkconferenties per thema uitgewerkt. De hoofdlijnen van de resultaten zijn in onderstaand overzicht puntsgewijs weergegeven:

- In nabije toekomst wordt als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen (nog) meer congestie op het hoofdwegennet verwacht die uitstraalt naar het gemeentelijk wegennet 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).



Figuur 6.1: visie concentratie autoverkeer op autosnelwegen



Figuur 6.2: visie openbaar vervoer

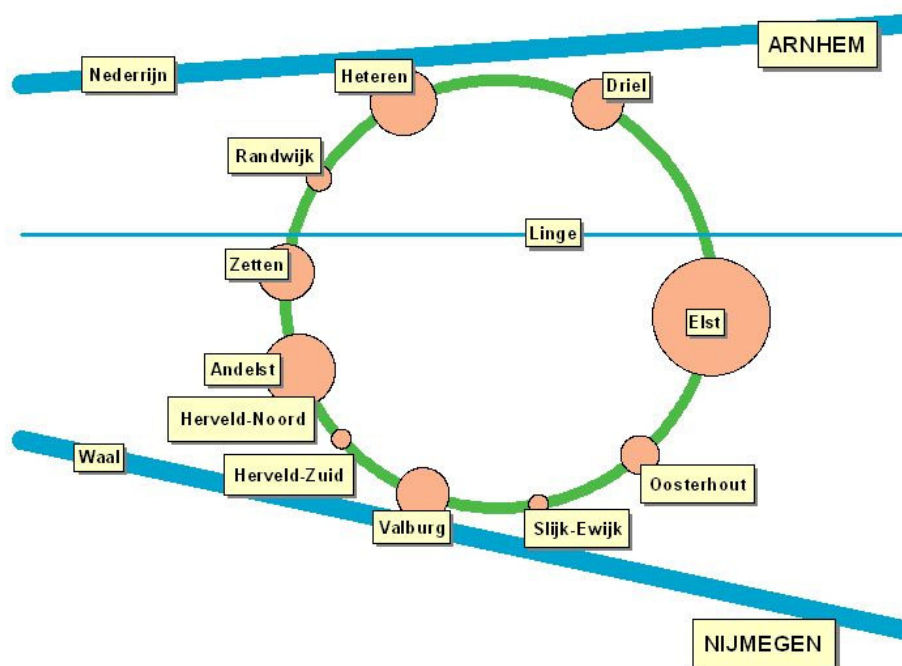
6.3 De visie op het oplossen van deze knelpunten

Dit GMO is in feite het antwoord op de knelpunten zoals verwoord in paragraaf 6.2 en bijlage 4. Tijdens de werkconferenties zijn diverse oplossingsrichtingen genoemd om de knelpunten aan te pakken. De specifieke visie die hieruit is ontwikkeld vanuit de gemeentelijke verkeersdeelnemers is als volgt te verwoorden:

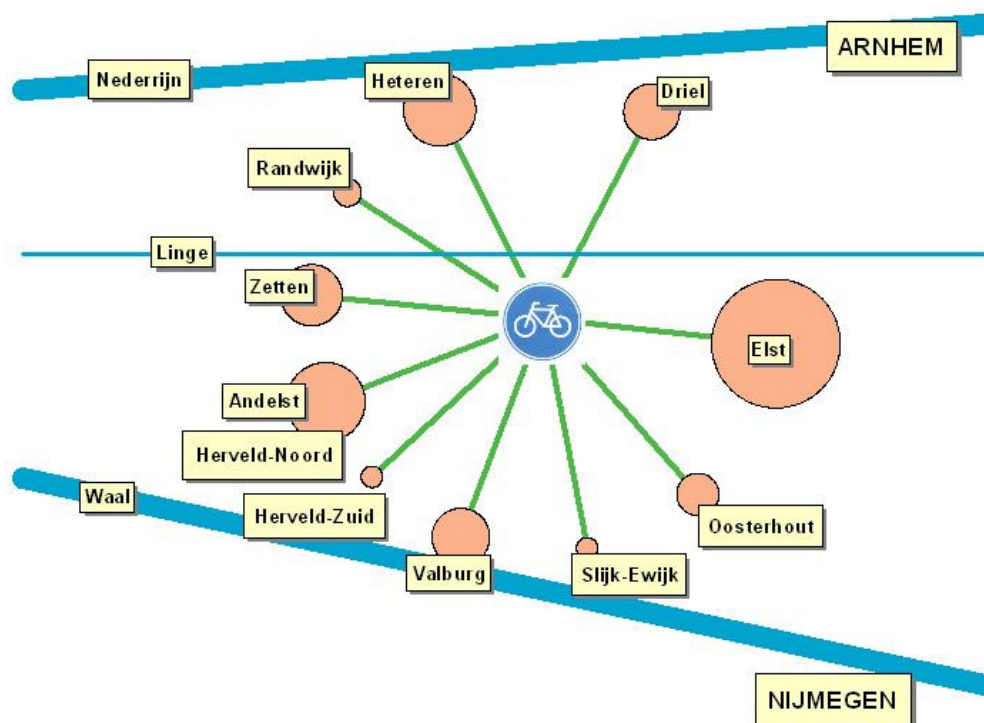
- Concentreren van autoverkeer op en nabij de A-wegen (zie figuur 6.1);
- Geen regionale verkeersstromen door de kernen in Overbetuwe;
- Aandacht voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de openbaar vervoerknoppen (zie figuur 6.2);

Voorop staat de bundeling van het openbaar vervoer langs de centrale vervoersas Arnhem – Elst – Nijmegen. De komst van de RegioRail met een aantal fysieke uitbreidingen (stations) en de Betuweroute biedt een grote kans en mogelijkheden om in te zetten op verdere knoopontwikkeling. Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitsbeleid gaan daarmee hand in hand. Dat is noodzakelijk want een verdere verslechtering van de bereikbaarheid, toename van de verkeersonveiligheid en afname van de kwaliteit van de leefomgeving is aan de orde van de dag.

- Aandacht voor bijzondere oplossingen in de ketenmobiliteit;
Bij ketenmobiliteit maakt de reiziger tijdens zijn reis gebruik van meerdere vormen van vervoer (schakels). Bijvoorbeeld eerst een stuk met de fiets, vervolgens met de trein en het laatste stuk met de bus. Door slim gebruik te maken van de schakels komt de reiziger snel en comfortabel van deur tot deur. Projecten op het gebied van ketenmobiliteit richten zich op het verbeteren van de aansluiting tussen de schakels. Ook verbetering van de informatievoorziening voor de reiziger staat hierbij centraal. In het GMO dient aandacht te zijn voor goede fietsstallingen, parkeervoorzieningen/ transferia en Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) tussen de kleine kernen. Als bijzondere oplossing in de ketenmobiliteit in dit GMO valt ook te denken aan openbaar vervoer verbindingen over water, bijvoorbeeld naar Arnhem centrum en Nijmegen centrum.



Figuur 6.3: visie lokaal autoverkeer op onderliggend wegennet



Figuur 6.3: visie fiets en wandelverkeer

- **RONDJE OVERBETUWE:** Gemeentelijk wegennet realiseren dat logisch in verbinding staat met het hoofdwegennet, het “gat” tussen de stroomwegen en het gemeentelijk net dient qua hiërarchie en dus ook vormgeving helder te zijn (zie figuur 6.3)

Essentieel is een heldere en eenduidige categorisering van wegen, de bijbehorende inrichting van 30- en 60km/u-gebieden en **het verlagen van rij-snelheden** van het autoverkeer op conflictpunten.

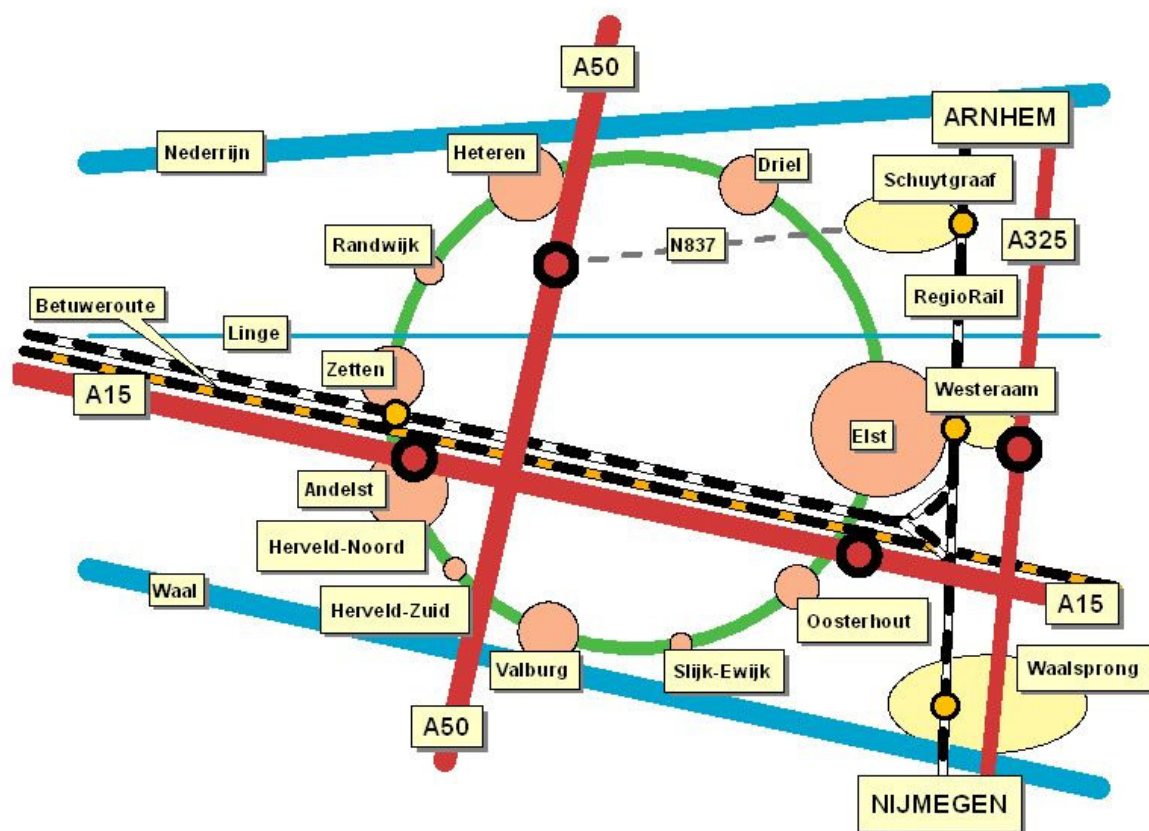
Het gemeentelijk wegennet dient hoofdzakelijk gebruikt te worden door herkomst en bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer door Overbetuwe dient zoveel mogelijk te worden geweerd. Verder moet de subjectieve verkeersveiligheid en daarmee ook de leefbaarheid sterk worden verbeterd. Door autoverkeer te bundelen, ontstaat een evenwicht van een herkenbare wegenstructuur en autoluwe verblijfsgebieden met kansen voor fiets en voetganger.

- Aandacht voor parkeren;



Het (toekomstige) centrum van Elst kan alleen optimaal functioneren als de bereikbaarheid van buitenaf goed is en er voldoende parkeercapaciteit is. In tegenstelling tot andere steden is het parkeren in Overbetuwe (nog) “P-gratis”. Het valt te overwegen om het parkeren te concentreren op parkeerterreinen aan de buitenranden van de winkelgebieden in combinatie met parkeerdurbeperkingen. Speciale aandacht verdient overigens het bevoorradingsverkeer, tijdvensters zijn mogelijk, echter ook het kunnen bereiken van de plek van bestemming dient gewaarborgd te zijn. Bijvoorbeeld op fietssuggestiestroken geparkeerde vrachtauto's zijn een bron van overlast voor alle andere verkeersdeelnemers. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het centrum van Elst en haar parkeervoorzieningen zijn een specifiek aandachtspunt in de verkeersvisie.

- Aandacht voor verschillende verkeersdeelnemers (zie figuur 6.4); Het lokale fiets- en wandelverkeer in Overbetuwe (utilitair en recreatief) dient te worden bevorderd en gestimuleerd door aanleg van een sociaal veilig fietsnetwerk;



Figuur 6.5: totaalvisie verkeer Overbetuwe

De verkeersvisie is als volgt samen te vatten (zie ook figuur 6.5): Het zorgdragen voor een duidelijke en verkeersveilige verkeersafwikkeling op het 'Rondje Overbetuwe'. Prioriteit voor openbaar vervoer via het spoor, wellicht via het water en het CVV. Ketenmobiliteit dient te worden gestimuleerd. In combinatie hiermee dient nog sterker dan nu al het geval is te worden ingezet op de ontwikkeling van het openbaar vervoer op de as Arnhem-Elst-Nijmegen en op de as Elst – Zetten/Andelst – Tiel. Bovendien is er ruime aandacht voor fietsers en voetgangers in de kernen noodzakelijk, alsmede aandacht voor rechtstreekse veilige fietsroutes tussen de kernen via het verkeersluwe binnengebied.

Voorts is in de verkeersvisie van dit GMO ruim baan voor de uitbreiding van de (rivieroverschrijdende) capaciteit van Rijksweg A50. Een verlengde A73 past minder in deze visie omdat dit een verdere versnippering van het grondgebied van Overbetuwe teweeg zou brengen. De gemeente Overbetuwe stelt echter nadrukkelijk eerst de resultaten van de Milieueffectrapportages (MER A50 en MER A73) af te wachten alvorens hier een definitief standpunt over in te nemen.

6.4 Wensbeelden GMO

Per modaliteit (auto, openbaar vervoer, fiets, voetganger) is een schematisch wensbeeld gemaakt. Een wensbeeld is een soort ideaalbeeld, waarbij vanuit één specifieke modaliteit naar een ideale situatie op netwerkniveau wordt gezocht. Bij het opstellen van deze wensbeelden wordt nog niet naar de belangen van andere modaliteiten gekeken. Basis voor de wensbeelden vormt de vastgestelde wegcategorisering.

Wensbeelden per modaliteit:

Autoverkeer

Met betrekking tot de toekomstige wegcategorisering in Overbetuwe en het inrichten van de kernen als verblijfsgebied luidt het uitgangspunt dat er géén regionaal doorgaand verkeer door de kernen dient te worden geleid. Om een goede (externe) bereikbaarheid van Overbetuwe voor het autoverkeer te kunnen garanderen is het realiseren van een goede onderlinge verbinding met een goede doorstroming tussen de kernen noodzakelijk en is het creëren van een (gesloten) ringstructuur rondom de kern Elst wenselijk. Bestemmingsverkeer van en naar Overbetuwe dient via een adequaat sluitend stelsel van gebieds-ontsluitingswegen zo snel mogelijk van en naar het hoofdwegennet te worden geleid. Doorgaand verkeer door de centra van de kernen dient te allen tijde zoveel mogelijk te worden vermeden.

Vrachtverkeer

De bedrijventerreinen De Aam en Merm te Elst, de Poort van Midden Gelderland te Heteren en de Schalm te Andelst dienen goed bereikbaar te zijn voor het vrachtverkeer. Het bedrijf Heinz, direct ten westen van het station Elst gelegen, neemt hierin een bijzondere positie in en dient goed ontsloten te worden. De winkels moeten bereikbaar zijn ten behoeve van het laden en lossen van goederen en het vrachtverkeer dient niet door 30 km/h zones te rijden. Bovendien dienen de industrieterreinen in de toekomst “duurzaam veilig” te worden ingericht. Dit ter bevordering van de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers. De uitvoering van maatregelen dient vrachtautovriendelijk te zijn, te denken valt hierbij aan: een busdrempel, welke ook vrachtautovriendelijk is, - rotondes in plaats van kruisingen en asverspringingen die voor vrachtauto's geen negatieve gevolgen hebben. Daarnaast dient er aandacht te zijn voor centrale vrachtautoparkerplaatsen.

Openbaar vervoer

Zowel het huidige reguliere openbaar vervoer (trein en bus) als het collectieve vraagafhankelijke vervoer (CVV) dient minimaal te worden gehandhaafd. Om een goede OV-ontsluiting te kunnen garanderen dienen alle woningen, bedrijven, winkels en overige voorzieningen zich binnen een straal van 400 m. van een bushalte te bevinden, dit wordt in zijn algemeenheid als een acceptabele loopafstand gezien. Tevens is het voor het openbaar vervoer niet wenselijk om regelmatig snelheidsremmende maatregelen op de route tegen te komen. Het OV dient dus voornamelijk gebruik te maken van wegen met zo min mogelijk snelheidsremmende maatregelen of de snelheidsremmende maatregelen moeten zo zijn toegepast dat het OV hier geen hinder van ondervindt. Om ervoor te zorgen dat ontsluiting per spoor ook adequaat kan plaatsvinden dient de reistijd naar het dichtstbijzijnde station minimaal te zijn.

Fietsers

De fietsers in de gemeente Overbetuwe dienen zich snel,- veilig,- comfortabel en direct kunnen verplaatsen. Om dit te bereiken dient er een compleet fietsnetwerk te zijn dat voldoet aan deze eisen. Tevens dient er bij een fietsnetwerk gekeken te worden naar de aantrekkelijkheid van het netwerk. Dit betekent geen netwerk door steegjes, maar een netwerk direct naar voorzieningen als scholen en winkels en voor recreatief fietsverkeer door het landschap en langs bezienswaardigheden.

Er dienen duidelijke en herkenbare routes tussen centrum en omliggende woonwijken te worden gerealiseerd. Daar waar de fietsroutes de autoroutes kruisen, dient te worden gezorgd voor een veilige oversteekmogelijkheid.

In het buitengebied is vooral aandacht voor fietsvoorzieningen langs de provinciale wegen en aan recreatief fietsverkeer.

Fietsers op / naast de gebiedsontsluitingswegen (binnen de kom 50km/u, buiten de kom 80km/u) worden in principe afgewikkeld op vrijliggende fietsvoorzieningen. In verblijfsgebieden maken fietsers gebruik van de hoofdrijbaan, op solitaire verbindingen na. Oversteken gebeurt vooral op kruispunten en rotondes. Op rotondes binnen de bebouwde kom krijgen fietsers voorrang.

Voetgangers

Voetgangers hebben behoefte aan een veilige en directe verbinding tussen herkomst en bestemming. Het wensbeeld van voetgangers wordt gerealiseerd door prioriteit te geven aan de verblijfsfunctie van wegen. Het zijn gebieden die dusdanig zijn ingericht dat voetgangers en fietsers zich veilig kunnen verplaatsen en waarbinnen het gemotoriseerd verkeer een ondergeschikte functie heeft. Voor voetgangers wordt geen specifiek netwerk aangewezen. Voetgangers vormen immers de basismodaliteit en mogen in principe overal komen. Binnen de bebouwde kom moeten daarom naast alle wegen voldoende brede trottoirs liggen. Buiten de bebouwde kom maken voetgangers in verblijfsgebieden (60km/u) gebruik van de hoofdrijbaan (en/ of de berm). Voetgangers langs provinciale wegen horen thuis op het naastgelegen fietspad of parallelweg.

Op verkeersaders dient het oversteken vooral op/nabij kruispunten plaats te vinden. Verkeersaders moeten daarentegen zodanig worden ingericht dat ook oversteken op wegvakken op een veilige manier kan geschieden. Hierbij moet worden gedacht aan middengeleiders.

Parkeren

Parkeren dient zoveel mogelijk te gebeuren langs de woonstraten, op eigen terrein en bij de concentraties van voorzieningen. Kijkend naar het wensbeeld van de wegcategorieën, mag er op stroomwegen niet geparkeerd worden. Op ontsluitingswegen mag er alleen in afzonderlijke vakken worden geparkeerd en op de erftoegangswegen 30 km/uur mag er in vakken of op de rijbaan geparkeerd worden.

7 Dynamisch verkeersmodel GMO

7.1 Dynamisch Verkeersmodel

Centraal in de aanpak van de kwantitatieve verkeersanalyse voor het GMO staat het gebruik van het dynamische verkeerssimulatiemodel Paramics, dat is gebaseerd op (een uitsnede van) de Regionale Verkeers Milieu Kaart (RVMK) van de Regio Arnhem. De redenen om in deze studie te kiezen voor een verkeerssimulatiemodel zijn:

- Een simulatiemodel biedt aanzienlijk meer kwaliteit en inzicht in de verkeersafwikkeling op het gemeentelijke wegennet dan een statisch verkeersmodel. Op het beeldscherm worden de individuele voertuigen gesimuleerd, waarbij wachtrijen en knelpunten die eventueel ontstaan direct zichtbaar zijn. Omdat ook rotondes en verkeerslichtenregelingen worden ingebracht valt direct te zien wat de invloed ervan is op de verkeersafwikkeling.
- Met het verkeerssimulatiemodel Paramics is het direct mogelijk om nut en noodzaak van infrastructurele maatregelen visueel te toetsen. Bij een kruispunt waarvan de verwerkingscapaciteit te gering is, kan bijvoorbeeld een extra opstelstrook worden toegevoegd. Vervolgens kan worden beoordeeld of deze maatregel al dan niet het gewenste effect heeft. Tevens is het mogelijk om de regeling van verkeerslichten aan te passen.
- Omdat een simulatiemodel veel inzichtelijker en begrijpelijker is dan een statisch model (zoals het NRM), is het gebruik ook in het communicatietraject uiterst geschikt. Bestuurders en belanghebbenden zijn veel directer betrokken bij zowel de analyse van de problematiek als bij de keuze van de oplossingen;
- Het model is niet alleen bruikbaar voor het analyseren van een eindsituatie, maar kan ook gebruikt worden voor het nagaan van effecten bij aanleg / werkzaamheden: er zijn meer toepassingsmogelijkheden dan bij een statisch model.

7.2 Bouw verkeersmodel

Het simulatiemodel van de gemeente Overbetuwe is opgezet in Paramics. Daarvoor zijn de volgende uitgangspunten belangrijk.

RVMK Regio Arnhem

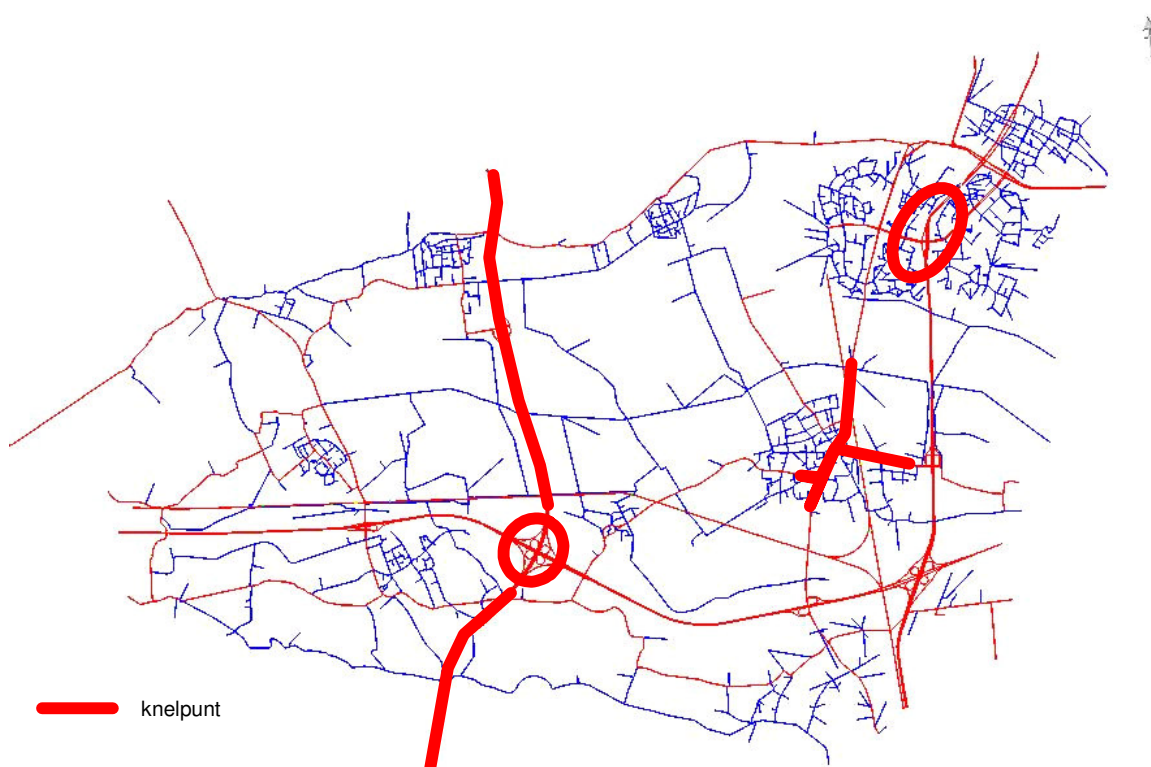
Zoals beschreven in paragraaf 7.1 diende als basis voor het model het RVMK Regio Arnhem. Van dit regionale model zijn het netwerk en de herkomst–bestemmingsmatrices van het planjaar 2003 en 2013 gebruikt.

Netwerk

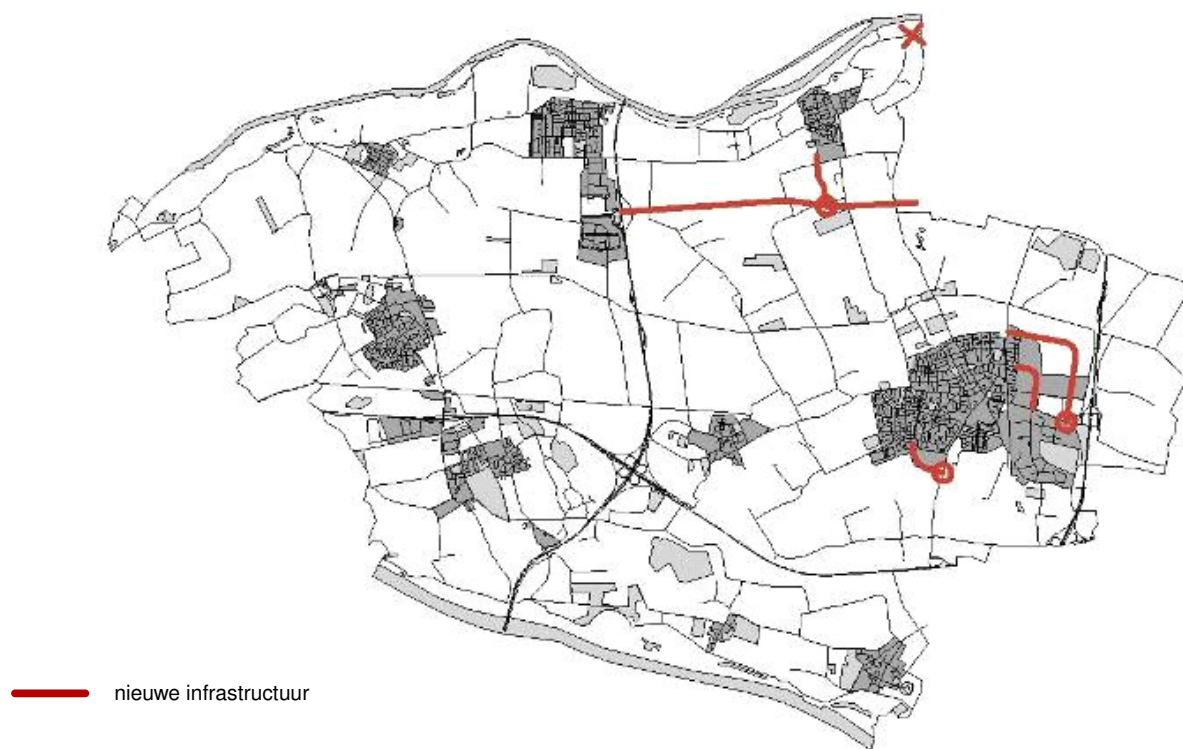
Uit het netwerk is een uitsnede gemaakt van het studiegebied rondom de gemeente Overbetuwe. Deze uitsnede is geconverteerd naar Paramics, waarna in Paramics het benodigde detailniveau aan de wegen is toegevoegd.

Avondspitsprofiel

De herkomst–bestemmingsmatrices worden in Paramics aan het netwerk toegevoegd volgens een bepaald spitsverloop. Dit verloop is afgeleid van ver-



Figuur 7.1: overzicht knelpunten basis 2003



Figuur 7.2: referentievariant 2013

keerstellingen op de rijkswegen rondom de gemeente Overbetuwe alsmede beschikbare verkeerstellingen op het gemeentelijke wegennet.

Verkeersregelingen

Voor de bestaande verkeersregelingen binnen het studiegebied geldt, dat gebruik gemaakt kon worden van de listings van de werkelijke verkeersregelingen.

7.3 Toetsing

Met behulp van tellingen en lokale kennis is het simulatiemodel voor het basisjaar 2003 getoetst. Onlogische routekeuze en afwijkende intensiteiten ten opzichte van tellingen zijn aangepast zodat Paramics een betrouwbare beschrijving van de huidige situatie is. In figuur 7.1 is een overzicht gegeven van de knelpunten die uit de simulatie met Paramics naar voren komen.

Beschrijving knelpunten:

- A50: in beide richtingen staat er voor knooppunt Valburg file. Tussen Heteren en het knooppunt is nog geen spitsstrook in het model opgenomen.
- Elst: in het centrum van Elst ontstaan wachtrijen als gevolg van het spoor en de verkeerslichten op de Rijksweg Noord. De spoorwegovergangen op de Rijksweg Noord en ter hoogte van Station Elst zijn regelmatig lang gesloten en zorgen voor lange wachtrijen.
- A325: congestie ter hoogte van de aansluiting Arnhem. De hoofdroutes door het zuidelijke deel van Arnhem zijn zwaar belast.

7.4 Modelvarianten

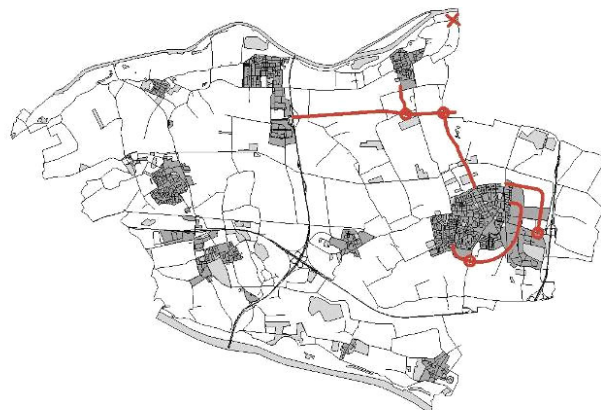
Op basis van het getoetste simulatiemodel van het basisjaar is een referentie model voor 2013 ontwikkeld (zie figuur 7.2). Verder zijn verschillende verkeersmaatregelen doorgerekend in de ontwikkelde modelvarianten voor planjaar 2013. De varianten zijn onderstaand beschreven:

Referentie 2013

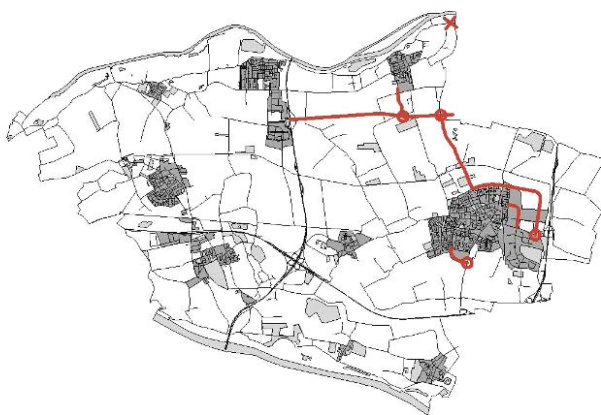
- Realisatie N837, zonder aangesloten Grote Molenstraat;
- Realisatie Verlengde Rijnstraat;
- Parklaan + "de Haak" in VINEX - locatie Westeraam gerealiseerd;
- Zuidtangent alleen ten westen van de Rijksweg Zuid bij Elst;
- Spoorwegovergangen blijven gelijkvloers;
- Verkeerslichtenregeling bij de aansluiting van de A325 bij Arnhem.



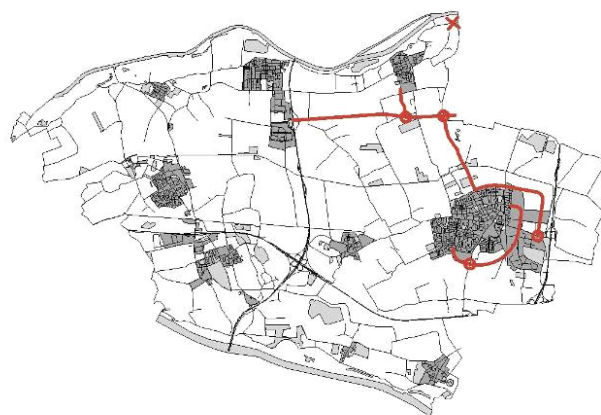
Figuur 7.3: variant 1, inclusief aansluiting Grote Molenstraat – N837



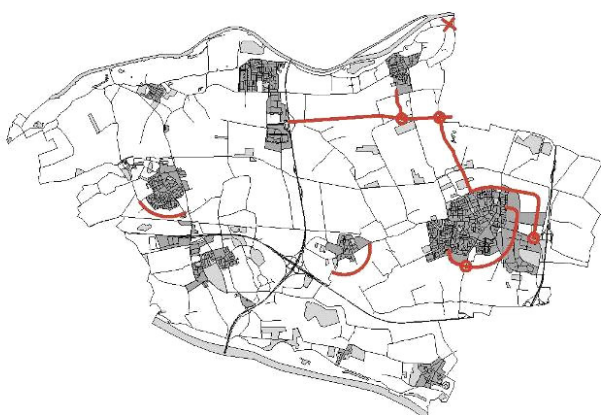
Figuur 7.4: variant 2, inclusief Zuidtangent Elst



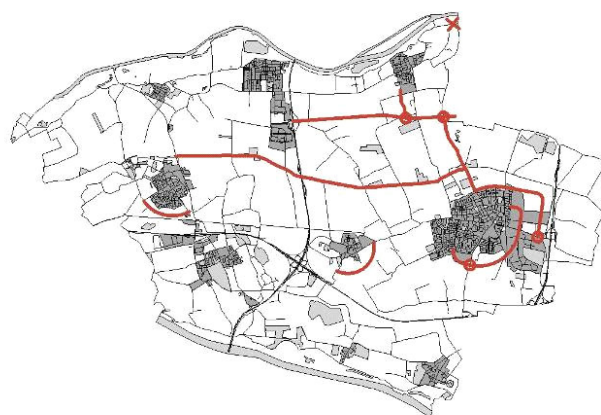
Figuur 7.5: variant 3, inclusief Noordtangent Elst



Figuur 7.6: variant 4, inclusief Noord- en Zuidtangent Elst



Figuur 7.7: variant 5, maximaal model



Figuur 7.8: variant 6, maximaal model, inclusief Lingeroute

— nieuwe infrastructuur

Variant 1

Als referentievariant 2013 maar dan met:

- Aangesloten Grote Molenstraat op N837 (zie figuur 7.3)

Variant 2

Als variant 1, maar dan met:

- Zuidtangent bij Elst
- Ongelijkvloerse kruisingen met spoor
- Aanpassen van doorgaande route door Elst, zodat tangent meer verkeer zal aantrekken (zie figuur 7.4)

Variant 3

Als variant 1, maar dan met:

- Een noordelijke tangent bij Elst, tussen de Parklaan en de Grote Molenstraat gelegen
- Aanpassen van doorgaande route door Elst, zodat tangent meer verkeer zal aantrekken
- Ontwikkeling van 'Elst Centraal'
- Ongelijkvloerse kruisingen met spoor (zie figuur 7.5)

Variant 4

Als variant 3, maar dan:

- Met zuidtangent bij Elst (zie figuur 7.6)

Variant 5 (maximale model)

Als variant 4, maar dan met:

- Met tangent bij Valburg;
- Met tangent bij Zetten (zie figuur 7.7)

Variant 6

Als variant 5, maar dan met:

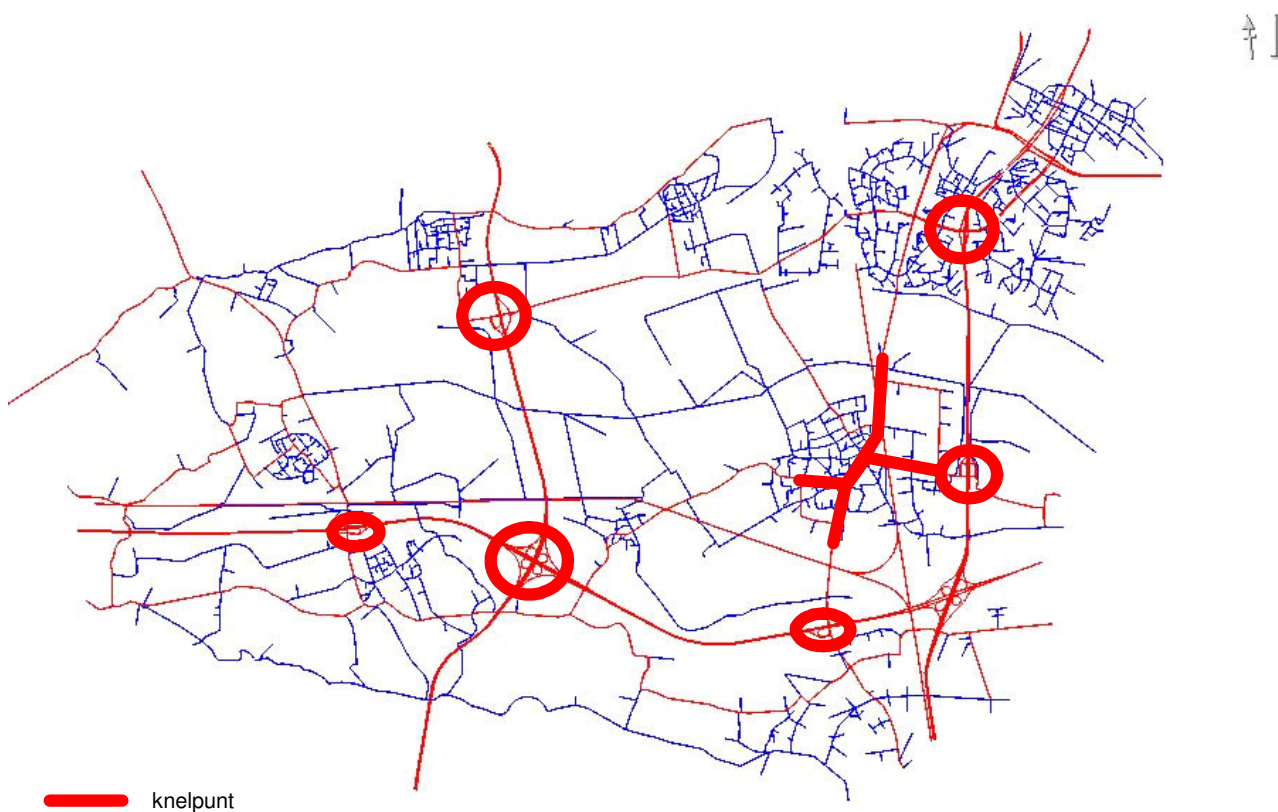
- Opgewaardeerde Lingeroute (80 km/u) waarbij belangrijkste wegen wel aansluiten op de nieuwe 'hoofdroute' (zie figuur 7.8)



Foto 7.1: Aamsestraat ter hoogte van komgrens Elst



Foto 7.2: Aamsestraat ter hoogte van NS-station Elst



Figuur 7.9: overzicht knelpunten referentie 2013

7.5 Effectbeschrijvingen modelberekeningen

De effecten van de modelvarianten zijn aan de hand van de referentie 2013 beschreven. Bij de analyse is gekeken naar de intensiteiten en knelpunten die uit het simulatiemodel naar voren komen.

7.5.1 Referentie 2013

Ten opzichte van de basis 2003 is de N837 toegevoegd met de verschillende aansluitingen. Op de A50 is de spitsstrook Heteren - Valburg opgenomen in het model. Verder is de Rijndijk ten oosten van Driel niet meer toegankelijk voor doorgaand verkeer.

De intensiteiten van de referentie 2013 zijn terug te vinden in het bijgevoegde Excel - bestand. Op alle belangrijke relaties is een duidelijke toename zichtbaar, waarbij de toename op A50 opvallend is. In zuidelijke richting is de spitsstrook tussen Heteren en Valburg toegevoegd en is de samenvoeging ten zuiden van knooppunt Valburg verbeterd. Bij de aansluitingen op de A325 bij Elst en Arnhem is extra capaciteit geboden ten opzichte van de basis 2003. In figuur 7.9 is een overzicht gegeven van de knelpunten in de referentie 2013.

Beschrijving knelpunten:

- Aansluiting Heteren: door de aansluiting van de N837 is extra capaciteit noodzakelijk. Bij congestie op de A50 (beide richtingen) zal de verkeersdruk op de aansluiting nog verder toenemen.
- Aansluitingen A15: ter hoogte van Andelst en Elst is de verkeersdruk op de aansluiting groot en de huidige verkeerslichtenregelingen dienen aangepast te worden.
- Knooppunt Valburg: vooral op de A50 ter hoogte van het knooppunt ontstaat congestie bij het in- en uitvoegen.
- Aansluitingen A325: met de extra capaciteit is de doorstroming op het hoofdwegennet wel voldoende, maar de afwikkeling van het verkeer op het onderliggende wegennet is nog moeilijk.
- Elst: zowel bij de spoorwegovergangen als bij de kruispunten op de Rijksweg Noord (in Elst) ontstaan lange wachtrijen. Zie figuur 7.10 en 7.11).

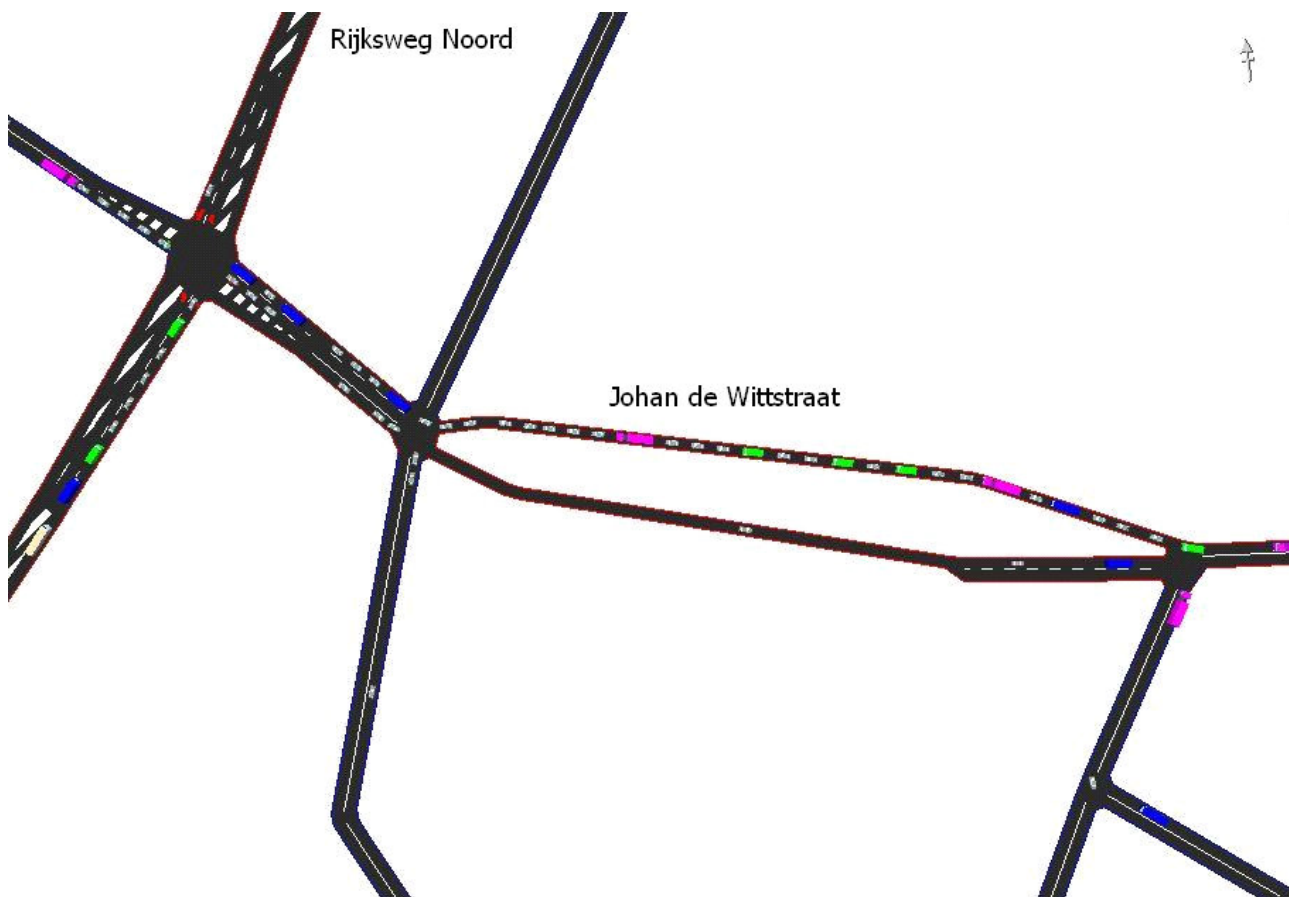
Voor de toetsing van de verkeersafwikkeling in de gemeente Overbetuwe is de capaciteit op diverse hoofdwegen aangepast. Naast alle verkeersmaatregelen op het onderliggende wegennet zijn investering in de hoofdwegen noodzakelijk voor een goede verkeersafwikkeling in de gemeente Overbetuwe.

7.5.2 Variant 1

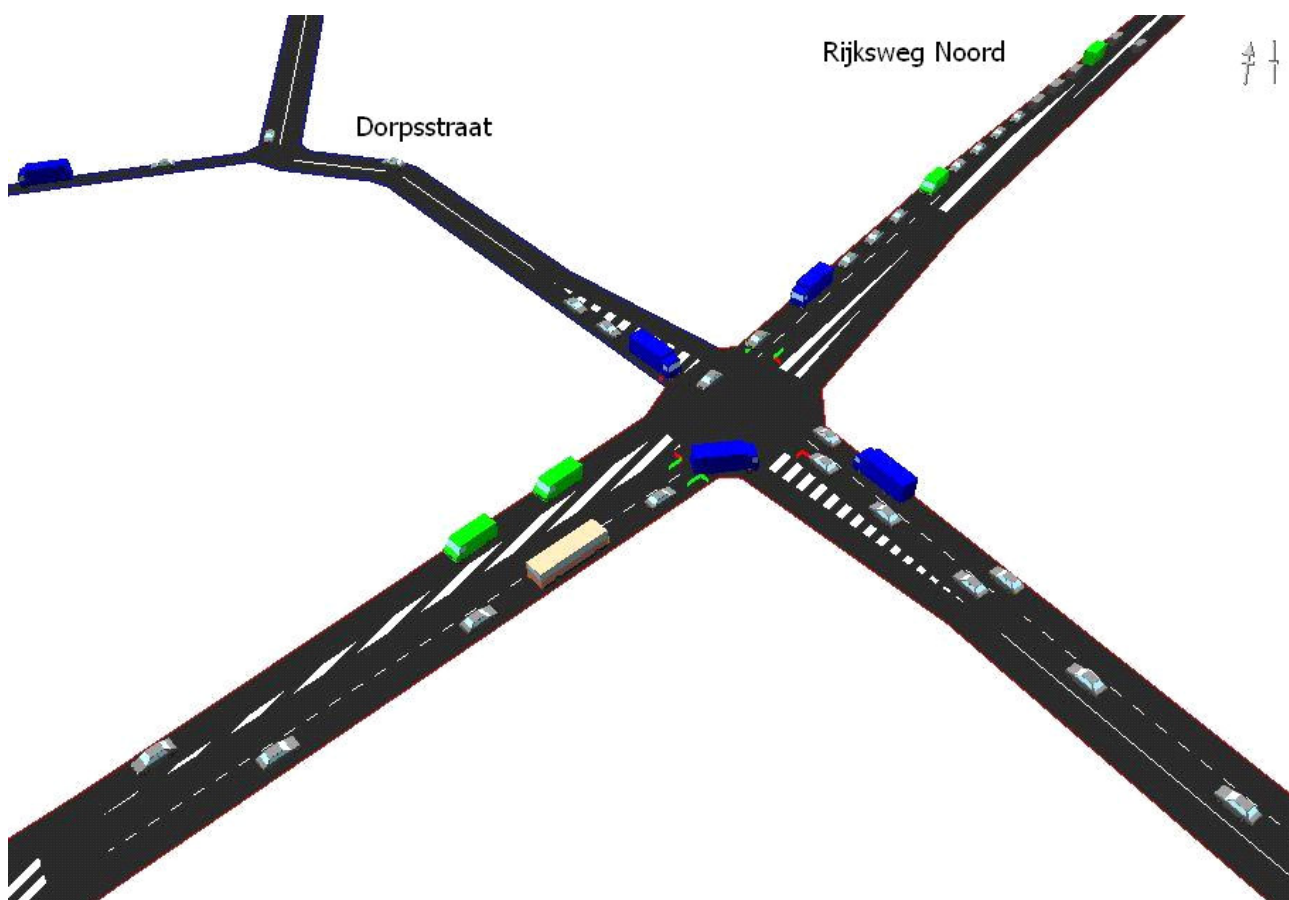
Ten opzichte van de referentie 2013 is de Grote Molenstraat aangesloten op de N837. Opvallende wijzigingen zijn terug te vinden op de wegvakken rond de aansluiting van de Grote Molenstraat en de N837. De Rijksweg Noord heeft een lagere intensiteit tijdens de (gemiddelde) spits. De vormgeving van de aansluiting is terug te vinden in figuur 7.12. De intensiteiten zijn terug te vinden in bijlage 5.

Door de aansluiting van de Grote Molenstraat gaat er minder verkeer via de Rijksweg Noord van en naar Elst, ter hoogte van het spoor is de afname 13% in zuidelijke richting en 34% richting het noorden. Op de N837 is 10% groei van het verkeer waar te nemen.

De Grote Molenstraat zal echter bij Elst een vervolg dienen te krijgen om een grotere verkeersaantrekkende werking te hebben. Er gaat minder 'sluipverkeer' via het binnengebied van Elst naar de A50 ter hoogte van Heteren of

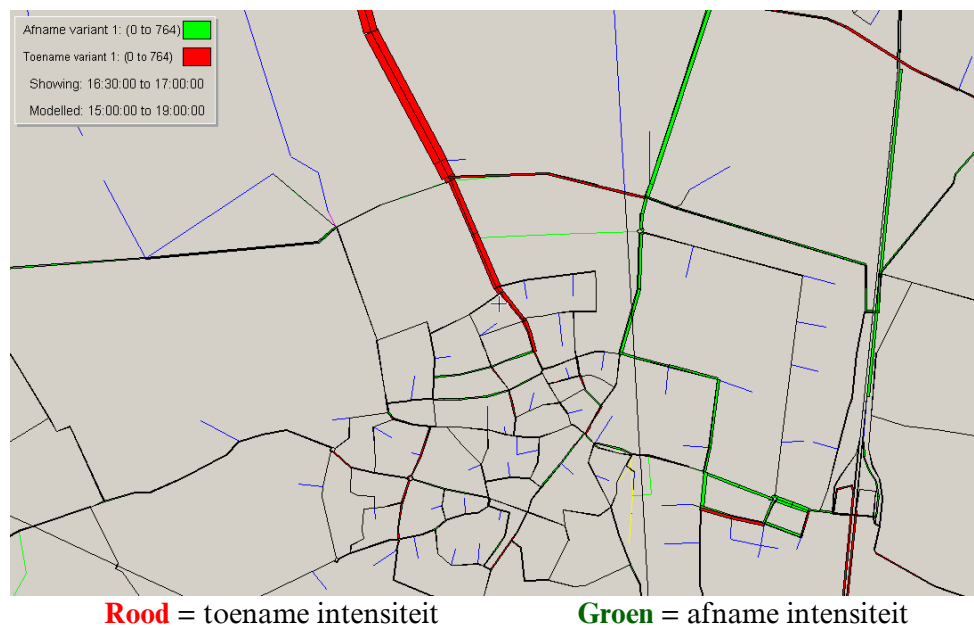


Figuur 7.10: overzicht congestie Johan de Wittstraat



Figuur 7.11: overzicht congestie kruispunt Dorpsstraat – Rijksweg-noord

v.v. In figuur 7.13 is een overzicht gegeven van de wijzigende verkeersstromen.

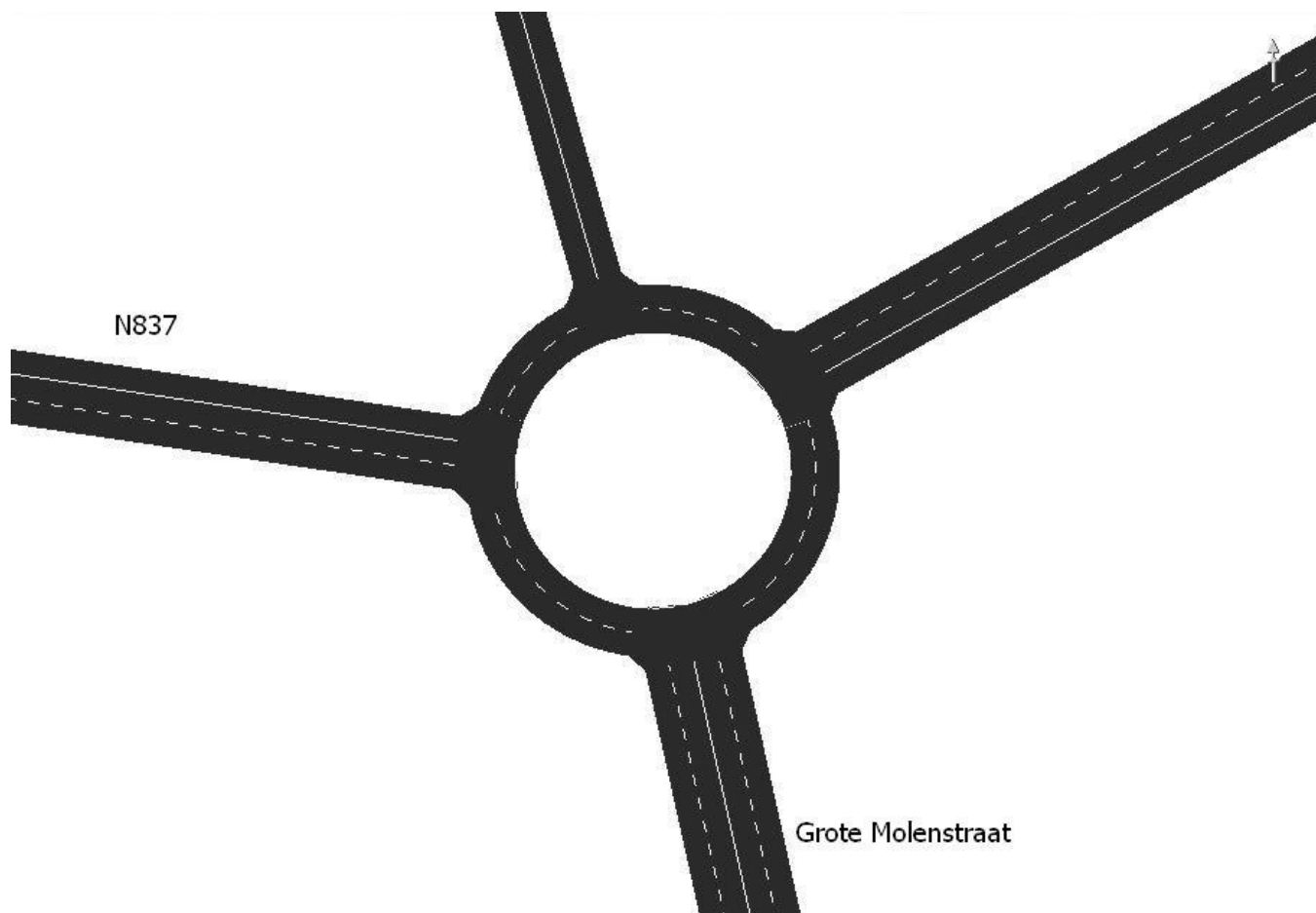


Figuur 7.13: Wijziging verkeersstromen in variant 1

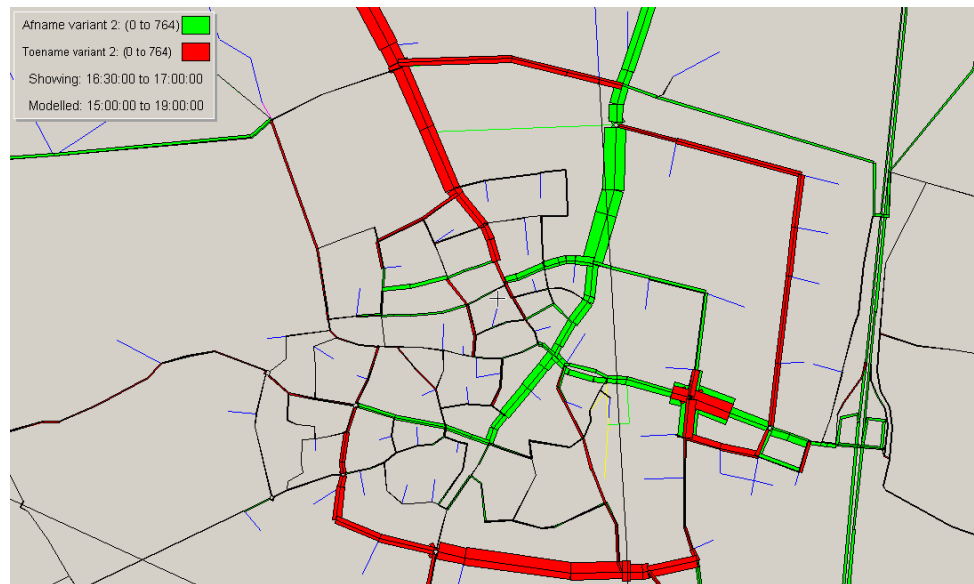
7.5.3 Variant 2

Ten opzichte van de referentie 2013 is de Grote Molenstraat aangesloten op de N837 (zie figuur 7.14). Opvallende wijzigingen zijn terug te vinden op de wegvakken rond de aansluiting van de Grote Molenstraat en de N837. Verder is de Zuidtangent met een ongelijkvloerse spoorwegovergang opgenomen in het model. De intensiteiten zijn terug te vinden in de bijlage. Een deel van het verkeer van de Aamsestraat gaat nu via de Zuidtangent.

De realisatie van de Zuid - tangent bij Elst zorgt voor een afname van 35-45% van het 'doorgaande' verkeer op de Langedreef en de Aamsestraat ter hoogte van het spoor. Bij de realisatie van de Zuid - tangent zal de route door het 'centrum' van Elst minder aantrekkelijk gemaakt moeten worden. Door de extra weerstand zal meer verkeer voor de zuidtangent kiezen.



Figuur 7.12: vormgeving aansluiting N837 en Grote Molenstraat



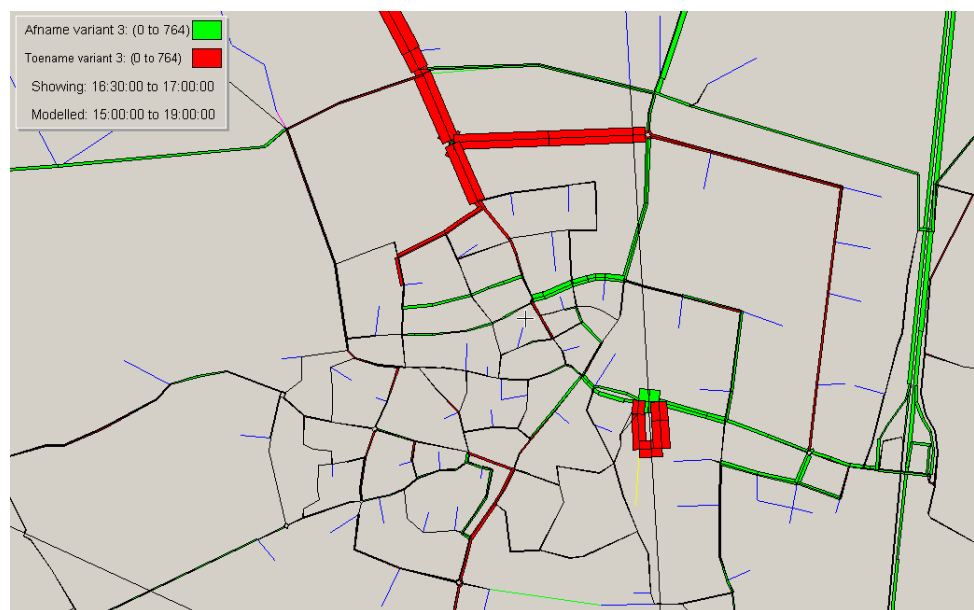
Rood = toename intensiteit

Groen = afname intensiteit

Figuur 7.14: effect van de Zuidtangent Elst

7.5.4 Variant 3

Ten opzichte van de referentie 2013 is de Grote Molenstraat aangesloten op de N837. Verder is de Noordtangent met een ongelijkvloerse spoorwegovergang opgenomen in het model. De ontwikkelingen en ongelijkvloerse spoorwegovergang bij 'Elst Centraal' zijn onderdeel van variant 3 (zie figuur 7.15). De intensiteiten zijn terug te vinden in de bijlage.



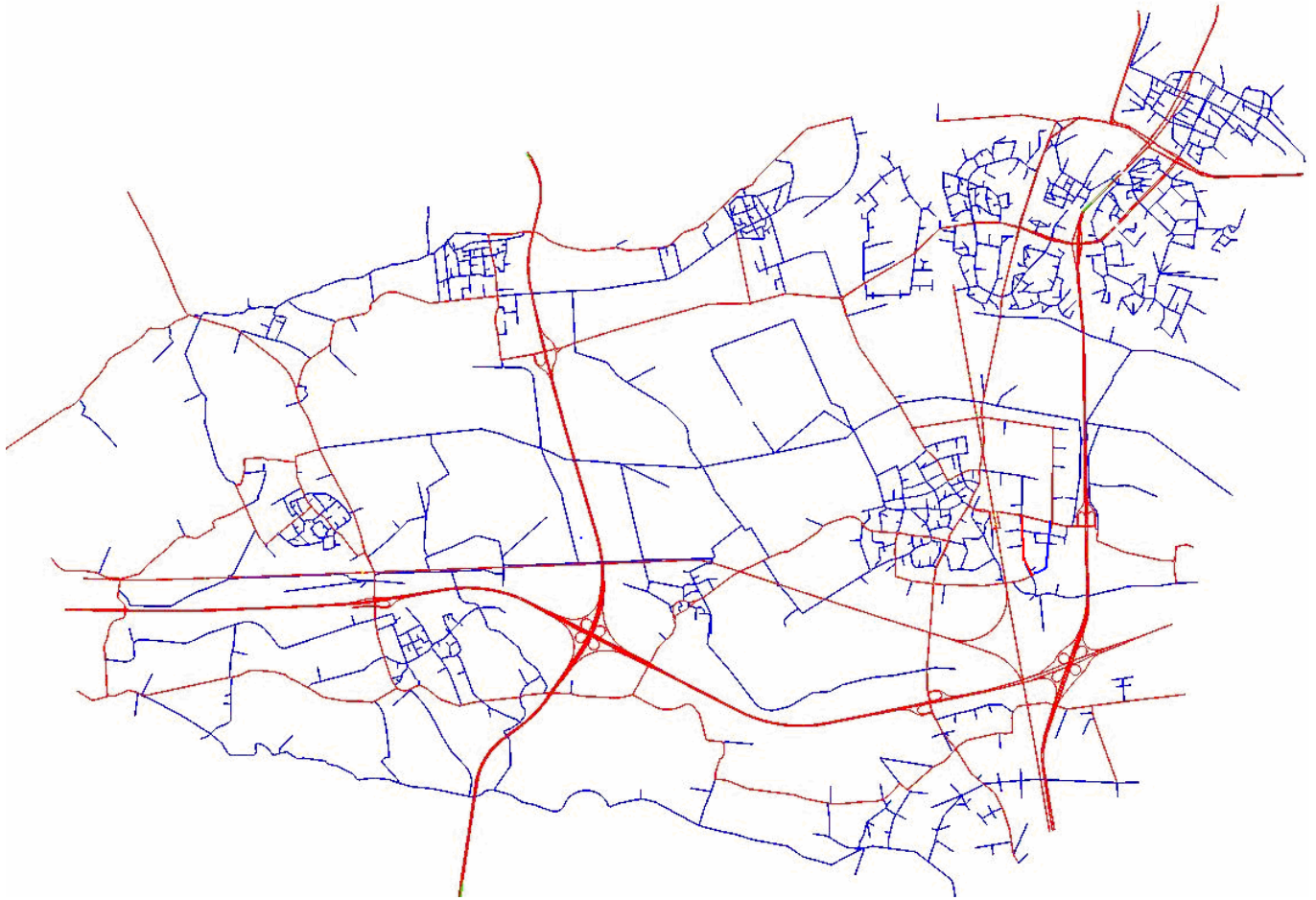
Rood = toename intensiteit

Groen = afname intensiteit

Figuur 7.15: overzicht effecten van de Noordtangent Elst

De realisatie van de Noord - tangent zorgt voor aansluiting van de Grote Molenstraat en de route via de Rijksweg Noord van en naar Elst wordt minder gebruikt. De Noord - tangent heeft een ongelijkvloerse spoorwegovergang. De Weteringsewal (Lingeroute) zal alleen nog bestemmingsverkeer te verwerken krijgen

In deze modelvariant zijn de ontwikkelingen rond Elst Centraal opgenomen in het model. De ongelijkvloerse spoorwegovergang met de verschillende ontwikkelingen rond het stationsgebied zorgen voor een afname op de Aam-

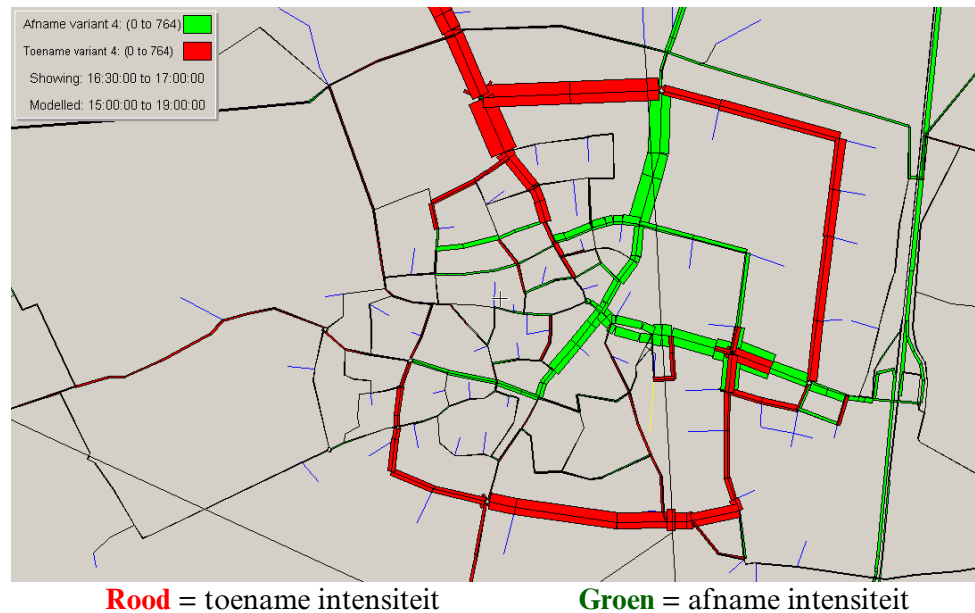


Figuur 7.16: wegenetwerk variant 4

sestraat ter hoogte van het spoor van 25%. Ter hoogte van de aansluiting met de A325 is de afname ongeveer 10%. Verkeer gaat omrijden via de Parklaan of een lokale 'sluiproute'.

7.5.5 Variant 4

In deze modelvariant zijn de Zuidtangent en de Noordtangent opgenomen. De Grote Molenstraat is aangesloten op de N837 en de ontwikkelingen rond 'Elst Centraal' zijn opgenomen in het model (zie figuur 7.16 en 7.17). De intensiteiten zijn terug te vinden in de bijlage.



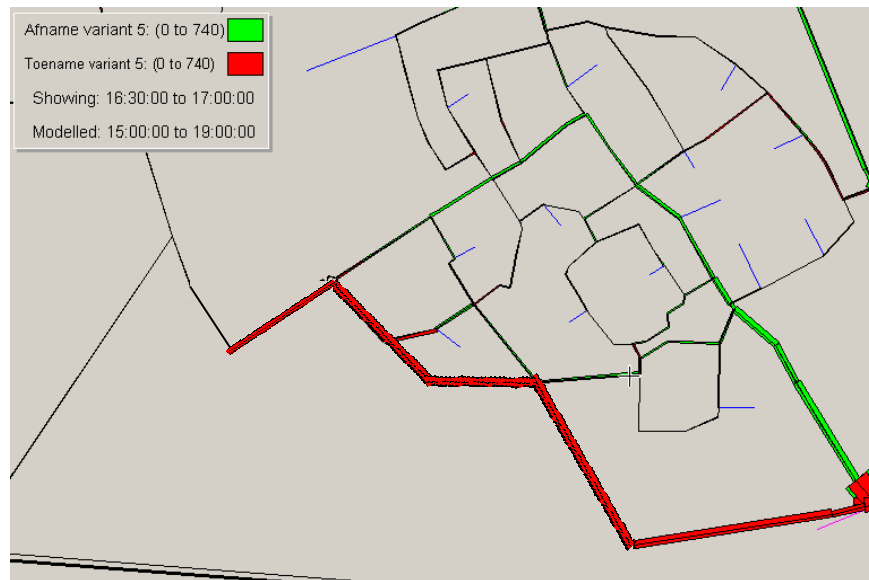
Figuur 7.17: overzicht effecten van variant 4

In deze variant zijn beide tangenten opgenomen en is een daling van het 'doorgaande' verkeer door Elst zichtbaar. Op de Aamsestraat ter hoogte van het spoor is de afname voor beide richtingen ongeveer 80%, de afname op de Langedreef is 45%.

Door de extra verkeersremmende maatregelen in het centrum van Elst is het mogelijk om het 'doorgaande' verkeer verder naar de tangenten te verdringen. Verkeer van de Grote Molenstraat van en naar Elst kan via de Noordtangent en Parklaan richting Westeraam of A325.

7.5.6 Variant 5

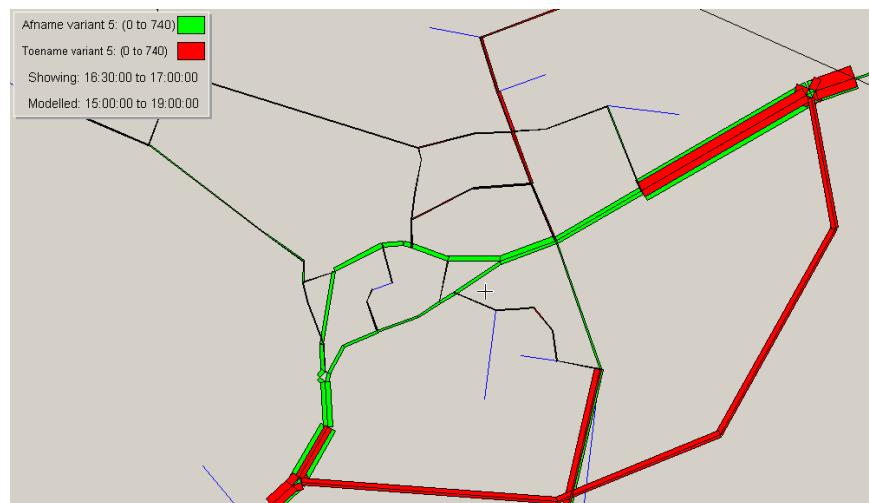
Ten opzichte van variant 4 zijn de tangenten bij Valburg en Zetten in het model opgenomen (zie figuur 7.18 en 7.19). De effecten van beide wegen zijn lokaal zichtbaar, op regionaal niveau hebben ze geen invloed.



Rood = toename intensiteit

Groen = afname intensiteit

Figuur 7.18: overzicht effecten van Rondweg Zetten



Rood = toename intensiteit

Groen = afname intensiteit

Figuur 7.19: overzicht effecten van Rondweg Valburg

De stationsstraat in Zetten zal ongeveer 20% minder verkeer te verwerken krijgen door aanleg van de tangent. Door Valburg gaat ongeveer 40% minder verkeer bij realisatie van de rondweg.

7.5.7 Variant 6

Variant 6 is de maximale modelvariant met daarin alle voorgaande verkeersmaatregelen. De Noordtangent, Zuidtangent, aansluiting van de Grote Molstraat, de ontwikkelingen van 'Elst Centraal' en de tangenten rond Zetten en Valburg. Verder is een upgrade van de Lingeroute in het model opgenomen.

De 'upgrade' van de Lingeroute zorgt niet voor een duidelijke toename op de betreffende wegvakken. Bij de vormgeving in het model is uitgegaan van de afsluiting van een groot aantal aansluitende wegen, waardoor het lokale verkeer minder gebruik maakt van de route

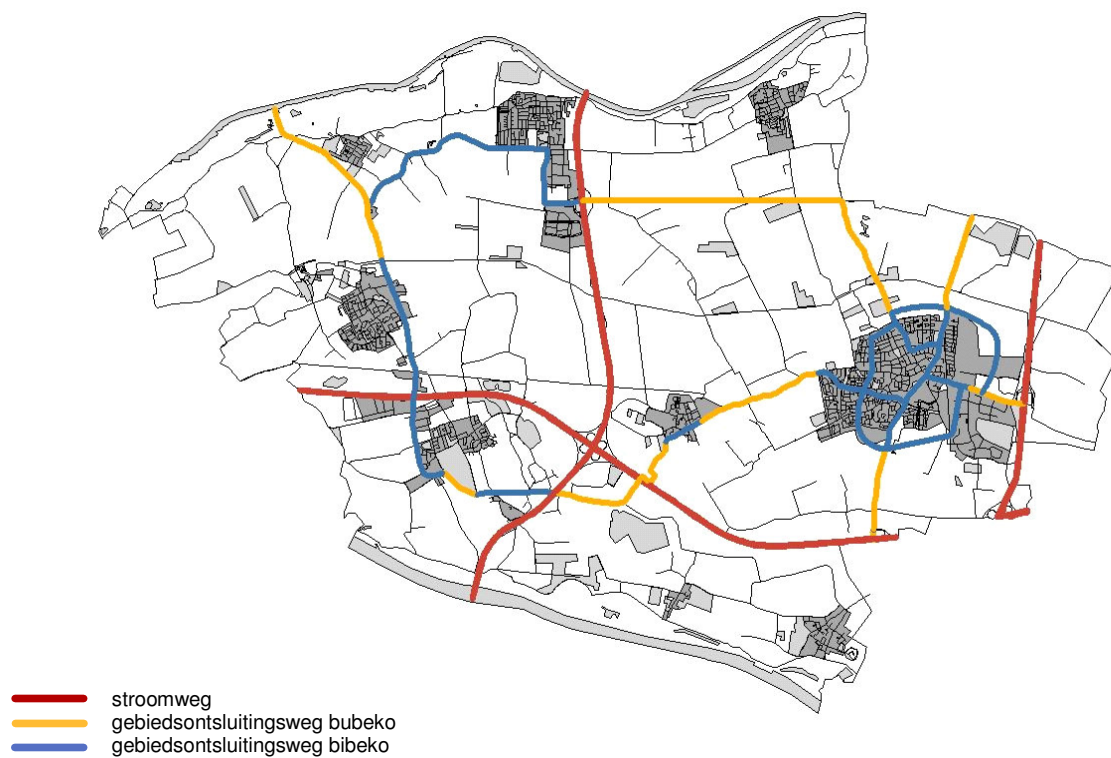
7.6 Conclusies modelberekeningen

Op basis van de resultaten van de modelberekeningen is variant 4 als verkeersvariant naar voren gekomen.

Ten opzichte van referentievariant 2013 zijn in variant 4 de volgende infrastructurale maatregelen toegevoegd (zie figuur 7.6):

- Aangesloten Grote Molenstraat op N837
- Zuidtangent tussen Rijksweg Zuid en Industrieweg Oost bij Elst
- Een noordelijke tangent bij Elst, tussen de Rijksweg Noord en de Grote Molenstraat gelegen
- Ontwikkeling van ‘Elst Centraal’
- Ongelijkvloerse kruisingen met spoor

De in de referentievariant gesignaleerde knelpunten worden met de infrastructurale maatregelen uit variant 4 het beste aangepakt. Daarnaast verbetert de verkeersleefbaarheid in het centrumgebied van de kern Elst aanzienlijk.



Figuur 8.1: toekomstige wegcategorisering gemeente Overbetuwe

8 Mobiliteitsplan Overbetuwe

8.1 Plan

In hoofdstuk 6 zijn per modaliteit wensbeelden geformuleerd. Door deze wensbeelden over elkaar heen te leggen, worden de punten zichtbaar waarbij een duidelijke keuze moet worden gemaakt. Op basis van de verkeersvisie zijn prioriteiten per modaliteit aangegeven. Een globale prioriteitenstelling komt neer op 'autoverkeer op de gebiedsontsluitingswegen/tangenten' en 'langzaam verkeer in de verblijfsgebieden'. Uit de resultaten van de verkeersmodelberekeningen in hoofdstuk 7 zijn de effecten van het wensbeeld auto doorgerekend.

8.2 Auto

De (externe) bereikbaarheid van de gemeente Overbetuwe is voor de meeste kernen voldoende, er zijn alleen knelpunten gesignaleerd in het centrum van de kern Elst. Om de externe bereikbaarheid van de kern Elst te verbeteren, wordt een tangentenstructuur gerealiseerd (zie figuur 7.16). Op deze tangenten wordt de prioriteit gegeven aan de doorstroming van het autoverkeer. Dit houdt in dat hier zoveel mogelijk belemmeringen voor de vrije doorstroming worden weggenomen. Huidige belemmeringen zijn vooral lange wachtrijen in alle rijrichtingen ter hoogte van het kruispunt Rijksweg – Aamsestraat – Dorpsstraat en wachtrijen ter hoogte van de gelijkvloerse spoorwegovergangen. Deze knelpunten worden ernstiger indien geen (infrastructurele) maatregelen worden getroffen. Door het realiseren van de tangentenstructuur wordt het knelpunt in het centrum van de kern Elst aangepakt en wordt de verkeersleefbaarheid aanzienlijk verbeterd. Daarnaast worden de spoorwegovergangen in de toekomst ongelijkvloers aangelegd waardoor er geen wachtrijen bij het spoor ontstaan.

In figuur 8.1 is de toekomstige wegcategorisering weergegeven. Binnen de bebouwde komgrenzen dienen alle kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen onderling zoveel mogelijk vorm te worden gegeven door middel van een rotonde, een verkeersregelininstallatie of een kruispunt met voorrangsregeling. Alle kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen worden vormgegeven door middel van een uitritconstructie of een kruispunt met voorrangsregeling.

Door de bovenstaande wegcategorisering in te voeren met bijbehorende inrichtingseisen, zal een duurzaam veilig netwerk ontstaan. Wel moet aanvullend aandacht worden besteed aan de huidige verkeersonveilige kruispunten en wegvakken. De meeste punten zullen met behulp van inrichting en circulatie geleidelijk veiliger worden. Op sommige punten is maatwerk vereist, vanwege de aanwezige specifieke verkeersstromen. Verder moet de route A50 – N837 – Grote Molenstraat – Noordtangent – Parklaan – Aamsestraat richting Nijmegen niet te aantrekkelijk worden ingericht in verband met de hoeveelheid (potentieel) sluipverkeer. Dit kan bijvoorbeeld door de Grote Molenstraat in te richten als 60 km/u weg.

Op alle wegen op de bedrijventerreinen blijft een snelheidsregime van 50km/u gelden.

8.3 Openbaar Vervoer

Bij de structuur voor openbaar vervoer wordt aandacht besteed aan de gebiedsdekking en aan de knooppuntfunctie van de stations. De gebiedsdekking door reguliere buslijnen hoeft niet te worden gewijzigd, mits de huidige dekking door het collectieve vraagafhankelijke vervoer (CVV) minimaal wordt gehandhaafd.

De lijnvoering van de huidige busroutes loopt vrijwel overal over aangewezen gebiedsontsluitingswegen. Op wegvakken in gebiedsontsluitingswegen worden over het algemeen weinig snelheidsremmende maatregelen getroffen. Als dergelijke maatregelen plaatselijk toch nodig zijn, dan worden deze busvriendelijk uitgevoerd.

Met de komst van Regio Rail ontstaat de kans om de knooppuntfunctie van station Elst en omgeving een impuls te geven. De bereikbaarheid van het centrum van de kern Elst per openbaar vervoer moet worden benadrukt op zowel regionaal als lokaal niveau. De aansluiting en overstapmogelijkheden tussen verschillende modaliteiten (trein, bus, fiets, taxi, auto) moet worden geoptimaliseerd.

8.4 Fiets

Voor de fietsstructuur wordt duidelijk onderscheid gemaakt naar fietsnetwerken binnen en buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom bestaat de fietsstructuur enerzijds uit het utilitaire netwerk (t.b.v. dagelijks gebruik) langs de gebiedsontsluitingswegen. Anderzijds is het recreatieve netwerk van belang. Dit netwerk wordt gevormd door alle fietsroutes die door ANWB en VVV worden bewegwijzerd.

Binnen de bebouwde kom is sprake van één fietsnetwerk; de utilitaire en recreatieve routes vallen namelijk grotendeels samen. Het netwerk bestaat uit radialen (verbindingen van / naar de centra) en tangenten (verbindingen rondom de centra). Alle scholen en belangrijke voorzieningen worden direct ontsloten.

De oversteken voor fietsverkeer over de gebiedsontsluitingswegen en tangenten worden zoveel mogelijk geconcentreerd. Dit gebeurt ter plaatse van de aansluiting tussen het utilitaire netwerk buiten de kern en de radiaalverbindingen binnen de kern. Het recreatieve netwerk wordt op dezelfde oversteekplaatsen aangesloten. Over het algemeen wordt overgestoken bij de kruispunten tussen de tangenten en de gebiedsontsluitingswegen richting het centrum. De relatief lage rijsnelheden op deze kruispunten zijn gunstig voor de veiligheid voor overstekende fietsers.

Fietsers op / naast ontsluitingswegen (bibeko 50km/u, bubeko 80km/u) worden afgewikkeld op vrijliggende fietspaden. Op 50km/u-wegen worden bromfietsers op de rijbaan afgewikkeld. Waar vrijliggende fietspaden fysiek niet mogelijk zijn, worden aanliggende fietsstroken toegepast. Als ook fietsstroken fysiek niet haalbaar zijn, dan moet het snelheidsregime plaatselijk worden teruggebracht tot 30km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom met een bijbehorende inrichting. In verblijfsgebieden maken fietsers gebruik van de hoofdrijbaan, op solitaire verbindingen na. Op roton-

des binnen de bebouwde kom krijgen fietsers voorrang. Hierbij worden CROW-publicaties 126 (eenheid in rotondes) en 126a (fietsoversteken op rotondes) aangehouden.

Ook voor fietsers worden zoveel mogelijk bestemmingen verwezen met bewegwijzering. De standaard ANWB-bewegwijzering kan worden gebruikt op het gehele fietsnetwerk binnen de kern en het utilitaire netwerk buiten de kern. Verder worden op recreatieve routes de gebruikelijke ANWB- en VVV-wegwijzers gehandhaafd.

Voor wat betreft de oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer wordt de prioriteit gelegd bij voldoende en verkeersveilige oversteken. Deze oversteken worden zoveel mogelijk geconcentreerd op plaatsen waar de fietsnetwerken binnen en buiten de kern in elkaar overgaan.

In het centrum worden meer fietsenstallingen (eventueel bewaakt) gerealiseerd. Verder worden bij alle openbare voorzieningen (sociaal / maatschappelijk, scholen, bushaltes, etc.) voldoende stallingen gerealiseerd, conform de normen in CROW-publicatie 158 (leidraad fietsparkeren).

8.5 Voetganger

Zoals al eerder gezegd vormen voetgangers de basismodaliteit in de verkeersketen. De trottoirs binnen de kern moeten minimaal 1,5m breed zijn, zodat ook gehandicapten hier goed gebruik van kunnen maken. Op plaatsen met grote voetgangersstromen (station, centrum) worden trottoirs waar mogelijk breder. Buiten de bebouwde kom maken voetgangers in verblijfsgebieden (60km/u) gebruik van de hoofdrijbaan (en/of de berm). Voetgangers langs provinciale wegen horen thuis op het naastgelegen fietspad of parallelweg.

Op verkeersaders dient het oversteken vooral nabij kruispunten plaats te vinden. Bij kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen binnen de kern onderling worden zebrapaden aangelegd, met middengeleiders om de oversteeklengte te verkleinen. Verder worden alle gebiedsontsluitingswegen ingericht met middengeleiders, waardoor ook oversteken op wegvakken op een veilige manier kan geschieden.

In principe worden geen oversteekplaatsen aangelegd midden in wegvakken van gebiedsontsluitingswegen. Alleen ter plaatse van de scholen en het station wordt hierop een uitzondering gemaakt. Hierbij moet de oversteekplaats worden ondersteund door een snelheidsremmende maatregel.

8.6 Parkeren

In de meeste kleine kernen is geen of nauwelijks sprake van parkeeroverlast. Uit het recentelijk uitgevoerde parkeeronderzoek (juni 2003) dat ten grondslag ligt aan de Discussienota parkeren centrum Elst blijkt dat er in het centrum van Elst een duidelijk tekort aan parkeerplaatsen is en dat daarnaast de verdeling in plaatsen voor lang- en kortparkeerders problematisch is. Het GMO volgt de voorgestelde maatregelen uit de Discussienota parkeren centrum Elst met betrekking tot:

- Het uitbreiden van de parkeercapaciteit (bijvoorbeeld door realisatie van een ondergrondse parkeervoorziening);
- Het nemen van parkeerreguleringsmaatregelen zoals het uitbreiden van de parkeerschijfzone en op lange termijn eventueel invoeren van betaald parkeren;
- Het instellen van een parkeerfonds;

- Het nemen van mobiliteitsmaatregelen als (dynamische) parkeerverwijzing en vervoersmanagement
- Het verbeteren van de handhaving.

9 Maatregelpakket GMO

In dit hoofdstuk is de planvorming per modaliteit uit het vorige hoofdstuk vertaald naar maatregelen. De maatregelen zijn ingedeeld naar infrastructurele maatregelen (op gebiedsontsluitingswegen en op erftoegangswegen) en niet-infrastructurele maatregelen. Daarnaast is een globale kostenraming opgenomen van de grootschalige infrastructurele maatregelen.

In het vervolg op dit GMO dienen de maatregelen nader te worden uitgewerkt in een concreet Uitvoeringsprogramma.

9.1 Infrastructurele maatregelen op gebiedsontsluitingswegen

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen infrastructurele maatregelen op gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom.

Binnen de bebouwde kom

- Aanleg tangentenstructuur rondom kern Elst; het betreft hier de realisatie van de Zuid-tangent, gelegen tussen de Rijksweg Zuid en de Industrieweg Oost, en de Noordtangent, gelegen tussen de Rijksweg Noord en de Grote Molenstraat (zie figuur 7.16);
- Realisatie ongelijkvloerse spoorwegovergangen Zuid-tangent, Aamsestraat en Noordtangent;
- Reconstructie Industrieweg Oost;
- Reconstructie Aamsestraat;
- Realisatie rotonde Industrieweg Oost - Aamsestraat;
- Realisatie rotonde Aamsestraat – Parklaan;
- Bestemmingsplan Rondweg Valburg (Valburg Zuid) opstellen.

De (her)inrichting van gebiedsontsluitingswegen binnen de kom gebeurt conform CROW-publicatie 110 (ASVV 2004).

Buiten de bebouwde kom

- Aanleg N837 Heteren – VINEX-locatie Schuytgraaf;
- Realiseren dubbelstrooks rotonde aansluiting N837 – Grote Molenstraat;
- Realiseren Verlengde Rijnstraat kern Driel;
- Rondje Overbetuwe (Valburgseweg - Tielsestraat – Wageningsestraat – Knoppersweg – N837 gedeelte Heteren-Schuytgraaf – Grote Molenstraat) inrichten als 80 km/u wegen, overige wegen buitengebied inrichten als 60 km/u wegen;
- Nijburgsestraat inrichten als 60 km/u weg;
- Reconstructie Grote Molenstraat;
- Knip Drielse Rijndijk;
- Alle dijkwegen autoluw inrichten.

De (her)inrichting van gebiedsontsluitingswegen buiten de kom gebeurt conform CROW-publicatie 164 (handboek wegontwerp).

Bewegwijzering

Op gebiedsontsluitingswegen binnen de komgrenzen wordt naar het centrum en indien van toepassing naar het station verwezen. Bij nadering van het centrum van de kernen dient te worden aangegeven welke parkeerterreinen via welke richting kunnen worden benaderd.

Fietzers in de voorrang

Het fietsnetwerk dient te worden uitgebreid met fietsvoorzieningen op de Oosterhoutsestraat. Daarnaast dienen er recreatieve fietsroutes te worden ontwikkeld. Fietzers binnen de bebouwde kom op wegen van gelijke orde hebben voorrang van rechts.

Parkeren

Om zoekverkeer in de kernen te verminderen worden zoveel mogelijk geconcentreerde openbare parkeergelegenheden aangebracht. Daardoor wordt de leefbaarheid in de centra van de kernen verbeterd en neemt de bereikbaarheid toe. Op enkele plaatsen kunnen parkeerterreinen ingevuld worden voor andere doeleinden.

	capaciteitsuitbreiding	parkeerregulering	mobiliteitsmaatregelen
korte termijn	- aanleg P-terrein Wagenmakersstraat - uitbreiding parkeerplaatsen Europaplein - aanleg parkeerplaatsen Halve morgen	-uitbreiden parkeerschijfzone met deel Europaplein verbeteren handhaving	- parkeerverwijzing
lange termijn	- parkeergarage Europaplein-Werenfriedplein - Terrein tussen Dorpsstraat en Rijksweg Zuid - Instellen parkeerbonds	-invoeren betaald parkeren	- vervoersmanagement

Tabel 9.1: mogelijke parkeermaatregelen centrumgebied Elst
(bron: Discussienota parkeren)

De genoemde parkeermaatregelen in tabel 9.1 dienen nader te worden uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma dat voortvloeit uit het GMO.

9.2 Infrastructurele maatregelen op erftoegangswegen

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen infrastructuurle maatregelen op erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom.

Binnen de kom

De maatregelen uit het programma Duurzaam Veilig fase 2 dienen te worden uitgevoerd, voor zover deze nog niet zijn uitgevoerd. Ook worden alle benoemde 30km/u-gebieden als zodanig ingericht. De aansluitingen vanuit de 30km/u-gebieden op de gebiedsontsluitingswegen worden vormgegeven door middel van uitritten (uitritconstructies of voorrangskruispunten met haaientanden). De (her)inrichting van erftoegangswegen en verblijfsgebieden binnen de kom gebeurt conform CROW-publicatie 110 (ASVV 2004).

Specifieke maatregelen op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom zijn:

- 30 km/u zones inrichten in de kernen Oosterhout en Valburg;
- Opstellen verkeersbebodingsplan in Zetten-Andelst;
- Verbeteren oversteekbaarheid Julianastraat Valburg.

Buiten de kom

Alle wegen buiten de kom behalve de N836, de N837 (excl. gedeelte Randwijk-Heteren) en de Rijksweg Noord en Zuid dienen te worden ingericht als erftoegangswegen met een snelheidsregime van 60km/u. De aansluitingen vanuit de 60km/u-gebieden op de gebiedsontsluitingswegen binnen de kom worden vormgegeven door middel van voorrangskruispunten met haaiantanden. De (her)inrichting van erftoegangswegen en verblijfsgebieden buiten de kom gebeurt conform CROW-publicatie 164 (handboek wegontwerp).

Specifieke maatregelen op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn:

- Realiseren bajonetaansluiting spoorwegovergang Woutersdijk Valburg;
- Weteringsewal verkeersluw inrichten.

9.3 Kosten infrastructurele maatregelen

In tabel 9.2 zijn de globale kosten voor de grootschalige infraprojecten weergegeven.

Project	Kern	Uitvoering	Kosten	Opmerkingen
Verlengde Rijnstraat	Driel	2005	€ 3.800.000,-	reeds begroot in PNL ¹ 2007-2008
Reconstructie Grote Molenstraat	Elst	2005	€ 4.900.000,-	reeds begroot in PNL ¹ 2007-2008
1 ^e deel Zuid tangent	Elst	2003-2004	€ 2.905.000,-	
2 ^e deel Zuid tangent ²	Elst	2006-2007	€ 14.035.000,-	subsidiebedrag € 9.983.165,-
Reconstructie Industrierweg Oost (onderdeel tangenten)	Elst	2006	€ 650.000,-	
Reconstructie Aamsestraat (onderdeel tangenten)	Elst	2005	€ 1.075.000,-	
Verlengde Noord tangent	Elst	2009	€ 11.900.000,-	subsidiebedrag tunnel door RWS € 2.268.901,- ³
Reconstructie Grote Molenstraat – Platemakersstraat – Radeckerstraat (onderdeel tangenten)	Elst	2010	€ 3.200.000,-	
Elst Centraal ⁴	Elst	2005-2007	P.M.	

Tabel 9.2: kosten uit te voeren infraprojecten met hoge prioriteit

¹ PNL = Programma Nieuwe Lasten (=begroting)

² 2^e deel Zuidtangent gedeeltelijk financieren uit grondexploitatie woningbouwlocatie Elst De Pas

³ 75% overige kosten tunnel ten laste van exploitatie Westeraam

⁴ Financiering uit grondexploitatie woningbouwlocatie Elst Centraal

De kosten voor de inrichting van 60 km/u wegen en de inrichting van 30 km/u zones zijn afhankelijk van het aantal en het type verkeersmaatregelen op de betreffende wegvakken en dienen separaat te worden begroot in het Uitvoeringsprogramma.

9.4 Niet-infrastructurele maatregelen

De nadruk in dit mobiliteitsplan ligt op de (noodzakelijke) infrastructurele maatregelen. Desalniettemin zijn ook niet-infrastructurele maatregelen van belang voor het realiseren van de verkeerskundige doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Vooral in de tweede fase van Duurzaam Veilig zal hier extra aandacht naar uitgaan.

Op het gebied van educatie en voorlichting worden de inspanningen vooral gericht op basisscholen, maar ook op middelbare scholen en andere doelgroepen (bv. ouderen, gehandicapten). Dit gebeurt in samenwerking met het ROVG en het KAN. De lokale activiteiten worden jaarlijks opgenomen in een activiteitenplan.

Ook handhaving is een belangrijke voorwaarde voor het behalen van de doelstellingen. Regionale handhaving door de politie richt zich vooral op helm- en gordelgebruik, roodlicht, alcohol en snelheid (afgekort tot "helmgras"). De snelheidshandhaving concentreert zich op trajecten waar de onveiligheid het grootst is. Met lokale handhaving wordt met name gecontroleerd op foutparkeeren, gebruik fietslicht en diverse andere verkeersregels.

Naast maatregelen die direct bijdragen aan veiligheid, bereikbaar en leefbaarheid wordt ook aandacht besteed aan maatregelen die een indirect effect hebben, zoals vervoersmanagement bij grote bedrijven / instanties, autodelen / autodate en carpoolen, ketenmobiliteit en het opstellen van een calamiteitenplan voor de externe veiligheid.

BIJLAGEN

Bijlage 1

Overzicht verkeersmaatregelen (hoofd)wegen- structuur voormalige gemeenten Elst, Heteren en Val- burg

Tabel b1.1: Overzicht verkeersmaatregelen (hoofd)wegenstructuur kern Elst

Kern	Locatie	Maatregelen	Status maatregel
Elst	De Kist/Koningin Julianastraat	Éénrichtingsverkeer (borden) Fietsstrook (475 meter tot Prinses Beatrixstraat) Parkeervakken Plateau V. Hogendorpstraat Plateau Wilhelminastraat Uitritconstructie einde Koningin Julianastraat Plateau Emmastraat	Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd
Elst	Prins Hendrikstraat	Éénrichtingsverkeer Fietsstrook Parkeervakken Drempel met versmalling Uitgebouwde oren Prinses Beatrixstraat/Prins Alexanderstraat Uitritconstructie Oren Prins Alexanderstraat	Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd
Elst	Rädeckerstraat	Éénrichtingsverkeer parkeerterrein AH Plateau Prins Hendrikstraat Plateau De Vriesstraat Fietsstrook 2 ^e Lange Voren	Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd
Elst	Griegstraat	Fietsstroken Vorrangsplateau ter hoogte van Mozartstraat	Niet uitgevoerd Niet uitgevoerd, wel inritconstructies zijstraten aangebracht
Elst	Grote Molenstraat	Vorrangsplateau Willem de Zwijgerstraat Vervanging/verplaatsing bushokje	Niet uitgevoerd, wel drempel in de W. de Zwijgerstraat aangebracht i.v.m. busroute
Elst	Rijksweg-Noord	Poort bij komgrens (rotonde bij combinatie Westeraam) Inrit Bachstraat Plateau met middengeleiders Thorbeckestraat Ronde Griegstraat	Niet uitgevoerd Niet uitgevoerd, alleen markering aangebracht Niet uitgevoerd Niet uitgevoerd
Elst	Rijksweg-Zuid	Ronde Eshofsestraat Ronde Lange Dreef Plateau met middengeleider Randweg Plateau met middengeleider Griend 2 ^e middengeleider Groenestraat	Niet uitgevoerd Niet uitgevoerd Niet uitgevoerd, inritconstructie aangebracht Niet uitgevoerd, inritconstructie aangebracht Niet uitgevoerd, inritconstructie aangebracht
Elst	Eshofsestraat	Oversteek bij Savornin Lohmanstraat, middenberm verlengen	Niet uitgevoerd
Elst	Lange Dreef	Plateau met middengeleider De Wuurde Plateau met middengeleider Vergert Plateau met middengeleider aanpassen, Vriesenenk	Niet uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd

Kern	Locatie	Maatregelen	Status maatregel
		Rotonde aanpassen Kleipeer	Uitgevoerd
Elst	Diverse buurten	- Plateau Wilhelminastraat/Koetseland - Punaises L. de Collignystraat opnieuw aanleggen - Drempel bij bestaande oor Wilhelminastraat tussen Prins Hendrikstraat/Koetseland - Oren Prinses Beatrixstraat/1^e Molenbergstraat - Oren Prinses Beatrixstraat/2^e Molenbergstraat - Uitrit 1^e Molenbergstraat - Uitrit 2^e Molenbergstraat - Oren Willem de Zwijgerstraat/Prinses Beatrixstraat - Plateau Willem de Zwijgerstraat/Koningin Wilhelminastraat - Wegversmalling bij dwarsstraatjes - Oren Prinses Margrietstraat - Plateau Rådeckerstraat/Willem de Zwijgerstraat - Gewijzigde parkeersituatie (dwars) De Vriesstraat - Gewijzigde parkeersituatie van Hallstraat - Éénrichtingsverkeer Verhulststraat - Éénrichtingsverkeer De Vriesstraat - Éénrichtingsverkeer Zijlstraat - Plateau Verhulststraat/De Keyserstraat - Punaise Reijerstraat/De Keyserstraat - Uitrit De Kist - Oren tussen Van Hallstraat en Rijersstraat	Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Niet uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd
Elst	Kerkeakkers	- Plateau met middengeleider Ganzewei - Rotonde De Wuurde - Plateau met middengeleider De Zuiling - Rotonde aanpassen Lange Dreef - Plateau met middengeleider Kruisakkers - Aanpassing kruispunt Valburgseweg/2^e Lange Voren - Aanleg fietspad (550 m)/reconstructie/wegverlegging	Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd

Tabel b1.2: Overzicht verkeersmaatregelen (hoofd)wegenstructuur voormalige gemeente Heteren

Kern	Locatie	Maatregelen	Status
HETEREN	BUITEN DE BEBOUWDE KOM		
Driel	Provinciale weg N837	- Rotonde t.h.v. Driel aansluiting Elster Grindweg of Honingveldsestraat	Niet uitgevoerd
Indoornik	Boterhoeksestraat-Nijburgsestraat-Knoppersweg	- Aanleg rotonde op kruispunt Knoppersweg-Nijburgsestraat - kruispunt Nijburgsestraat-Bredeweg inrichten als voorrangskruispunt, vormgeven met geleiders als attentieverhogend element	Niet uitgevoerd Gedeeltelijk uitgevoerd
Randwijk	Knoppersweg tussen veer en Nijburgsestraat	- Aanleg vrijliggende fietspaden en versmallen rijbaan tot 6.00 meter.	Niet uitgevoerd, fietssuggestiestroken aangebracht
Heteren	Polderstraat	- Aanleg nieuwe weg met vrijliggende fietsvoorzieningen - Aanleg rotonde op kruispunt Polderstraat-Boterhoeksestraat - kruispunt Polderstraat-groen (sportvelden) inrichten als voorrangskruispunt, vormgeven met geleiders	Uitgevoerd Uitgevoerd Uitgevoerd
Driel / Randwijk	Drielse Rijndijk en Randwijkse Rijndijk	- Aanbrengen fietssuggestiestroken	Niet uitgevoerd
Heteren	Randwijkse Rijndijk tussen Steenovenlaan en Bretagnesingel	- Na aanleg van Steenovenlaan wegvak afsluiten voor gemotoriseerd verkeer, alleen langzaam verkeer toestaan	Niet uitgevoerd
Heteren	Boltweg	- Verbreden van de weg tot 6.00 meter waarbij een rijloper van 4.00 meter wordt gecreëerd door markering op 1.00 meter van de kant verharding aan te brengen	Uitgevoerd
Heteren	Steenkuil	- Verbeteren aansluiting Randwijkse Rijndijk-Steenkuil - Verbreden dwarsprofiel totale wegvak of realiseren duidelijke passerplaats, waar twee vrachtwagens elkaar gemakkelijk kunnen passeren	Uitgevoerd Niet uitgevoerd
HETEREN	BINNEN DE BEBOUWDE KOM		
Driel	Baltussenweg (ten noorden van de Patrijsstraat)	- Poortconstructie (d.m.v. maatregelen als uitritconstructie, plaatselijke versmalling en/of afwijkende verharding), eventueel in combinatie met plateau en aanleg van snelheidsremmende voorzieningen (bv. drempels)	Uitgevoerd
Driel	Kruispunt Rijnstraat-Kerkstraat	- Poortconstructie in combinatie met plateau	Uitgevoerd
Driel	Kruispunt Boltweg-Rijnstraat	- Aanleg plateau in combinatie met poortversterking bij binnenkomst kern	Uitgevoerd
Driel	Kruispunt Cremerstraat-Molenstraat-Dorpsstraat	- Aanleg plateau, waarbij de huidige voorrangregeling gehandhaafd blijft	Uitgevoerd, voorrangregeling is opgeheven
Driel	Patrijsstraat	- Aanleg verkeersdrempels	Uitgevoerd
Driel	Dorpsstraat	- Poortconstructie, eventueel in combinatie met plateau	Uitgevoerd

Kern	Locatie	Maatregelen	Status
Driel	Diversen	- Snelheidsremmende voorzieningen Elstergrindweg - Onderzoek parkeersituatie Reuvenkampstraat - Opstellen herinrichtingsplan Driel centrum	Uitgevoerd Niet uitgevoerd Uitgevoerd
Heteren	Kruispunt Flessestraat-Achterstraat	- Aanleg rotonde	Uitgevoerd
Heteren	Kruispunt Flessstraat-Kamperfoeliestraat	- Aanbrengen geleiders in combinatie met plateau	Uitgevoerd
Heteren	Flessestraat, wegvak Olieakkerstraat-Dorpsstraat	- Herinrichting wegvak, waarbij de dwarsrelaties voor het langzaam verkeer prioriteit hebben	Niet uitgevoerd
Heteren	Bretagnesingel	- Herinrichten	Uitgevoerd
Heteren	Kruispunt Bretagnesingel-Kamperfoeliestraat	- Aanbrengen plateau	Uitgevoerd
Heteren	Achterstraat	- Aanbrengen poortconstructie	Uitgevoerd
Heteren	Kruispunt Julianaweg-Boterhoeksestraat	- Kruispunt afsluiten voor autoverkeer, alleen langzaam verkeer toestaan	Niet uitgevoerd
Heteren	Kamperfoeliestraat	- Versmallen en asverspringingen, binnen de huidige rijbaanbreedte van 7.00 meter wisselend aan de noord- en zuidzijde clusters van langsparkeervakken aanbrengen	Uitgevoerd
Heteren	Dorpsstraat	- Instellen éénrichtingsverkeer, wegvak Kastanjelaan-De Haantjes rijrichting noord-zuid, wegvak De Haantjes-Flessestraat rijrichting west-oost	Niet uitgevoerd
Heteren	Diversen	- Verbetering bushalteplaats Boterhoeksestraat - Verbetering trottoir Flessestraat ter hoogte van Smidsakker - Heroriëntatie ontsluitingsstructuur plan 'De Melkweide'	Niet uitgevoerd Onbekend Onbekend
Randwijk	Bredeweg	- Poortconstructie	Uitgevoerd
Randwijk	Diversen	- Verbeteren 'verkeersgeleiding' richting Wilhelminastraat - Aanleg trottoir langs Bredeweg naar Dorpshuis - Oversteekvoorziening fietsers op Knoppersweg richting Bredeweg	Uitgevoerd Niet uitgevoerd Uitgevoerd

Tabel b1.3: Overzicht verkeersmaatregelen (hoofd)wegenstructuur voormalige gemeente Valburg

Kern	Locatie	Maatregelen	Status
VALBURG	BINNEN DE BEBOUWDE KOM		
Zetten	Stationsstraat	- Aanbrengen plateau op de Stationsstraat bij de aansluiting met de parallelweg - Aanbrengen plateau ter hoogte van kruispunt Stationsstraat-Britanjesingel-Hofstede	Uitgevoerd Uitgevoerd
Zetten	Hoofdstraat	- Aanbrengen plateau ter hoogte van kruispunt Hoofdstraat- Stationsstraat-Kerkstraat	Uitgevoerd
Zetten	Damstraat	- Aanbrengen verkeersremmende maatregelen	Uitgevoerd
Zetten	Ds. Bieshaarstraat	- Aanbrengen verkeersremmende maatregelen	Uitgevoerd
Andelst	Hoofdstraat kern Andelst	- Aanbrengen plateau op Hoofdstraat ter hoogte van aansluiting met Wageningsestraat - Aanbrengen diverse plateaus op de Hoofdstraat met onderlinge afstanden van 150 tot 200 meter	Niet uitgevoerd Niet uitgevoerd, wel inrichting als 30 km/h-zone in voorbereiding
VALBURG	BUITEN DE BEBOUWDE KOM		
Andelst	Wageningsestraat	- Aanleg rotonde Wageningsestraat-Engelandstraat - Aanbrengen plateaus op Wageningsestraat ter hoogte van ontsluiting nieuwbouwlocaties Zetten-Zuid en Zetten-Oost - Realisatie fietsoversteek op de Wageningsestraat ter hoogte van het plan Calsstraat	Niet uitgevoerd Niet uitgevoerd Niet uitgevoerd
Zetten	Kruispunt Wageningsestraat- K.O. Fin- kenspierlaan-Rondweg	- aanbrengen plateau	Niet uitgevoerd
Zetten	Heldringstraat	- Aanbrengen fietsoversteek ter hoogte van Wageningsestraat	Niet uitgevoerd
Zetten	Bredestraat	- Knip autoverkeer Bredestraat Zuid	Uitgevoerd
Valburg	Onderstalstraat	- Knip autoverkeer Onderstalstraat	Uitgevoerd
Valburg	Kerkstraat	- Aanleg Rotonde Kerkstraat	Niet uitgevoerd, andere vormgeving toegepast
Valburg	Fliertsestraat	- Aanleg fietspad	Niet uitgevoerd
Valburg	Weteringswal	- aanleg fietspad	Niet uitgevoerd

Bijlage 2

Indeling wegcategorieën en essentiële inrichtings- kenmerken

	<i>Wegcategorie:</i>	<i>Stroomweg</i>		<i>Gebiedsontsluitingsweg</i>			<i>Erftoegangsweg</i>		
	<i>Categoriecode/max. snelheid:</i>	<i>SW120</i>	<i>SW100</i>	<i>GOW80</i>	<i>GOW70</i>	<i>GOW50</i>	<i>ETW60</i>	<i>ETW60</i>	<i>ETW30</i>
	<i>Intensiteit (mvt/etmaal)</i>			<i>> 10.000</i>	<i>> 12.000</i>	<i>> 6.000</i>	<i>Max. 6.000</i>	<i>< 3.000</i>	<i>< 3.000</i>
	<i>Bubeko of Bibeko</i>	<i>Bubeko</i>	<i>Bubeko</i>	<i>Bubeko</i>	<i>Bibeko</i>	<i>Bibeko</i>	<i>Bubeko</i>	<i>Bubeko</i>	<i>Bibeko</i>
	<i>Wegtype:</i>						<i>Type I</i>	<i>Type II</i>	
Essentiële herkenbaarheidskenmerken	(zone)bord	ASW bord	AW bord	Nee	Limietbord	Nee	Zonebord	Zonebord	Regime- of zonebord
	Kantmarkering	Doorgetrokken/ ononderbroken	Doorgetrokken/ ononderbroken	Onderbroken	Onderbroken	Onderbroken of trottoirband	Onderbroken ter versmalling rijloper	Nee	Nee
	Rijrichtingscheiding	Geleiderail of brede midden- berm	Dubbel asstreep 'vulling', geleiderail of middenberm	Dubbel asstreep of middenberm	Dubbel asstreep of middenberm	Dubbel asstreep of middenberm	Nee	Nee	Nee
	Vrijliggende fietsvoorziening	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Mogelijk	Nee	Nee
	Drempels/Plateaus	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk
	Voorrangregeling	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee
Gewenst gedrag	Tegemoetkomend verkeer?	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Kruisend verkeer op kruispun- ten?	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Kruisend verkeer op wegvak- ken?	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja
	Landbouwverkeer op rijbaan?	Nee	Nee	Nee, (alleen bij ontbreken parallel voorziening)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	(brom)fiets op rijbaan?	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee (fiets niet bromfiets wel)	Ja	Ja	Ja
	Inhalen toegestaan?	Ja	Ja, alleen op 2x2	Ja,, alleen op 2x2	Ja, op 2x2	Ja, op 2x2 en bij inhalen land- bouwverkeer	Ja	Ja	Ja
Overig	Rijbanen		2x2 of 2x1	2x2 of 2x1	2x2 of 2x1	2x2 of 2x1	1 rijloper	1 rijloper	1 rijloper
	Parkeren	Nee	Nee	Nee	Nee	In vakken	Nee	Nee	In vakken of op rijbaan
	Bewegwijzering	Altijd aanwezig	Altijd aanwezig	Altijd aanwezig, incl. voorwegwijzers	Altijd aanwezig, incl. voorwegwij- zers	Beperkt aanwezig	Beperkt aanwezig	Beperkt aanwe- zig	Straatnamen
	OV-halten	Vrijliggend	Vrijliggend	Op parallelstructuur of aanliggend	Nee	Havens	Op rijbaan	Rijbaan	Rijbaan
	Erfaansluitingen	Nee	Nee	Liever niet	Nee	Liever niet	Ja	Ja	Ja

Bijlage 3

Verkeersveiligheidsgegevens Overbetuwe

Tabel b3.1: Afloop naar betrokken voertuig in de gemeente Overbetuwe periode 2001-2003

Voertuig	Dodelijk	Letsel	UMS	Ongevallen		Slachtoffers	
				Abs.	%	Abs.	%
Auto		87	733	820	65%	112	65%
Vrachtauto			50	50	4%		
Bus			6	6	0%		
Motor	1	10	14	25	2%	11	6%
Fiets		19	17	36	3%	20	112%
Bromfiets		23	41	64	5%	224	14%
Overig		4	254	258	20%	6	3%
Totaal ongevallen en slachtoffers	1	143	1115	1259	100%	173	100%

Tabel b3.2: Afloop naar type ongeval in de gemeente Overbetuwe periode 2001-2003

Type ongeval	Dodelijk	Letsel	UMS	Ongevallen		Slachtoffers	
				Abs.	%	Abs.	%
Parkeren	1	1	89	91	7%	2	1%
Rij-ongeval		39	181	220	17%	42	24%
Afslaande auto		7	75	82	7%	11	6%
Afslaande fiets		17	16	33	3%	20	12%
Inhalen		1	10	11	1%	1	1%
Kop-staart		12	91	103	8%	14	8%
Wisselen van rijstrook		1	5	6	0%	1	1%
Tegenligger		9	115	124	10%	13	8%
Nevenrijbaan		5	313	318	25%	5	3%
Voorrang auto		14	163	177	14%	23	13%
Voorrang Fiets		29	37	66	5%	32	18%
Voetganger		7	2	9	1%	8	5%
Overig		1	18	19	1%	1	1%
Totaal ongevallen en slachtoffers	1	143	1115	1259	100%	173	100%

Tabel b3.3: Afloop naar maand ongeval in de gemeente Overbetuwe periode 2001-2003

Maand	Dodelijk	Letsel	UMS	Ongevallen		Slachtoffers	
				Abs.	%	Abs.	%
Januari		10	96	106	8%	11	6%
Februari		8	92	100	8%	10	6%
Maart		11	97	108	9%	12	7%
April		13	87	100	8%	14	8%
Mei	1	8	103	112	9%	9	5%
Juni		18	84	102	8%	20	12%
Juli		8	76	84	7%	9	5%
Augustus		13	82	95	8%	22	13%
September		14	90	104	8%	16	9%
Oktober		17	103	120	10%	21	12%
November		10	104	114	9%	13	8%
December		13	101	114	9%	16	9%
Totaal ongevallen en slachtoffers	1	143	1115	1259	100%	173	100%

Tabel b3.4: Afloop naar wegsituatie in de gemeente Overbetuwe periode 2001-2003

Wegsituatie	Dodelijk	Letsel	UMS	Ongevallen		Slachtoffers	
				Abs.	%	Abs.	%
Rechte weg		55	652	707	56%	61	35%
Kruising		26	109	135	11%	40	23%
T-kruising	1	41	226	268	21%	49	28%
Verkeersplein		1	5	6	0%	2	1%
Bocht		20	123	143	11%	21	12%
Totaal ongevallen en slachtoffers	1	143	1115	1259	100%	173	100%

Tabel b3.5: Afloop naar maximum snelheid in de gemeente Overbetuwe periode 2001-2003

Snelheid	Dodelijk	Letsel	UMS	Ongevallen		Slachtoffers	
				Abs.	%	Abs.	%
Woonerf		1	4	5	0%	1	1
15-20 km/u			1	1	0%		
30		7	106	113	9%	7	4
40		1	6	7	1%	1	1
50	1	71	602	674	54%	83	48
60-70		5	24	29	2%	6	3
80		58	372	430	34%	75	43
Totaal ongevallen en slachtoffers	1	143	1115	1259	100%	173	100%

Tabel b3.6: Afloop naar bebouwing in de gemeente Overbetuwe periode 2001-2003

Bebouwing	Dodelijk	Letsel	UMS	Ongevallen		Slachtoffers	
				Abs.	%	Abs.	%
Binnen bebouwde kom	1	79	695	775	62%	91	53%
Buiten bebouwde kom		64	420	484	38%	82	47%
Totaal ongevallen en slachtoffers	1	143	1115	1259	100%	173	100%

Bijlage 4a

Deelnemerslijst werkconferenties

Deelnemerslijst Werkconferenties GMO 15 en 16 maart 2004

Naam organisatie/instelling	Naam	Functie
St. Welzijn Ouderen Overbetuwe SWOO	dhr. J. Hornes	secretaris
PVDA	dhr. J.C.M. van Brandenburg	raadslid
CDA	dhr. Th.J. van Eyck	raadslid
CDA	dhr. M. Fransen	raadslid
CDA	dhr. J.A.M. van Baal	raadslid
CDA	dhr. B.J.N. Fintelman	raadslid
CDA	dhr. Drs. J. Peters	raadslid
CDA	mevr. Ing. J.M.T. de Swart	raadslid
CDA	dhr. Ing. H. Walinga	raadslid
D66	dhr. J. Meijer	raadslid
Dorpslijst Elst	dhr. H.W.G.M. Vreman	raadslid
D66	dhr. B.A. Ross	raadslid
D66	dhr. H.J. Ross	raadslid
D66	dhr. F.H.G.M. Witjes	raadslid
Overbetuwe Lokaal	dhr. J.P.F. van Hulst	raadslid
Overbetuwe Lokaal	dhr. A.P.G.A. Peters	raadslid
Overbetuwe Lokaal	dhr. H. Vos	raadslid
VVD	dhr. J. Beumer	raadslid
VVD	dhr. M.M. Melaard	raadslid
VVD	dhr. R. Mooij	raadslid
PVDA	mevr. G.H. de Boer-Mensink	raadslid
Fractie PVDA	dhr. R. Kaya	fractie
PVDA	dhr. B. Taanman	raadslid
Groenlinks	dhr. W.F. van Eck	raadslid
Groenlinks	mevr. W.J. Seinhorst	raadslid
Dorpslijst Elst	dhr. Drs. W.J. Cleijne	raadslid
ChristenUnie	dhr. J. Haaisma	raadslid
D66	dhr. R. Knol	commissielid
	dhr. H.A. Besemer	commissielid
ChristenUnie	mevr. J.J. van Brakel-Huygen	commissielid
PVDA	dhr. F.R.M. Brukx	commissielid
VVD	dhr. R. Jansen	commissielid
D66	dhr. W.F. Kop	commissielid
Dorpslijst Elst	dhr. Lagerweij	commissielid
Dorpslijst Elst	dhr. M.J.M. van de Boogaart	commissielid
Stichting dorpsraad Driels Belang	dhr./mevr. F. Hoogeboom	
Stichting Dorpsraad Zetten-Hemmen	dhr. J. Sival	
Stichting Dorpsraad Zetten-Hemmen	dhr. R. Rietveld	
Stichting Dorpsraad Zetten-Hemmen	Mevr. M. Oosrschot-Meinardi	
Stichting Dorpsraad Zetten-Hemmen	mevr. G. Kapelle-Fluit	
Stichting Dorpsraad Zetten-Hemmen	heer J. Baarends	
Vereniging Dorpsraad Oosterhout	dhr. Th. Beekhuizen	

Naam organisatie/instelling	Naam	Functie
Stichting Dorpsraad Randwijk	dhr./mevr. C. Menting	
Stichting Dorpsraad Heteren	dhr./mevr. P. Starreveld	
Stichting Dorpsbelangen Herveld-Andelst	dhr. G.H. Rothoff	
Stichting Dorpsraad Slijk-Ewijk/Loenen	dhr. R. Huijbers	
Stichting Dorpsraad Slijk-Ewijk/Loenen	mevr. A.G. van der Linden-Nicolai	
Stichting Dorpsraad Slijk-Ewijk/Loenen	dhr. R. Dekker	
Stichting Dorpsraad Valburg	mevr. H.A.P. Janssen	
Stichting Dorpsraad Valburg	dhr. K. Horlings	
Stichting Dorpsraad Valburg	mevr. H. van Ralen	
Stichting Dorpsraad Valburg en Homoet	dhr. R. Evers	
Stichting Dorpsraad Valburg en Homoet	dhr. W. Maassen	
Stichting Wijkplatform Elst-Noord	mevr. M. Jellema	
Stichting Wijkplatform Elst-Noord	dhr. G. Friebe	
Stichting Wijkplatform Elst-Oost	dhr./mevr. L. van Stekelenburg	
Wijkplatform Elst-Zuid	mevr. Bruil	
Leefbaarheidsgroep Kostverloren	mevr. Roozenboom	
Leefbaarheidsgroep Kostverloren	dhr. P. Boers	
ENFB: afdeling Overbetuwe	mevr. T. Janssen	
CONNEXION	dhr. E.J.H. Weijers	
NOVIO	dhr. P. van den Bosch	
Projectbureau KAN	dhr. H. Driessen	
Projectbureau KAN	dhr. B.J. Harmsen	
Projectbureau KAN	dhr. J.J.P.M. van Loon	
Politie	dhr. Erdhuizen	
Politie	dhr. J.A.M. Hulshof	
Provincie Gelderland	dhr. H. Ytsma	afd. Verkeer en Vervoer
Provincie Gelderland	dhr. M. van de Lindeloof	afd. Verkeer en Vervoer
Provincie Gelderland	dhr. R. Jansen	afd. Verkeer en Vervoer
St. Gehandicaptenplatform Overbetuwe	mevr. L.H. Aarns	secretariaat
Grontmij	dhr. Drs. Ing. C.P. van der Meijden	Teamleider Verkeer en Vervoer
Grontmij	dhr. ing. P.C.T. van Lier	Adviseur Verkeer en Vervoer
Grontmij	dhr. N. van den Brink	
Ondernemersplatform Over Betuwe OPO	dhr. A.W.W. Bouman	
Ondernemersplatform Over Betuwe OPO	dhr. P.W.C. Hooiveld	
Ondernemersplatform Over Betuwe OPO	dhr. C.J. Pronk	
Ondernemersplatform Over Betuwe OPO	Mevr. G. Koopmans-Jacobs	
Elster Ondernemers Vereniging	dhr. A. Wagenaar	
Elster Ondernemers Vereniging	dhr. H.C.J. Severien	
Belangenvereniging De Poort van Elst	dhr. J. Willemsen	
Ondernemersvereniging Herveld-Andelst	mevr. M.M.T.J. Winnemuller-Kersten	
Middenstandsvereniging Heteren	dhr./mevr. G.J.M. Brugman	
Industriekring Schaapsdrift/Renkum/Heteren		

Naam organisatie/instelling	Naam	Functie
Ondernemers Vereniging Valburg		
Winkeliersvereniging Wizet Zetten	dhr./mevr. M. van Eldik	
G.L.T.O. Afdeling Overbetuwe	mevr. J. van Bentum-Lensen	
G.L.T.O. Afdeling Overbetuwe	dhr. T. Versteeg	
Gemeente Overbetuwe	mevr. E. Tuijnman	burgemeester
Gemeente Overbetuwe	dhr. C. Kuik	wethouder
Gemeente Overbetuwe	dhr. J.H.G. Walraven	wethouder
Gemeente Overbetuwe	dhr. F.M.J. van Rooijen	wethouder
Gemeente Overbetuwe	mevr. C. de Bot-Huver	wethouder
Gemeente Overbetuwe	dhr. Dr. J. Brouwer	wethouder
Gemeente Overbetuwe	dhr. Mr. J.P.J. van Muijen	directie
Gemeente Overbetuwe	dhr. Mr. W.J. Salet	directie
Gemeente Overbetuwe	mevr. F. Jansen	afdeling BMW
Gemeente Overbetuwe	mevr. A. v.d. Riet	afd. Veiligheid
Gemeente Overbetuwe	mevr. M.C.F. van Kleef	afd. Veiligheid
Gemeente Overbetuwe	mevr. M. Kemp	Concernstaf
Gemeente Overbetuwe	dhr. T.W.A. Kuster	afd. RO, Verkeer en Ver- voer
Gemeente Overbetuwe	dhr. Drs. H.J.A.M. van Loon	Hoofd Afdeling RO
Gemeente Overbetuwe	Jan Rouw	
Gemeente Overbetuwe	Marjolijn van der Zandschulp	
Gemeente Overbetuwe	Theo Willems	
Gemeente Overbetuwe	Pia Klomp	
Gemeente Overbetuwe	René van Mil	
	dhr. P. Hollander	
	mevr. M. Hollander	
	dhr. S.H. van der Wal	
Gemeente Overbetuwe	Mevr. M. Zeegers	
Gemeente Overbetuwe	dhr. P. Jaarsma	

Bijlage 4b

Resultaten werkconferenties

Tabel b4.1: Resultaten werkconferenties GMO -problematiek en oplossingsrichtingen thema bereikbaarheid

THEMA BEREIKBAARHEID		
Nr.	Omschrijving problematiek	Omschrijving mogelijke oplossingsrichtingen
1	Invloed ruimtelijke ontwikkelingen (VINEX-locaties Waalsprong, Westeraam en Schuytgraaf) op wegennet Overbetuwe	• Aanleg tangentenstructuur rondom Elst • Verdubbelen Rijksweg A50 en/of doortrekken Rijksweg A15 • Doortrekken N322 • Ketenmobiliteit • Meer samenwerking tussen diverse overheden (RWS, Provincie , KAN), één standpunt m.b.t. (rijks)infrastructuur richting Den Haag.
2	Verkeersafwikkeling Schuytgraaf, verkeersdruk op kern Driel	• Aanleg N837 • Ontsluiting onderlangs richting A325
3	Aanwezigheid veel doorgaand sluipverkeer op Overbetuws wegennet	• Zie oplossingsrichtingen bij 1
4	Slechte bereikbaarheid bedrijventerreinen (de Aam, Poort Midden-Gelderland)	• Aanleg tangentenstructuur rondom Elst • Doortrekking Rijksweg A15 / aanleg spitsstroken • Realisatie rotonde Industrieweg Oost/Aamsestr. en Pascalweg/Aamsestr. • Distributiecentra buiten de kom, bevoorrading winkels met bestelbusjes • Mobiliteitsmanagement • Bebording en/of venstertijden aanpassen
5	Ontbreken goed onderliggend wegennet tussen de diverse kernen onderling	• Opstellen wegcategoriseringsplan • Haalbaarheid 'autostrada' Elst-Zetten (parallel aan Linge) onderzoeken
6	Lange wachtrijen bij spoorwegovergangen in Elst	• Realisatie tunnels voor het wegverkeer onder het spoor
7	Afsluiting Groenestraat/Griftdijk	• Realisatie stadsbrug Nijmegen
8	Overdaad aan verkeersremmende maatregelen in Zetten	• Verkeersdrempels afvlakken en/of verwijderen • Fietssluisen maken
9	Parkeren Elst Centrum	• Verruimen blauwe zone • Centraal parkeren aan de rand van het centrum • Overwegen betaald parkeren/parkeergarages en/of vergunningparkeren
10	Parkeerproblemen in Zetten	• Bebording op P-terrein Julianaplein aanpassen • Parkeerverbod invoeren op Hoofdstraat op dinsdagmiddag (markt)
11	Parkeren op de openbare weg	• Parkeerverbod
12	Beschikbaarheid en kwaliteit Openbaar Vervoer voorzieningen	• Gratis Openbaar Vervoer • OV-gebruik stimuleren, meer bekendheid geven aan Belbus/Regiotaxi • Verhogen kwaliteit Openbaar Vervoer, hogere frequentie • Light Rail • Ketenmobiliteit (bv.snelboot tussen Heteren/Driel/Arnhem)
13	Ontbreken OV-verbinding Zetten-Andelst/Heteren van/naar Wageningen	• Belbus/regiotaxi invoeren
14	Te weinig mogelijkheden voor recreatief fietsen	• Fietsnetwerk uitbreiden, recreatieve fietsroutes ontwikkelen, aandacht voor sociale veiligheid

Tabel b4.2: Resultaten werkconferenties GMO -problematiek en oplossingsrichtingen thema verkeersveiligheid

THEMA VERKEERSVEILIGHEID		
Nr.	Omschrijving problematiek	Omschrijving mogelijke oplossingsrichtingen
1	Zeer hoge rijsnelheden op dijkwegen	• Categorisering wegen • Scheiding verkeersstromen, bv. fietssuggestiestroken of vrijliggende fietspaden • Verkeersluwe dijkwegen • Knip Drielse Rijndijk • 'Karrensporen' maken • 60 km/u zone instellen • intensiveren controle, meer middelen inzetten voor handhaving
2	Slecht onderhouden wegen in het buitengebied	• Gericht onderhoudsplan opstellen • Opsnoeien van bomen, lage begroeiing kort houden
3	Onveilige fietsroutes naar scholen/onveilige verkeersafwikkeling bij scholen	• Fietstunnels onder spoor •
4	Voorrangregeling niet op alle rotondes gelijk	• Voorrangregeling op rotondes uniformeren
5	Onduidelijke bebording in Zetten-Andelst (mede als gevolg van diverse wegwerkzaamheden)	• Bebordingsplan opstellen
6	Onveilige ontsluiting langzaam verkeer van/naar zwembad Zetten	• Rotonde Wageningsestraat – Leigraafseweg – Verbindingsweg • Realiseren tweerichtingsfietspad tussen Leigraafseweg en station • Verplaatsen busstation
7	Oosterhoutsestraat onveilig voor fietsverkeer	• Oosterhoutsestraat alleen te gebruiken door autoverkeer, Waaldijk alleen te gebruiken door fietsverkeer • Wegversmallingen • Bebouwde komgrens verplaatsen
8	Spoorwegovergang Woutersdijk Valburg	• Realiseren bajonetaansluiting
9	Slechte oversteekbaarheid Julianastraat Valburg	• Plaatsen verkeersspiegels
10	Teveel bochten in Nijburgsestraat in relatie tot toegestane rijsnelheid	• Toegestane rijsnelheid verlagen (60 km/u)
11	Kruispunt Wageningsestraat-Verbindingsweg gevaarlijk voor fietsers	• Zie 6
12	Slecht ingerichte en onderhouden fietspaden op Tielsestraat en Wageningsestraat	• In overleg treden met wegbeheerder Provincie Gelderland
13	Verkeersafwikkeling van/naar Homoet via Weteringsewal zeer onveilig	• Weteringsewal 'knippen' of verkeersluw maken door snelheidsremmende maatregelen • Tijdens avondspits Homoetsestraat en/of Polderstraat afsluiten voor doorgaand verkeer
14	Onvoldoende verlichting op dijkwegen	• Meer verlichtingsarmaturen in buitengebied plaatsen
15	Externe veiligheid	• Opstellen calamiteitenplan

Tabel b4.3: Resultaten werkconferenties GMO -problematiek en oplossingsrichtingen thema leefbaarheid

THEMA LEEFBAARHEID		
Nr.	Omschrijving problematiek	Omschrijving mogelijke oplossingsrichtingen
1	Geluidsoverlast A50/A15/A325	• Geluidschermen plaatsen • Aanpassen verharding: meer gebruik van ZOAB geluidsarm asfalt
2	Stank- en stofoverlast in Herveld Zuid a.g.v. Rijksweg A50	• Schonere auto's • Strategisch inzetten van beplanting
3	Trillingsoverlast in kernen a.g.v. vrachtverkeer (met als gevolg scheuren in muren van huizen nabij drempels)	• Verkeersdrempels afvlakken • Weren vrachtverkeer in kernen
4		
5		

Bijlage 5

Resultaten verkeersmodelberekeningen

Tabel b5.1: Wegvakintensiteiten avondspitsuur planjaar 2013

Wegvak	Richting	Basis 2003	Referentie 2013	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5	Variant 6
A50 Heteren	N-Z (westbaan)	4330	5630	5640	5640	5610	5660	5620	5650
	Z-N (oostbaan)	3620	4760	4770	4760	4750	4770	4790	4750
A50 Herveld-zuid	N-Z (westbaan)	4030	4810	4810	4830	4790	4800	4780	4790
	Z-N (oostbaan)	4130	5110	5120	5090	5090	5100	5100	5090
A15 Andelst	W-O (zuidbaan)	2130	2600	2590	2600	2590	2600	2590	2600
	O-W (noordbaan)	2220	2890	2910	2910	2890	2900	2880	2900
A15 Valburg - Elst	W-O (zuidbaan)	2490	3160	3130	3110	3120	3070	3100	3160
	O-W (noordbaan)	2040	2720	2700	2670	2700	2670	2680	2690
A325 Elst-Ressen	N-Z (westbaan)	2770	2960	2960	2870	2940	2820	2830	2830
	Z-N (oostbaan)	2600	2880	2830	2800	2820	2790	2770	2760
N837 bij Heteren	W-O	Niet in basis	640	700	720	700	710	690	710
	O-W	Niet in basis	380	420	420	430	440	440	440
Wageningsestraat ten noorden Stationsstraat	Z-N	210	280	240	240	210	220	230	250
	N-Z	140	230	190	200	200	200	210	220
Wageningsestraat ten zuiden Stationsstraat	Z-N	440	750	670	680	640	610	640	600
	N-Z	330	330	290	320	300	330	310	290
Polderstraat	Z-N	590	530	520	520	560	530	520	540
	N-Z	490	620	610	610	590	590	600	650
Weteringsewal t.h.v. Slopestraat	O-W	50	210	240	240	220	220	220	160
	W-O	60	60	90	80	80	80	80	80
Verlengde Rijnstraat	Z-N	Niet in basis	210	160	180	170	170	160	210
	N-Z	Niet in basis	250	280	280	270	280	270	290
Grote Molenstraat tussen Zesseling en De Park	Z-N	100	10	370	410	390	450	450	410
	N-Z	90	20	370	460	370	450	420	410
Rijksweg Noord tussen Griegstraat en Bachstraat	N-Z	240	300	310	70	280	90	90	70
	Z-N	240	280	250	100	280	110	120	100
Rijksweg Noord ten zuiden van spoor	Z-N	350	370	240	#N/B	300	#N/B	#N/B	#N/B
	N-Z	440	470	410	#N/B	390	#N/B	#N/B	#N/B
Rijksweg Zuid thv spoor Z-N	Z-N	#N/B	500	500	530	510	520	550	560
	N-Z	#N/B	400	410	490	420	530	520	520
Aamsestraat thv aansluiting A325 W-O	W-O	710	990	960	910	950	810	830	830
	O-W	580	970	850	890	830	820	800	820
Zuidtangent Westkant W-O	W-O	0	0	0	290	0	280	300	320
	O-W	0	0	0	390	0	420	430	420
Noordtangent W-O	W-O	0	0	0	0	290	430	410	440
	O-W	0	0	0	0	320	570	560	560
Valburgseweg thv Lijnden	W-O	170	200	180	210	190	210	210	240
	O-W	160	160	150	150	140	150	160	160

Tabel b5.2: Wegvakintensiteiten geïndexeerd avondspitsuur planjaar 2013

Wegvak	Richting	Referentie	Variant 1	Variant 2	Variant 3a	Variant 4	Variant 5	Variant 6
A50 Heteren	N-Z (westbaan)	100	100	100	100	100	100	100
	Z-N (oostbaan)	100	100	100	100	100	101	100
A50 Herveld-zuid	N-Z (westbaan)	100	100	100	100	100	100	100
	Z-N (oostbaan)	100	100	100	100	100	100	100
A15 Andelst	W-O (zuidbaan)	100	100	100	99	100	100	100
	O-W (noordbaan)	100	101	101	100	100	100	100
A15 Valburg - Elst	W-O (zuidbaan)	100	99	98	99	97	98	100
	O-W (noordbaan)	100	99	98	99	98	99	99
A325 Elst-Ressen	N-Z (westbaan)	100	100	97	99	95	96	96
	Z-N (oostbaan)	100	98	97	98	97	96	96
N837 bij Heteren	W-O	100	110	113	110	112	109	112
	O-W	100	109	111	112	115	115	116
Wageningsestraat ten noorden Stationsstraat	Z-N	100	87	86	78	78	82	91
	N-Z	100	86	87	90	91	92	99
Wageningsestraat ten zuiden Stationsstraat	Z-N	100	89	90	85	82	86	81
	N-Z	100	89	96	92	102	93	89
Polderstraat	Z-N	100	99	99	106	100	99	102
	N-Z	100	98	99	96	95	98	105
Weteringsewal t.h.v. Slopestraat	O-W	100	114	110	103	103	102	76
	W-O	100	151	127	141	132	132	133
Verlengde Rijnstraat	Z-N	100	77	83	80	81	77	100
	N-Z	100	111	113	110	114	107	115
Grote Molenstraat tussen Zesseling en De Park	Z-N	100	3655	4095	3890	4465	4490	4105
	N-Z	100	1976	2476	1973	2438	2262	2222
Rijksweg Noord tussen Griegstraat en Bachstraat	N-Z	100	103	24	95	29	30	24
	Z-N	100	90	35	100	40	41	34
Rijksweg Noord ten zuiden van spoor	Z-N	100	66	#N/B	81	#N/B	#N/B	#N/B
	N-Z	100	87	#N/B	82	#N/B	#N/B	#N/B
Rijksweg Zuid thv spoor Z-N	Z-N	100	100	106	102	104	110	111
	N-Z	100	102	122	105	131	129	128
Aamsestraat thv aansluiting A325 W-O	W-O	100	97	92	96	82	84	84
	O-W	100	88	91	85	85	82	84
Valburgseweg thv Lijnden	W-O	100	92	109	98	106	107	120
	O-W	100	94	91	90	96	98	97

Bijlage 6

Overzicht inspraakprocedure GMO

Eindverslag inspraakprocedure Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO) 2003-2013

Inleiding:

In de periode oktober 2003 tot en met juni 2004 is de beleidsnota Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe opgesteld. De nota beschrijft de visie en ambitie voor verkeer en vervoer van de gemeente voor de periode 2003-2013. Het concept is op 29 juni 2004 door het college goedgekeurd en vrijgegeven voor een inspraakperiode van 4 weken.

In dit verslag wordt ingegaan op de ontvangen inspraakreacties. Deze zijn als bijlage toegevoegd. De reacties hebben geleid tot een gedeeltelijke aanpassing of wijziging van de nota. Deze worden in de conclusie aangegeven.

De reacties:

1.	Provincie Gelderland	M. van de Lindeloof	Postbus 9090	6800 GX Arnhem
----	----------------------	---------------------	--------------	----------------

Inspraak (schriftelijk)

- 1.1 In hoofdstuk 9, paragraaf 9.1, alinea “Buiten de bebouwde kom” staat dat de N837 zal worden ingericht als een 80 km/h weg. Dit geldt slechts voor de uitbreiding van de N837 tussen Heteren en Schuytgraaf. Gelieve dit in de tekst aanpassen om onduidelijkheden te voorkomen.

Reactie

Ad 1.1 Wij zijn het ermee eens dat het inderdaad alleen gaat om de uitbreiding van de N837. In de tekst zal dit worden aangepast.

2.	Dorpsraad Zetten	Drs. J. Sival (voorzitter)	Velddwarsstraat 1	6671 MA Zetten
----	------------------	-------------------------------	-------------------	----------------

Inspraak (schriftelijk)

- 2.1 Wanneer zijn de voorrangregels voor de rotondes in de gemeente Overbetuwe uniform?
- 2.2 Wordt de maximum snelheid op de Knoppersweg en Wageningsestraat op 60 km/h gebracht? Op dit moment is die over hele kleine wegstukken variabel van 50, 70 en zelfs 80 km/h.
- 2.3 Het feit dat slecht 3,7% van alle verplaatsingen in de gemeente Overbetuwe verzorgd wordt door het openbaar vervoer heeft eerder te maken met de historisch slechte kwaliteit, zeker in vergelijking met die in steden, dan met een andere instelling van de burgers.
- 2.4 Omdat niet alle burgers over voldoende middelen beschikken en zeker niet de ouderen en de schooljeugd, pleiten we ervoor dat de gemeente alles op alles zet om de treinverbinding tussen Tiel en Arnhem/Nijmegen langs Zetten-Andelst te handhaven. We vinden het verheugend, dat het GMO aandacht schenkt aan de parkeersituatie bij het station.
- 2.5 Mogen we er van uitgaan, dat de situatie voor de fietsers bij de spoorwegovergang door de aanleg van een dubbel fietspad verbeterd wordt?

- 2.6 Hoewel het GMO op macroniveau vele oplossingen aandraagt, blijven er op microniveau voor de kernen Zetten en Hemmen vele vraagpunten over.
- 2.7 Voorbeelden zijn de sterk toegenomen verkeersdruk op de Leijgraafseweg en zeer zeker de sluiproute door de Molenstraat, een weg die daar volstrekt niet voor geschikt is en die bovendien door de steeds dikker wordende bomen alsmaar smaller wordt! De aansluiting (hoek) Hoofdstraat / Weteringsewal is veel te haaks aangelegd. De binnenbocht vertoont al jaren diepe kuilen!
- 2.8 De tijdens de brainstormsessie gesuggereerde rondweg liep niet via de Velddwarsstraat met een aansluiting op de weg langs de brandweerkazerne, maar begint bij de Heemraadlaan (in plan 't Rieshout) en slaat niet af via de Oranjepeer, maar sluit voorzien van wandelpad en fietspad aan op de bestaande bouwweg die eveneens uitkomt bij de Brandweerkazerne.
- 2.9 Hoewel een gesuggereerde vermindering van 20 % minder verkeer door de Stationsstraat door de aanleg van een rondweg weinig lijkt is het vanwege de aard van de Stationsstraat (capaciteit) en een bebouwing ,die erg dicht langs de weg ligt , zeker substantieel. Bovendien vragen we ons af wat de uitkomsten zijn (te berekenen mbv Paramics) als de ontsluiting van de rondweg zoals gevraagd door de Dorpsraad aangelegd wordt.
- 2.10 We wachten met smart op de in het GMO opgenomen trottoirs binnen de bebouwde kom. In de financiering is daarover niets te vinden. Wanneer worden ze aangelegd?
- 2.11 De route langs de Linge (Lingewal) richting Elst v.v. is zeer gevaarlijk. In de afgelopen 25 jaar zijn er minstens drie doden gevallen. Voor fietsers en wandelaars is deze weg extreem gevaarlijk. Wat wordt er aan gedaan.
- 2.12 In de ongevallenlijst zijn niet de drie recente ongevallen op de Leijgraafseweg meegenomen en eveneens niet het ernstige ongeluk op de Veldstraat richting Hemmen waarbij een bromfietser door een auto werd geschept (begin van dit jaar).
- 2.13 We vragen ons overigens af of de cijfers (ongevallen zowel als de verkeersmetingen) niet te gedateerd zijn. In Zetten en Hemmen zijn bijvoorbeeld de laatste jaren nogal wat verkeersstromen anders komen te liggen door de aanleg van de vele drempels en de wegversmallingen.
- 2.14 Wat we in de gemeentelijke rapporten helaas missen is een overall visie en samenhang (synthese van ...) specifiek voor de kernen Zetten en Hemmen. Noch in de Visie op Ruimte, de Woonvisie, het Komplan Zetten en het GMO is daar echt goed naar gekeken.
- 2.15 De Dorpsraad Zetten-Hemmen is voornemens in werkgroepen de gewenste ontwikkeling voor Zetten en Hemmen op langere termijn (30 jaar) te bestuderen. We hopen de gemeente een rapportage aan te kunnen bieden, waar die samenhang wel aanwezig is.
- 2.16 Als laatste misschien een vervelende vraag : Hoe belangrijk moet Elst wel zijn voor de meerderheid van de bevolking van Overbetuwe om in de planperiode vrijwel het gehele beschikbare budget te besteden aan oplossingen in Elst. De enige reden om naar Elst te gaan is voor velen de verplichte gang voor rijbewijs of paspoort. Als men toch wil winkelen rijdt men net zo lief door naar Arnhem of Nijmegen.

Reactie

- Ad 2.1 De voorrangsregels op de rotondes binnen de gemeente Overbetuwe zijn conform de landelijke regels vormgegeven. Binnen de bebouwde kom hebben de fietsers op de rotonde voorrang, buiten de bebouwde kom niet.
- Ad 2.2 De Knoppersweg en Wageningsestraat maken deel uit van het “Rondje Overbetuwe”, zoals verwoord in hoofdstuk 6 ambitie en visie GMO. Deze wegen zijn de schakel tussen het hoofdwegennet en de kernen onderling en zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen (50 of 80 km/h). Door het autoverkeer te bundelen, ontstaat een evenwicht van een herkenbare wegenstructuur en autoluwe verblijfsgebieden met kansen voor fiets en voetganger.
- Ad 2.3 Wij onderstrepen uw mening dat het aandeel verplaatsingen per openbaar vervoer laag is door het ontbreken van een hoogwaardige openbaar vervoer netwerk.
- Ad 2.4 Conform het standpunt van de gemeente Overbetuwe wordt op dit moment achter de schermen hard gewerkt om de treinverbinding Tiel-Arnhem te handhaven.
- Ad 2.5 Neen, de in bijlage 4 genoemde oplossingen zijn *mogelijke oplossingsrichtingen* en zijn ontwikkeld door de deelnemers aan de werkconferenties. De gemeente Overbetuwe onderschrijft het veiligheidsprobleem ten aanzien van het oversteken van de spoorwegovergang Wageningsestraat door langzaam verkeer. Het GMO zal nader worden uitgewerkt in een Uitvoeringsprogramma waarin een definitieve oplossing voor dit probleem zal worden geformuleerd.
- Ad 2.6 Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe is een beleidsnota op hoofdlijnen. Hierin is beschreven hoe de gemeente Overbetuwe de aankomende jaren om zal gaan met verkeer en vervoer. Het GMO zal nader worden uitgewerkt in een Uitvoeringsprogramma waarin op detailniveau de specifieke maatregelen per kern zullen worden beschreven.
- Ad 2.7 Zie antwoord 2.6
- Ad 2.8 De berekening van de rondweg Zetten in Paramics zal opnieuw worden uitgevoerd door Grontmij. De effecten van de aanleg van de rondweg Zetten zullen opnieuw worden beschreven en in het GMO worden opgenomen.
- Ad 2.9 Zie antwoord 2.8
- Ad 2.10 Zie antwoord 2.6. Bij eventuele reconstructiewerkzaamheden zal zoveel mogelijk getracht worden om de trottoirs te realiseren.
- Ad 2.11 Na realisatie van de N837 zal de route langs de Linge (Lingewal) autoluw worden ingericht. In het Uitvoeringsprogramma zullen de maatregelen op de Lingewal in detail worden beschreven en uitgewerkt.
- Ad 2.12 De ongevalanalyse heeft plaatsgevonden over de jaren 2001 tot en met 2003. De ongevallen die plaats hebben gevonden in 2004 zijn nog niet beschikbaar en zijn niet opgenomen in deze analyse.
- Ad 2.13 Het dynamisch verkeersmodel is opgebouwd met behulp van verkeerstellingen die hebben plaatsgevonden in november 2001. Doordat de drempels en de versmallingen reeds in 2000 zijn aangelegd hebben deze geen nadelig invloed gehad op deze tellingen.

Ad 2.14 Bij het opstellen van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe is rekening gehouden met de reeds vastgestelde beleidsnotities. Het GMO is een beleidsnota verkeer en vervoer op hoofdlijnen en gaat niet specifiek in op de kernen Zetten en Hemmen.

Ad 2.15 Wij zien uw rapportage met belangstelling tegemoet.

Ad 2.16 Door de diverse ruimtelijke ontwikkeling die spelen binnen het KAN gebied, is de kern Elst aan het dichtslippen. Om Elst goed bereikbaar te houden is het noodzakelijk om de aankomende jaren een aantal grootschalige infraprojecten te realiseren.

3.	Dhr. A.J. Bruil en mw. I. Bruil	Wagenmakersstraat 27	6662 DA Elst
----	---------------------------------	----------------------	--------------

Inspraak (schriftelijk)

Voor de inhoud van de inspraakreactie wordt verwezen naar de kopie van de brief van de heer en mevrouw Bruil d.d. 30 juli 2004 welke is toegevoegd bij deze bijlage.

Reactie

In de inspraakreactie wordt enkele keren verwezen naar de mogelijke aanleg van een parkeerplaats van 200 parkeerplaatsen op het Land van Tap naar aanleiding van de Discussienota Parkeren Centrum Elst. Hoewel deze nota inmiddels is vastgesteld door het college van B & W benadrukt de gemeente Overbetuwe in deze dat het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe een beleidsnota op hoofdlijnen is. Hierin is beschreven hoe de gemeente Overbetuwe de aankomende jaren om zal gaan met verkeer en vervoer. Het GMO zal nader worden uitgewerkt in een Uitvoeringsprogramma waarin op detailniveau de specifieke maatregelen per kern zullen worden beschreven. Dit geldt dus ook voor de parkeermaatregelen.

De volgende aanpassingen/aanvullingen zijn in de tekst van het definitieve GMO verwerkt:

- PVVP Gelderland 1998-2002 (pag.7) is vervangen door PVVP-2 2004-2014;
- De tekstpassages m.b.t. het kernwinkelgebied (pag. 27) en het realiseren van een ondergrondse parkeervoorziening (pag. 42) zijn aangepast;
- Ten aanzien van het parkeren van het gemeentelijk personeel in het centrum van de kern Elst wordt in overleg met VCC Oost een vervoersmanagementplan ontwikkeld.

De niet-infrastructurele maatregelen die van belang zijn voor het realiseren van de verkeerskundige doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn:

- Educatie en voorlichting;
- Handhaving;
- Vervoersmanagement;
- Calamiteitenplan externe veiligheid.

Tweede fase Duurzaam Veilig

De tweede fase betreft de integrale uitvoering van Duurzaam Veilig die in 2004 van start is gegaan. De periode 2002 tot en met 2003 werd gezien als een overgangperiode tussen fase 1 en 2. De tweede fase van Duurzaam veilig, die medio 2003 omgedoopt is in Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2 (DDV2), wordt volledig geïntegreerd in het regionale verkeers- en vervoersbeleid.

Met de nieuwe benaming wordt het doel van het project duidelijker dan voorheen tot uitdrukking gebracht, namelijk dat de andere overheden uiterlijk per 1-1-2005 in staat zijn de verantwoordelijkheid op zich te nemen voor een integraal, regionaal verkeersveiligheidsbeleid. Het project DDV2 omvat dus niet het hele concept Duurzaam Veilig.

Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2 (DDV2)

Het Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2 staat een aanpak voor waarbij alle instrumenten voor het bestrijden van de verkeersonveiligheid zo optimaal mogelijk worden ingezet:

- veilig ingerichte infrastructuur,
- verkeerseducatie en voorlichting,
- gedragsbeïnvloeding,
- handhaving, regelgeving en
- voertuigtechnologie.

Daarnaast spelen natuurlijk ook mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordening een belangrijke rol.

Conclusie:

Naar aanleiding van de ingekomen inspraakreacties is het concept GMO op enkele relevante passages aangevuld en/of gewijzigd.

Bijlage 7

Raadsbesluit inzake GMO d.d. 30 november 2004



Onderwerp: Gemeentelijk Mobiliteitsplan
Overbetuwe (GMO) 2003-2013

Nr. 15

De raad van de gemeente Overbetuwe;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 5 oktober 2004;

b e s l u i t :

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO) 2003-2013 vast te stellen.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering
van 30 november 2004.

De raad voornoemd,

de griffier,

de voorzitter,


drs. A.J. van den Brink


E. Tuijnman.



Bijlage 8

Overzicht figuren en foto's

Overzicht figuren en foto's

Figuur 4.1: huidige wegcategorisering gemeente Overbetuwe
Figuur 4.2: buslijnen gemeente Overbetuwe
Figuur 4.3: hoofdfietsroutes gemeente Overbetuwe
Figuur 4.4: wegvakintensiteiten 2001 kern Elst
Figuur 4.5: wegvakintensiteiten 2001 kern Heteren
Figuur 4.6: wegvakintensiteiten 2001 kernen Zetten-Andelst
Figuur 4.7: wegvakintensiteiten 2001 Valburgseweg
Figuur 4.8: wegvakintensiteiten 2001 Stationsstraat
Figuur 4.9: wegvakintensiteiten 2001 Drielse Rijndijk
Figuur 4.10: alle ongevallen in Overbetuwe periode 2001 – 2003
Figuur 4.11: letselongevallen in Overbetuwe periode 2001 – 2003
Figuur 4.12: aantal (letsel)ongevallen per maand (periode 2001 – 2003)
Foto 4.1: intensief vrachtverkeer op Rijksweg A50
Foto 4.2: doorsnijding landelijk gebied Overbetuwe
Foto 6.1: vrijliggend fietspad Valburgseweg
Foto 6.2: vrijliggend fietspad Tielsestraat
Foto 6.3: sluiproute Polderstraat
Foto 6.4: Homoetsestraat
Figuur 6.1: visie concentratie autoverkeer op autosnelwegen
Figuur 6.2: visie openbaar vervoer
Figuur 6.3: visie lokaal autoverkeer op onderliggend wegennet
Figuur 6.4: visie fiets- en wandelverkeer
Figuur 6.5: totaalvisie verkeer Overbetuwe
Figuur 7.1: overzicht knelpunten basis 2003
Figuur 7.2: referentievariant 2013
Figuur 7.3: variant 1, inclusief aansluiting Grote Molenstraat – N837
Figuur 7.4: variant 2, inclusief Zuidtangent Elst
Figuur 7.5: variant 3, inclusief Noordtangent Elst
Figuur 7.6: variant 4, inclusief Noord- en Zuidtangent Elst
Figuur 7.7: variant 5, maximaal model
Figuur 7.8: variant 6, maximaal model, inclusief Lingeroute
Foto 7.1: Aamsestraat ter hoogte van komgrens Elst
Foto 7.2: Aamsestraat ter hoogte van NS-station Elst
Figuur 7.9: overzicht knelpunten referentie 2013
Figuur 7.10: overzicht congestie Johan de Wittstraat
Figuur 7.11: overzicht congestie kruispunt Dorpsstraat – Rijksweg-noord
Figuur 7.12: vormgeving aansluiting N837 en Grote Molenstraat
Figuur 7.13: wijziging verkeersstromen in variant 1
Figuur 7.14: effect van de Zuidtangent Elst
Figuur 7.15: overzicht effecten van de Noordtangent Elst
Figuur 7.16: wegennetwerk variant 4
Figuur 7.17: overzicht effecten van variant 4
Figuur 7.18: overzicht effecten van Rondweg Zetten
Figuur 7.19: overzicht effecten van Rondweg Valburg
Figuur 8.1: toekomstige wegcategorisering gemeente Overbetuwe