

Memo Samenvatting Mobiliteitsonderzoek

Aan : Het college van burgemeester en wethouders
Van : S. Geerts
CC : C. van der Biezen
Ons kenmerk : 20bij09231
Datum : 21 juli 2020

19 november 2019 is in een themabijeenkomst het onderwerp 'Mobiliteit rondom Elst centraal naar aanleiding van de ontwikkeling van een ziekenhuisvoorziening Rijnstate' met u besproken.

Wij hebben u daarin meegenomen met het onderzoek dat wij verricht hebben naar de verkeersbewegingen en verkeersaantallen bij de ontwikkeling van Rijnstate en overige ontwikkelingen in Elst Centraal, in Elst en daarbuiten. Zie hiervoor de verkeersmodelberekeningen van GoudappelCoffeng (20bij01210) waarin de effecten van verkeersmaatregelen in beeld worden gebracht voor geheel Elst.

Tevens hebben wij met u het mobiliteitsonderzoek Rijnstate ziekenhuis in Elst Centraal van Mobycon (20bij09033) besproken. In dit mobiliteitsonderzoek zijn de extra autoverkeersstromen ten gevolge van het ziekenhuis bepaald en beoordeeld of deze passen bij de omliggende (te wijzigen) verkeersstructuur in combinatie met de bestaande verkeersstromen en de nog te verwachten groei van de hoeveelheid autoverkeer vanwege andere ontwikkelingen in de omgeving. Ook moet de hoeveelheid autoverkeer passen bij de te verwachten fiets- en voetgangersstromen in het gebied.

Conclusie Mobiliteitsonderzoek

In het mobiliteitsonderzoek Rijnstate ziekenhuis in Elst Centraal (20bij09033) opgesteld door Mobycon, zijn de extra autoverkeersstromen ten gevolge van het ziekenhuisvoorziening Rijnstate als passend beoordeeld, indien wordt gekozen voor circulatievariant 1a of 2c. In beide varianten ontstaan geen extra overschrijdingen van de richtlijnen voor verkeersveiligheid/- leefbaarheid.

Verkeersstructuur Elst Structuur

De omliggende verkeersstructuur in Elst Centraal betreffen 30 km/uur -zones zonder vrijliggende fietspaden. Er is geen wetgeving die aangeeft hoeveel autoverkeer maximaal acceptabel is voor wegen. Wel zijn er landelijke richtlijnen van het kenniscentrum CROW die hiervoor een indicatie geven. In 30 km/uur -zones zijn de CROW-richtlijnen betreffende hoeveelheden autoverkeer per etmaal inzake de verkeersveiligheid en -leefbaarheid als volgt:

- Zonder vrijliggend fietspad : voorkeur < 4.000; grens = 5.000 auto's per dag
- Met vrijliggend fietspad : voorkeur < 6.000; grens = 10.000 auto's per dag



Meer autoverkeer in de directe omgeving door ziekenhuisvoorziening Rijnstate

De realisatie van het Rijnstate ziekenhuis heeft verkeerskundig drie belangrijke consequenties ten opzichte van de huidige situatie:

- Meer autoverkeer in de directe omgeving. Het netto effect van het Rijnstate ziekenhuis op de wegvakken door Elst Centraal is als volgt:
 - Nieuwe Aamsestraat (Industrieweg Oost - verlegde Spoorlaan): +20% autoverkeer
 - (Verlegde) Spoorlaan - Stationsplein - Van Oldenbarneveltstraat en Energieweg: +10% autoverkeer
- Verleggen van de Spoorlaan noord waarbij direct een vrijliggend fietspad wordt aangelegd. Op dit wegvak wordt daardoor niet meer de grenswaarde van de richtlijnen voor 30 km/uur straten zonder fietspaden overschreden;
- Aanleggen van een vrijliggend fietspad langs de Nieuwe Aamsestraat en de regenboog. Op dit wegvak wordt daardoor niet meer de grenswaarde van de richtlijnen voor 30 km/uur straten zonder fietspaden overschreden;

De wegvakken die al een aandachtspunt waren qua verkeersveiligheid en -leefbaarheid op de route door Elst Centraal worden dus iets drukker. Er ontstaan geen nieuwe aandachtspunten. Vanwege de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Verlegde Spoorlaan en de Nieuwe Aamsestraat verminderen deze twee aandachtspunten langs deze wegvakken aanzienlijk en wordt daardoor niet meer de grenswaarde van de richtlijnen voor 30 km/uur straten overschreden. Het aandachtspunt voor het Stationsplein blijft bestaan.

Waarom verkeersvarianten onderzoeken

De hoeveelheid autoverkeer stijgt ten gevolge van de komst van het Rijnstate ziekenhuis en het aandachtspunt Stationsplein qua hoeveelheid autoverkeer blijft bestaan. De vraag is of er wellicht andere verkeerscirculatievarianten mogelijk zijn die de hoeveelheid autoverkeer op de wegvakken die een aandachtspunt zijn kunnen beperken waardoor overschrijdingen van de richtlijnen vervallen. Er zijn daarom verschillende verkeerscirculatievarianten bedacht en vervolgens met het verkeersmodel doorgerekend.

Er zijn 10 verkeersvarianten onderzocht. Er zijn er 7 afgefallen met deze redenen:

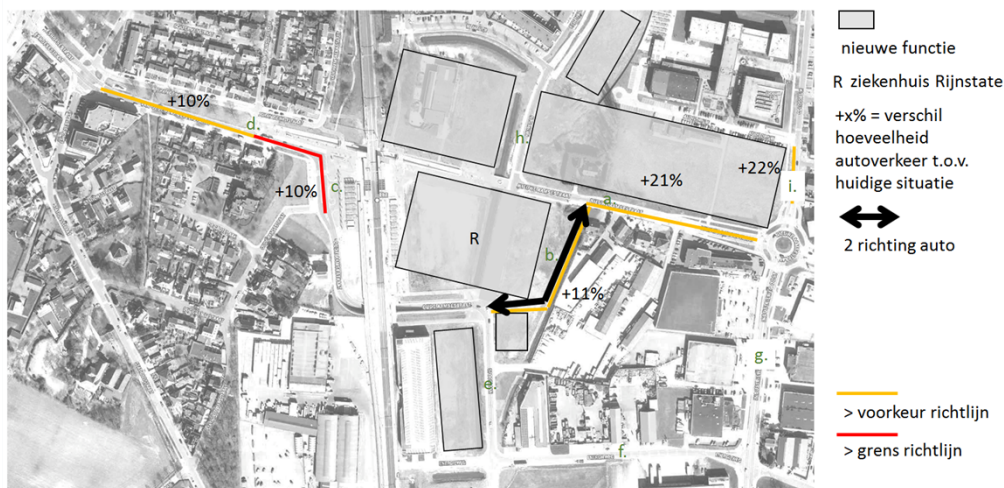
- a. De variant geeft problemen voor de bussen en hulpdiensten
- b. De variant overschrijdt het maximale aantal van 3424 motorvoertuigen per dag aan de Energieweg (Raad van State uitspraak), wat niet mag.
- c. De variant verlegt het probleem van de hoeveelheid verkeer van Elst Centraal naar de Dauw en het Colloseum.
- d. De variant laat slechtere verkeersintensiteiten zien, dan wanneer er geen maatregelen worden genomen.
- e. De variant is in strijd met het beleid en onderbreekt de radialenstructuur.

Huidige situatie



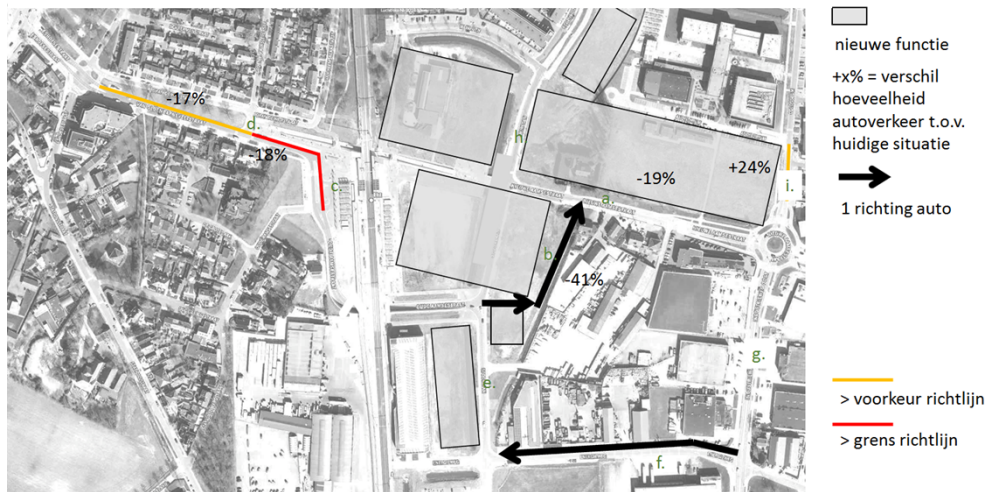
In de huidige situatie zijn drie aandachtspunten waar op dit wegvak de grenswaarde van de CROW-richtlijnen voor 30 km/uur straten zonder fietspaden wordt overschreden, zijnde Stationsplein-West, Spoorlaan en de Nieuwe Aamsestraat.

Variant 1a 2028: Rijnstate met verlegde Spoorlaan



Variant 1a is de variant die geen ingrepen doet in de verkeerscirculatie en waarin alle woningbouw- bedrijfsontwikkelingen en ziekenhuisvoorzieningen zijn meegenomen. Door de aanleg van de vrijliggende fietspaden aan de oostzijde (Spoorlaan, Nieuwe Aamsestraat en Regenboog) vervallen 2 aandachtspunten. Hier blijven de wegvakken nu binnen de grenswaarde van de CROW-richtlijnen voor 30 km/uur straten met fietspaden, zijnde Spoorlaan en de Nieuwe Aamsestraat.

Variant 2c 2028: Rijnstate met 1 richting verlegde Spoorlaan en 1-richting Energieweg



Variant 2c is de variant die één richting verkeer op de Energieweg en op het noordelijke gedeelte van de Spoorlaan heeft en waarin alle woningbouw- bedrijfsontwikkelingen en ziekenhuisvoorzieningen zijn meegenomen. Door de gewijzigde verkeerscirculatie daalt de hoeveelheid autoverkeer met -17% (Van Oldenbarneveltstraat) tot -41% (verlegde Spoorlaan). Door de aanleg van de vrijliggende fietspaden aan de oostzijde (Spoorlaan, Nieuwe Aamsestraat en Regenboog) vervallen 2 aandachtspunten. Hier blijven de wegvakken nu binnen de grenswaarde van de CROW-richtlijnen voor 30 km/uur straten met fietspaden, zijnde Spoorlaan en de Nieuwe Aamsestraat.

Beoordeling resterende varianten verkeerscirculatie: voorkeur voor 1a of 2c

De drie resterende varianten voor de verkeerscirculatie zijn beoordeeld op:

- Verkeersveiligheid/-leefbaarheid
- Autobereikbaarheid
- Kosten verkeersinfrastructuur

jaar	2019		2028			
model	huidig	autonoom	met Rijnstate			
criterium	variant	0	0+	1a	2b	2c
Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid:						
- Nieuwe Aamsestraat		-	0	0	0	+
- Verlegde Spoorlaan Noord		-	-	0	+	+
- Station westzijde		-	-	-	-	-
- Van Oldenbarneveltstraat		0	0	0	0	0
- Colosseum		+	0	0	0	0
- Dauw		0	0	0	0	0
Autobereikbaarheid:						
- woonwijken weerszijden spoorlijn		+	+	+	+/0	+/0
- dorpscentrum		+	+	+	+/0	+/0
- P+R-garage		+	+	+	+/0	+
- bedrijven Energieweg en Industrieweg		+	+	+	+/0	+/0
Kosten infrastructuur:						
- fietspad Nieuwe Aamsestraat (€ 664.000)			€€	€€	€€	€€
- verlegde Spoorlaan Noord (€ 920.000)				€€€	€€€	€€€
- rotonde Nieuwe Aamsestraat – Industrieweg O					€	
- oversteekvoorzieningen stationsplein west				(€)	(€)	(€)
- extra plateau's Dauw/Colosseum				(€)	(€)	(€)

+ = goed 0 = neutraal - = aandachtspunt (€) = optionele kosten compenserende maatregel

Tabel: Effecten varianten verkeerscirculatie op verkeersveiligheid/-leefbaarheid, bereikbaarheid en kosten

Het resultaat van de beoordeling is weergegeven in de onderstaande tabel.
Variant 2c en 2b scoren op de meeste deelaspecten hetzelfde, maar variant 2c scoort beter op de overige aspecten. Variant 2c lijkt daarmee beter dan variant 2b.
Een keuze tussen variant 1a en 2c ligt dus voor de hand.