Reactienota n.a.v. reacties ‘Rondom Enka’ over verkeersonderzoeken

|  |  |
| --- | --- |
| Het is niet helder waarom de verkeersintensiteit van 2028, zonder ontwikkelingen, lager ligt dan de gemeten waarden van 2018. | 1. Het prognosejaar 2028 houdt rekening met de lokale, regionale en landelijke ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur, verwacht prijsbeleid voor mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen. De basis voor het prognosejaar 2028 is het basisjaar in het verkeersmodel voor de huidige situatie. Dit basisjaar in het verkeersmodel wordt gevoed door verkeerstellingen en inwoners/arbeidsplaatsen op basis van statistieken. Het kan zijn, dat als gevolg van infrastructurele ontwikkelingen in Arnhem de verkeersdruk lager is dan in de huidige situatie het geval is.
2. Een telling is dus iets anders dan een modelwaarde. Het is methodisch gezien niet juist een telling uit 2018 te vergelijken met een modelwaarde voor 2028.
 |
| In Plattenburg geeft het model zonder toename zelf een verkeersintensiteit van 0 bewegingen. | Het verkeersmodel is opgebouwd uit een wegennet en zones (met inwoners/arbeidsplaatsen). De hoofdwegen zijn gekalibreerd (‘getoetst’) op telcijfers. Het onderliggende wegennet (bijvoorbeeld de Plattenburgerweg) is dat niet. Daarom is het verkeersmodel minder geschikt voor het onderliggende wegennet. Omdat het wenselijk is om ook uitspraken te doen over het onderliggende wegennet, zijn er in het verkeersonderzoek voor het Enka-terrein tellingen uitgevoerd in de omgeving. |
| Bij de Plattenburgerweg overschrijdt de toename van 1284 mvt/etm de gestelde verkeersveilige capaciteit van 1000 mvt/etm. Als we de toename van het model optellen bij de metingen uit het rapport ROC is de intensiteit 200% van de verkeersveilige wegcapaciteit. | Zoals hiervoor aangegeven is het verkeersmodel voor het onderliggende wegennet een minder geschikt instrument. Om die reden zijn hier verkeerstellingen uitgevoerd. Voor het verkeersonderzoek Enka is uitgegaan van de meest strenge toets voor gemotoriseerd verkeer, dat wil zeggen dat voor alle wegen (inclusief de Plattenburgerweg) er sprake is van een situatie waarbij kinderen op de rijbaan spelen. In een dergelijke situatie, vergelijkbaar met een woonerf, zijn maximaal 1.000 motorvoertuigen per etmaal gewenst (dit is een richtlijn en geen norm). Voor de Plattenburgerweg is dat minder het geval dan voor zijstraten (bijvoorbeeld de Johan van Arnhemstraat). Een hogere verkeersintensiteit op de Plattenburgerweg leidt daarom niet automatisch tot een probleem. Om de gevolgen vanuit Enka op de wijk Plattenburg te beperken is het Enka terrein daarom voor een zeer klein gedeelte (circa 10 parkeerplaatsen aan de zijde van de woningbouwontwikkeling) aangesloten op de wijk Plattenburg. |
| Met dezelfde redenatie zit de Tivolilaan ook tegen de grens van de verkeersveilige capaciteit aan. Wij willen graag weten waarom deze redenatie niet wordt gebruikt en wat het advies is om in deze situatie de wegen in de toekomst veilig te houden. | De Tivolilaan heeft een vrijliggend fietspad. Om die reden geldt hier een hogere grenswaarde (ook dit is een richtlijn en geen norm), dan voor wegen waarbij fietsers van dezelfde rijbaan gebruik maken als het gemotoriseerd verkeer. Er wordt geen probleem verwacht na ontwikkeling van het Enka terrein. |
| Het is niet duidelijk of het model rekening houdt met de toename van langzaam verkeer. | Het verkeersmodel is een model voor gemotoriseerd verkeer. In de uitgevoerde kruispuntberekeningen (COCON/VISSIM) is echter wel rekening gehouden met voetgangers en fietsers. |
| Verder is in de tekst te lezen dat langzaam verkeer vooral van station Velperpoort zal komen. Maar via de fietstunnel is ook Arnhem Zuid via de Johan de Wittlaan en de John Frost brug een belangrijke toestroom. Wij vragen ons af of door het ontbreken van de fietstunnel het aantal langzaam verkeer wel klopt. | In het Verkeersonderzoek Enka Arnhem is in hoofdstuk 4 aangegeven hoe de loop- en fietsverbindingen gaan lopen. Hierin wordt onderkend dat ook de Vosdijk vanuit zuidelijke richting fietsverkeer zal aantrekken. |
| In het verkeersmodel is de toename van de verkeersbewegingen door de projecten Highpark en ROC juist toegevoegd aan hun respectievelijke ontsluitingen, uitrit Highpark en de Tivolilaan. Echter in de direct aangrenzende hoofdwegen is deze toename niet terug te zien. Hoe kan het dat bij het optellen van de hoofdroutes de toename in verkeersbewegingen lager is dan op de ontsluitingswegen? | In het verkeersmodel was er voor beide gebieden altijd een invulling opgenomen, die rekening hield met meerdere in- en uitritten. Nu de plannen bekend zijn, is ook de ontsluiting bekend. Daardoor is op de ontsluitingen de toename van de verkeersintensiteit op de toegangen hoger dan op de omringende wegen |
| Het is ons niet duidelijk wat het verschil hier tussen verliestijden en cyclustijden is en hoe ze in verhouding tot elkaar staan. | De cyclustijd van een verkeersregelinstallatie, berekend met het programma COCON, is de tijd die nodig is om alle richtingen één keer groen te geven. De acceptabele cyclustijd is maximaal 120 seconden. De verliestijd, berekend met het microsimulatieprogramma VISSIM, is de extra tijd die nodig is om een kruispunt te passeren als gevolg van de aanwezigheid van een verkeerslicht. De VISSIM analyse is uitgevoerd voor het kruispunt Velperweg – Oude Velperweg – Prümelaan. |
| Het is ons niet duidelijk wat de conclusie is uit het bepalen van de kruispuntstromen. Het is nu voor ons een los stukje tekst boven aan pagina 3. | De kruispuntstromen, onderverdeeld in personenauto’s en vrachtauto’s, zijn gegenereerd door het verkeersmodel en geven informatie over de verkeersstromen in de ochtend- en avondspitsperiode (beide: 2 uur). |
| **Vosdijk**De vormgeving van de ontsluiting voor langzaam verkeer lijkt ons een mooie oplossing. We zouden dit op meerdere knelpunten willen terug zien. Zoals bij de tunnel inclusief bocht, en voor de woningen. Dit zijn nu al knelpunten zonder de toename van Auto’s, fietsers, scooters en voetgangers.Verder vragen wij ons af of de snelheid van 50km/u niet te hard is voor deze weg. Dedrempels zijn ingericht voor 30km/u. Deze snelheid, of zelfs een auto te gast regeling, zoude weg veiliger maken en minder aantrekkelijk als sluiproute. Dan kan het ook interessantzijn om de snelfietsroute via de Vosdijk te laten lopen om fietsen te stimuleren. | Ons is gevraagd te kijken naar verbeterpunten in de directe omgeving van de ontwikkelingen. We hebben geen opdracht om de wegenstructuur en inrichting van de wegen in dit deel van Arnhem te beoordelen. |
| **Plattenburg**Het onderzoek geeft in ieder geval nu formeel duidelijkheid t.a.v. ontsluiting Beeldhouwerstraat. Het onderzoek gaat echter uit dat langzaam verkeer en studenten/personeel die met de trein op station Presikhaaf aankomen daarmee nog steeds via de Plattenburgerweg zullen gaan. De kortste route is echter via de Maria van Gelrestraat, langs de school en via doorgang Beeldhouwerstraat. | Dat klopt, maar de toename van voetgangers en fietsers leidt hier niet tot problemen. Het trottoir langs de genoemde wegen heeft ruim voldoende capaciteit en uit het verkeersonderzoek blijkt dat op de Maria van Gelrestraat / Beeldhouwerstraat er sprake is van een verkeersdruk van gemotoriseerd dat past bij de functie van de weg. Het is daarmee ook in de plansituatie verkeersveilig dat auto’s en fietsers van dezelfde rijbaan gebruik maken. |
| De (beoordeling van de) verkeerssituatie rondom de kruising Wichard van Pontlaan heeft in geen van de onderzoeken een plek gekregen. Dit blijft vanuit de wijk een belangrijk punt, wat nu wederom onderbelicht blijft ondanks de toezegging. | Zoals hiervoor aangegeven gaat het hier met name over voetgangers en fietsers op de route station Arnhem Presikhaaf – Enka. Die hebben voldoende ruimte op de trottoirs. Ook de rijbaan van de wegen in Plattenburg hebben een dusdanige verkeersdruk dat de extra verkeersdruk op een verkeersveilige wijze is op te vangen. |
| De situatie qua verkeersveiligheid rondom de Jozef Sarto school is beoordeeld opgemotoriseerd vervoer. Met ontsluiting Beeldhouwerstraat zal er met name in de ochtend een extra piek situatie ontstaan bij de school, en zal het meeste langzame verkeer door Plattenburg hier extra bij komen. Kan dit worden toegelicht waarom dit niet juist in hetonderzoek is meegenomen. We missen dus hoe juiste beoordeling op de drukke(ochtend)piekuren in de ochtend t.a.v. langzaam verkeer. Het beoordelen van de langzame verkeersstromen in het totaal, verspreid over de dag, is onze optiek niet de juiste te beoordelen situatie. | De toets aan de hand van criteria vindt plaats op basis van het aantal motorvoertuigen per (werkdag) etmaal. In die toets is al meegenomen dat er drukkere uren zijn (de spitsuren) en rustigere uren.Aanvullend is voor de Maria van Gelrestraat (A01), Johan van Arnhemstraat (A02) en Beeldhouwerstraat (A04 en A05) gekeken naar het drukste ochtendspitsuur, tussen 8.00 en 9.00 uur. Het aantal motorvoeruigen is respectievelijk 54, 13, 72 en 59 per uur. Uit CROW publicatie ASVV2012 blijkt dat het ochtendspitsuur 7,7% van de etmaalwaarde is. De richtlijn van 1.000 motorvoertuigen per etmaal is daarmee voor het ochtendspitsuur 77 motorvoertuigen per uur. Er is daarmee ook voor het drukste uur sprake van een acceptabele verkeersdruk, rekening houdende dat kinderen op de rijbaan kunnen spelen en zich voortbewegen. |
| We vinden dat er makkelijk een eventuele concessie gedaan wordt richting dichthoudeningangen bij de Vosdijk. Vooral in het perspectief dat juist met name Plattenburg als wijk het meeste zal merken van de komst van het ROC en de ontsluiting. Tot nu toe is de impact voor de wijk weinig onderkent en wordt er niet meegedacht om de wijk ook hierbij de opties te geven tussen wel en niet ontsluiten. | Dat is niet waar. De meeste fietsers en voetgangers worden verwacht aan de zijde van de Velperweg (station Velperpoort – centrum) en Vosdijk. Zoals hiervoor gemeld, gaat het voor Plattenburg met name om voetgangers en fietsers en die zorgen niet voor een verkeersonveilige situatie. |
| Tabel 5.1 mist de Maria van Gelrestraat t.a.v. langzaam verkeer (fiets,ov) met name alsgevolg van ontsluiting ROC op Beeldhouwerstraat. | Station Presikhaaf is genoemd in de tabel. Er mag vanuit gegaan worden dat deze voetgangers via de Maria van Gelrestraat gaan lopen. |
| **Tivoli**In de situatie van de gemeten verkeersintensiteit + toename komt de intensiteit dicht bij demaximale capaciteit te liggen. Worden hiervoor nog extra maatregelen genomen om deveiligheid en overzicht te vergroten? | Er wordt geïnvesteerd in een extra fietspad (in 1 richting te berijden) aan de westzijde van de Tivolilaan. |
| **Vosdijk**Waarom wordt de aansluiting op de Vosdijk als veilig bestempeld? Terwijl de aanvullendemaatregelen die door de gemeente uitgevoerd worden essentieel zijn voor de veiligheid. | De verkeersdruk op de Vosdijk is conform de functie van de weg. Ook de aansluiting heeft een verkeersdruk die past bij de functie van de weg. In die algemene zin is er sprake van een verkeersveilige aansluiting. Op detaillering (zie de maatregelen die de gemeente gaat uitvoeren) wordt dit verder geoptimaliseerd. |