



Inhoud

Inhoud	1
Gemeente onderzoek	1
Verkeerskundige vragen	1
Opmerkingen per straat/wijk	3
ROC onderzoek	3

Gemeente onderzoek

Verkeerskundige vragen

Verkeersintensiteit uit het model t.o.v. gemeten intensiteit

Het is niet helder waarom de verkeersintensiteit in 2028, zonder ontwikkelingen, lager ligt dan de gemeten waarden van 2018. In Plattenburg geeft het model zonder toename zelfs een verkeersintensiteit van 0 bewegingen.

De cijfers halen wij uit de kaarten van bijlage 1, en uit het onderzoek van het ROC.

Een aantal voorbeelden:

- Vosdijk gemeten(A11): 4711. Model zonder toename: $(5778 - 1371 =) 4407$
- Tivolilaan gemeten(A09/A10): 4788. Model zonder toename: $(5960 - 2890 =) 3070$
- Oude velperweg gemeten(A08): 1838. Model zonder toename: $(1456 - 1456) = 0$
- Plattenburgerweg gemeten(A03): 854. Model zonder toename: $(1284 - 1284) = 0$

Wij willen weten hoe het model tot deze cijfers komt en hoe dit zich kan verhouden tot de gemeten waarden. Dit is belangrijk om tot een goed beeld te komen van hoeveel rest capaciteit de wegen hebben in 2028 en om de spits situaties en kruispunten goed in te richten. Als deze cijfers niet kloppen, kan het goed zijn dat voor een aantal straten aanvullende maatregelen nodig zijn die nu niet worden gemeld in het rapport.

Maximale capaciteit

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.

Met dezelfde redenering zit de Tivolilaan ook tegen de grens van de verkeersveilige capaciteit aan. Wij willen graag weten waarom deze redenering niet wordt gebruikt en wat het advies is om in deze situatie de wegen in de toekomst veilig te houden.

Langzaam verkeer & Vosdijk

Het is niet duidelijk of het model rekening houdt met de toename van langzaam verkeer. Aangezien in de tekst en in de tekening van bijlage 1 de ontsluiting langzaam verkeer naar Plattenburg toe via de Beeldhouwerstraat, de ontsluiting op de Vosdijk, en de aansluiting via de fietstunnel van de Vosdijk naar de Hugo de Grootstraat niet zijn meegenomen.

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.

Toename ontsluitingen t.o.v. wegen

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?

- Totale toename ontwikkelingen is 7029.
 - Uitrit Highpark - 4139
 - Tivolilaan - 2890.
- Totale toename direct aansluitende wegen is 4756.
 - Vosdijk - 1371
 - Raapopseweg - 920
 - Velperweg Oostelijke richting - 1329
 - Velperweg in Westelijke richting - 1136

Verliestijden vs cyclustijden

Het is ons niet duidelijk wat het verschil hier tussen de verliestijden en cyclustijden is en hoe ze in verhouding tot elkaar staan. In de inleiding van hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van acceptabele verliestijden en wordt een acceptabele grens van 120 [s] cyclustijd aangenomen. En de verdere paragrafen gaat het enkel over de cyclustijden en worden de verliestijden op de verschillende kruispunten niet benoemd.

Kruispuntstromen

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.

Opmerkingen per straat/wijk

Velperweg

Spookfietsers

Veel fietsers rijden nu al tegen de richting in, dit gebeurt aan beide kanten. Wij zien een aantal punten die dit verergeren wat naar ons idee niet goed terugkomt in de vormgeving:

- De hoge cyclustijd op de Vosdijk - Hoflaan
- Het 2x moeten oversteken van Vosdijk en van Tivolilaan naar de stad toe.
- De vormgeving van deze oversteken. Bijvoorbeeld bij Vosdijk moet eerst naar rechts worden gefietst om de Velperweg over te steken. Dit druist tegen het kortste route gevoel in.

Wij stellen voor om de overstekende fietsers met de auto's samen te laten oversteken, door middel van een voorsorteervak zoals dat bij de Hoflaan gebeurt. Of dat fietsers die de Velperweg zijn overgestoken, meteen weer kunnen oversteken doordat het licht daar ook op groen sprint.

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. De drempels zijn ingericht voor 30km/u. Deze snelheid, of zelfs een auto te gast regeling, zou de weg veiliger maken en minder aantrekkelijk als sluiproute. Dan kan het ook interessant zijn om de snelfietsroute via de Vosdijk te laten lopen om fietsen te stimuleren.

ROC onderzoek

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.

De (beoordeling van de) verkeerssituatie rondom 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.

De situatie qua verkeersveiligheid rondom de Jozef Sarto school is beoordeeld op gemotoriseerd 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 het onderzoek 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.

We vinden dat er makkelijk een eventuele concessie gedaan wordt richting dichthouden ingangen 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.

Tabel 5.1 mist de Maria van Gelrestraat t.a.v. langzaam verkeer (fiets,ov) met name als gevolg van ontsluiting ROC op Beeldhouwerstraat.

Tivoli

De verkeersbewegingen in 2028 uit het model worden gesteld op 3070. Alleen dit is minder dan de gemeten waarden. Het is ons niet duidelijk waar het model op is gebaseerd. Wel weten wij dat de huidige situatie nu hoger ligt. Zie ook de vragen over het model naar de gemeente toe. Waarom wordt de huidige gemeten bewegingen + toename als worst case bestempeld? Voor ons is dat het minimale wat erbij gaat komen.

In de situatie van de gemeten verkeersintensiteit + toename komt de intensiteit dicht bij de maximale capaciteit te liggen. Worden hiervoor nog extra maatregelen genomen om de veiligheid en overzicht te vergroten?

Vosdijk

Waarom wordt de aansluiting op de Vosdijk als veilig bestempeld? Terwijl de aanvullende maatregelen die door de gemeente uitgevoerd worden essentieel zijn voor de veiligheid.