



Aandachtspunten t.b.v. het verkeersonderzoek en visie op de toekomstige verkeersafwikkeling rondom enka

1e Opzet - 25 februari 2019

Rndom ENKA is bereikbaar op: rndomenka@gmail.com.



De Stuurgroep Rndom ENKA bestaat uit bewoners van de wijken die grenzen aan het voormalige ENKA-terrein aan de Velperweg in Arnhem. Dat zijn de wijken Molenbeke, Velperweg-Noord en Plattenburg en de Vereniging van Eigenaren van woongebouw De Grote Enk.

Angerenstijn, met name de Raapopseweg zijn nog niet aangesloten.

Inhoud

| | |
|--------------------------------|----------|
| Inleiding | 3 |
| Verwachting Random ENKA | 4 |
| Velperweg | 4 |
| Parkeren Random ENKA | 5 |
| Verkeerssituatie wijken | 7 |
| Plattenburg | 7 |
| Molenbeke | 8 |
| ENKA Buurt (de Grote Enk) | 9 |
| Velperweg Noord | 9 |

Bron van foto op de voorkant:

<http://arnhem.searc.nl/nostalgie-en-oude-foto-s/luchtfoto-s/1959-luchtfoto-van-de-enka-fabriek-in-arnhem/>

Inleiding

De visie van stuurgroep Random ENKA is om het ENKA-terrein te ontwikkelen als toonbeeld van duurzaam wonen, werken, leren en verblijven, aan de rand van het centrum van de groenste stad van Nederland. Waar het voor bestaande en nieuwe bewoners én gebruikers goed toeven is. Het ENKA-terrein is hierbij een uniek, groot en open terrein in een stukje stad waar op dit moment veel ontwikkelingen spelen en wat ook veel kansen geeft.

Naast de ENKA ontwikkelingen vinden er een aantal andere grote projecten plaats die wij niet los kunnen zien van de huidige ROC plannen. Deze ontwikkelingen ontsluiten allemaal direct op de al drukke Velperweg en brengt dus extra druk mee voor ontsluitingswegen en de ontstane sluiptoutes bij de omliggende wijken.

Wij verwachten vanuit Random ENKA dat de gemeente haar regierol neemt en een gebiedsvisie ontwikkelt waaronder voor verkeersstromen, parkeren, veiligheid en bereikbaarheid. Waarbij de ontwikkelingen beschouwt worden als onderdeel van een groter geheel en hierin de huidige bewoners betreft. Met integraal bedoelen we ook dat speerpunten vanuit Plattenburg, waar al een verkeersonderzoek heeft plaatsgevonden, alsnog meegenomen worden.

De omliggende wijken hebben een aantal aandachts- / en knelpunten benoemd omtrent de verkeerssituaties. In deze brief geven wij een niet uitputtende lijst van deze punten weer, hierbij onderscheiden wij:

- Bestaande knelpunten die verder onder druk komen te staan door de toename van gebruikers en verkeer.
- Knelpunten die door de toename- of nieuwe soorten verkeersstromen zullen ontstaan.
- Knelpunten die in het gebied zitten zonder directe impact, maar wel in een integraal plan meegenomen moeten worden in een oplossing (parkeren wijken, groei Jozef Sarto).

Bij het zoeken naar oplossingen onderkent Random ENKA ook dat een oplossing voor een specifieke buurt gevolgen heeft voor de verkeersstromen in andere buurten. Toch kiezen we ervoor om gezamenlijkheid te kijken hoe er gekomen kan worden tot de juiste oplossingen voor de omgeving.

Wij willen de gemeente vragen om in het uit te voeren onderzoek al deze knelpunten en de complexiteit ervan mee te nemen. Om hiermee tot een echt integraal plan te komen, waarbij wij als bewoners actief betrokken worden bij de ontwikkelingen van de oplossingen.

Als Random ENKA geven wij in deze brief onze aandachtspunten en toelichting op zowel macro niveau (Velperweg en ontsluitingswegen), alsmede op microniveau, de wijk specifieke punten.

Verder stellen wij onze vraagtekens bij uitgangspunten en conclusies van het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng. Deze hebben wij op een rij gezet als input voor de bespreking met de ontwikkelaars en het bureau. En om mee te nemen in de lopende omgevingsvergunning aanvraag van Rijn IJssel. Onze punten zijn als bijlage in deze brief mee genomen.

Verwachting Random ENKA

Van de gemeente verwachten wij een gedegen verkeersonderzoek dat naast algemene capaciteit ook inhoudelijk ingaat op de verkeersveiligheid en spitsdrukke. De capaciteit van de wegen en kruispunten moet worden beoordeeld naar het karakter van het verkeer en de straat. Bovendien moet het verkeersonderzoek een analyse bevatten van de herkomst van het huidige verkeer en een overzicht van de toename door alle andere ontwikkelingen. Het uiteindelijk resultaat is een document, waarin met behulp van meetbare eisen een duidelijke visie kan worden opgesteld naar ontwikkelaars omtrent de verkeerseisen aan hun projecten. Naast deze kaderstellingen aan de lopende projecten, omvat het verkeersonderzoek ook de voorgestelde maatregelen om verkeersveiligheid te waarborgen en doorstroming te verbeteren voor de wijken.

In dit document zijn per wijk al meerdere voorbeelden gegeven van knelpunten. Dit zijn problemen die wij als wijkbewoners signaleren, het betekent niet dat dit de enige aandachtspunten zijn die in het verkeersonderzoek moeten worden meegenomen. Verder willen we dat de gemeente de dialoog naar de wijken proactief op gang houdt en dat er ruimte is voor reflectie na het afronden van een ontwikkeling. Op die manier worden onvoorziene zaken en voortschrijdend inzicht dynamisch opgevangen.

Velperweg

De Velperweg is een hoofd verkeersader vanuit de centrumring waarop meerdere wijken en bedrijven ontsluiten, daarnaast vormt het ook nog een vitale functie voor het doorgaand verkeer. De laatste jaren is er veel leegstand ontstaan in de bedrijfspanden aan de Velperweg. Om de leegstaande panden een nieuwe functie te geven wordt er op het moment veel ontwikkeld, de grootste ontwikkelingen zijn hierbij:

- DLG kantoor aan Velperweg Noord, 95 appartementen;
- High Park in het oud ING kantoor, 399 appartementen en kantoren, horeca of winkels;
- Loft 026 aan de Velperweg Molenbeke kant, 45 appartementen;
- VelperParc aan de Novalaan, 36 appartementen;
- ROC Rijn IJssel op het ENKA terrein (2500 studenten en 400 medewerkers);
- BPD/Klok op het braakliggende deel ENKA terrein, 240 woningen;
- Novartis kruising Velperweg en Raapopseweg; (ontwikkeling nog onbekend).

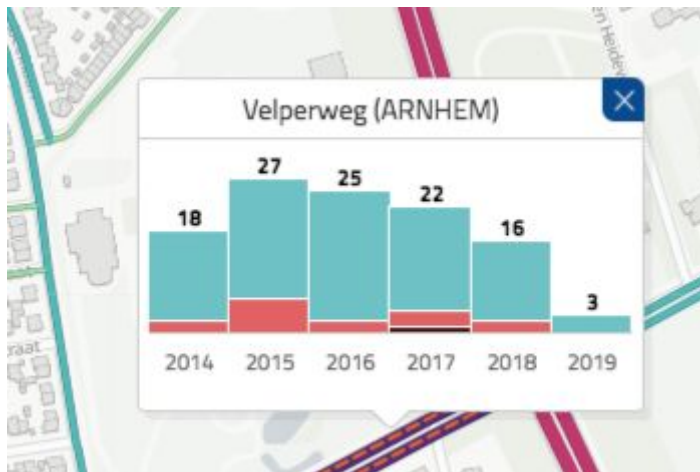
In totaal gaat het hierbij om duizenden extra verkeersbewegingen per dag, met de Velperweg als middelpunt.

Ondanks de huidige leegstand is de Velperweg een drukke weg, waar zeker in de avondspits de doorstroom van het verkeer moeizaam verloopt. Zodra alle gebouwen weer opnieuw in gebruik worden genomen wordt de belasting op de Velperweg nog groter. Doordat elk project los van elkaar wordt getoetst naar de huidige verkeersdruk wordt geen totaalbeeld verkregen van de werkelijk te verwachten verkeersdrukke.

Niet alleen gaat de verkeersdruk toenemen, door de bestemmingswijziging van kantoor en bedrijvigheid, naar wonen, studeren of winkels/horeca verandert ook het karakter van het verkeer. En heeft een effect op de ontsluitingen van de wijken en bedrijven. Enkel een abstracte verkeerstelling geeft geen inzicht in de impact op de verkeersveiligheid van deze verandering.

Op het gebied van veiligheid zien we vanuit de wijken nu al een aantal knelpunten. Zo is het fietsverkeer rondom de Velperweg nu erg chaotisch, doordat mensen zich niet houden aan het eenrichtingsverkeer. De fietspaden die nu zijn aangebracht voldoen niet aan de laatste standaarden van CROW en ter hoogte van Plattenburg kunnen fietsers zelfs alleen maar rekenen op smalle fietsuggestiestroken. Ook de voetpaden langs de velperweg zijn nu vaak smal en in slechte staat, losliggende stenen en wisselende breedtes zorgen ervoor dat mensen op het fietspad gaan lopen.

Daarnaast ontsluiten bedrijven en wijken ook over de voet en fietspaden heen alvorens de velperweg op te gaan. Bij toename van het verkeer wordt dit lastiger wat een effect gaat hebben op de doorstroming en veiligheid..



bron: <http://www.star-verkeersongevallen.nl/Map#1-9-0-0/15/51.9856/5.9425>

Verwachtingen vanuit Rondom ENKA:

- Een overzicht van de huidige en totaal te verwachten verkeersdrukke (spits) op de Velperweg;
- Beoordeel ook de verkeersveiligheid van de verschillende soorten kruispunten, parkeerbewegingen en ontsluitingen op en rondom de Velperweg (maatregelen plan);
- Sluit aan bij het doel van nul verkeersdoden en richt de wegen zo in.
<https://www.nrc.nl/nieuws/2018/12/07/nul-verkeersdoden-je-kunt-ver-gaan-a3059813>
- Een plan om het voet-/ en fietsverkeer op een overzichtelijke manier in te richten, naar moderne maatstaven (maatregelen plan);
- De impact op het OV onderzoeken en komen tot een goede capaciteit met vervoerders.

Parkeren Rondom ENKA

Op dit moment heeft het ROC aangegeven dat men er vanuit gaat dat 2% van de studenten met de auto zal komen. Dit is een landelijk cijfer, wat het ROC na eigen onderzoek bevestigd voor hun eigen situatie. Het regionale karakter van het opleidingscentrum maakt dat de aangrenzende wijken dit cijfer als te laag inschat.

Het ROC heeft aangegeven een ontmoedigingsbeleid te voeren ten aanzien van autogebruik onder medewerkers en studenten. Uitgaande van deze 2% zullen de wijken rekening moeten houden met 40 - 50 studenten die zullen parkeren in de omliggende omgeving. Consequentie is daarmee dat alle parkeerproblemen en een gevolg van een te lage inschatting voor de omliggende wijken zullen zijn.

Er is een gestelde parkeernorm voor onderwijsinstellingen, en Rondom ENKA is dan ook benieuwd of deze norm gehaald gaat worden voor het ROC. Ten aanzien van avondonderwijs heeft het ROC de toezegging gedaan dat voor die deelnemers en het personeel de parkeerplaatsen van het opleidingscentrum opengesteld zullen blijven

Rondom ENKA is van mening dat alle parkeerdruk als gevolg van de planontwikkelingen op het ENKA terrein daar ook opgevangen moet worden. Ontmoediging is een mooi uitgangspunt, maar niet als dit ten koste gaat van de omliggende wijken.

Om een beeld te geven van het parkeren zijn hieronder per wijk de aandachtspunten neergezet.

Molenbeke

Deze wijk staat qua parkeren al onder druk. Medewerkers van kantoorlocaties en bezoekers van de stad parkeren al langer in deze wijk. Hier worden dus nog meer parkeerders verwacht.

- bedrijven geven openlijk aan bij bezoekers om in de wijk te parkeren.
- Sinds het invoeren van betaald parkeren in het spijkerkwartier, is het aandeel langparkeerders uit deze wijk ook groot.
- De recent gerealiseerde appartement in het DLG gebouw heeft te weinig parkeercapaciteit.
- Bedrijven in het Wiarda gebouw maakte tot voor kort gebruik van parkeercapaciteit van het Wijnmuseum Robbers, maar hier is recent een slagboom geplaatst.

Vosdijk heeft ongeveer 30 parkeerplekken die bij de huizenkant vaak vol zitten. Met de ontsluiting van langzaam verkeer is het eenvoudig om de auto hier te parkeren en naar het terrein te lopen. Zowel voor studenten, medewerkers en bezoek.

De Grote ENK

De bewoners van de Grote ENK hebben parkeerplaatsen bij hun woonlocatie, deze zijn momenteel vrij toegankelijk. Mede door de planontwikkeling zien ze zich nu genoodzaakt om deze af te sluiten met een slagboom. Dit brengt een investering met zich mee voor de vereniging van eigenaren.

Plattenburg

Het deel van de wijk wat grenst aan de ENKA heeft in 2019 al de extra parkeeroverlast van het appartementencomplex VelperParc erbij gekregen. Hoewel initieel niet ontsloten zou worden op de Novalaan, is als gevolg van de verkaveling op het ENKA terrein dit wel het resultaat. Alhoewel er parkeerplaatsen op eigen terrein zijn, vangt dit niet bezoek e.d. op.

De algehele beleving van de bewoners is als dat het erg druk is qua parkeren voor de bewoners. De komst van het ROC, woningen en de parkeer uitwijk van studenten zal dit erger maken.

Velperweg noord en Angerenstein

De wijken die aansluiten op het deel van de Velperweg bij het ENKA terrein zullen voor in meer of minder mate van alle ontwikkelprojecten momenteel de toename van parkeerdruk en verkeerslast gaan bemerken. Wat dat betreft deelt iedereen dezelfde zorgen, of je nu direct met de ontwikkeling van het ENKA terrein te maken hebt, of met High Park. Overloop van parkeren is altijd voor de rest van de wijk. Elke wijk kent hierbij dezelfde problemen met toegenomen parkeerdruk.

Verkeerssituatie wijken

Hieronder beschrijven de Grote ENK, Molenbeke, Plattenburg en Velperweg Noord de belangrijke punten vanuit hun wijken met betrekking tot verkeer en verkeersveiligheid.

Plattenburg

De wijk Plattenburg kent haar eigen problematiek met de komst van het ROC en de woningbouw van de Klok/BPD. Met de huidige voorgestelde planontwikkeling voor ontsluiting langzaam verkeer ROC achter het datacenter en de verwachte (gedeeltelijke) ontsluiting vanuit de Klok/BPD, verwacht de wijk problemen met verkeersdruk en verkeersveiligheid.

De enige zekerheid die de wijk heeft is dat hoe dan ook een (belangrijk) deel van het langzaam verkeer van het ROC door deze wijk zal komen. De vraag is waar en op welke wijze, echter, de wijk is hierin geen gesprekspartner. De ontsluiting achter het datacenter is daarbij direct gekoppeld aan het wel of niet ontsluiten van de woningbouw op het ENKA terrein. Met daadwerkelijke ontsluiting achter het datacenter is ook de afstand voor openbaar vervoer korter tussen station Presikhaaf en het ROC (in vergelijking met station Velperpoort en het ROC).

De dialoog aangaan met de wijkbewoners over de gevolgen en de wijze waarop deze plannen ontsluiten heeft tot nu toe niet plaatsgevonden. De keuze tussen ontsluiting bepaald de mate van extra verkeersdruk en het verloop door de wijk: via de Maria van Gelrestraat, of via de Plattenburgerweg. Via de Plattenburgerweg zal als voordeel brengen dat de situatie rondom de Jozef Sarto school ontlast zal worden. Het bijeenbrengen van de verkeersstromen van de wijk, de school met ROC verkeer en woningbouw ENKA verkeer komt de verkeersveiligheid in de buurt en voor de school niet ten goede. Denk hierbij ook aan de verwachte fiets en bromfiets bewegingen richting het ROC. Ook praat je hierbij over piekmomenten in de drukte, die je niet kunt wegcijferen onder een uit gemiddelde berekening over wat de straten rondom nog aankunnen.

Ten aanzien van de woningbouwontwikkeling ENKA tast Plattenburg nog steeds in het duister. Gaat de ENKA ontsloten worden of niet, en in welke mate. Naast de relatie met de Jozef Sarto school, moet er hierbij kritisch gekeken worden naar de ontsluiting van de wijk op de Wichard van Pontlaan. Men kan niet de (beschikbare) capaciteit van de Maria van Gelrestraat en de Plattenburgerweg los zien van elkaar. Juist vanwege het feit dat beide wegen eerst samenkomen voor ze aansluiten op de Wichard van Pontlaan. Deze kruising zal extra verkeersdrukte meebrengen als gevolg van de komst van het ROC en de ENKA. Vooral waar fietsers, bromfietzers en lopenden op alle mogelijke manieren, onvoorspelbaar, dit drukke kruispunt zullen gaan kruisen.

Verwachtingen Plattenburg:

- Verkeerssituatie en verkeersveiligheid wordt opnieuw door de Gemeente beoordeeld ivm Jozef Sarto en ontsluiting wijk op Wichard van Pontlaan (met uitlichten van de spitsmomenten);
- Duidelijkheid t.a.v. de situatie ENKA woningbouw (ontsluiting);
- Duidelijk t.a.v. wat Plattenburg aan langzaam verkeer mag verwachten;
- Beoordeling en uitspraak Gemeente over wijk en verkeersveiligheid rondom Jozef Sarto;
- Dialoog met de wijk over de keuzes die er zijn voor ontsluiting, in het belang van de wijk;
- Dialoog over de mogelijkheden om verkeersstromen, druk en veiligheid te waarborgen in de wijk;
- Voorstel met beheersmaatregelen verkeer, ook ten aanzien van verkeersveiligheid in de wijk.

Molenbeke

Door de slechte verbinding tussen het noord-westen van de stad (bijv. sint marten en onder de linden) met de IJssellaan en Johan de Wittlaan kent de Vosdijk behoorlijk wat sluipverkeer. De Wichard van Pontlaan is de snelste voorkeursroute, echter is de route over de Vosdijk/Merwedestraat even snel. De gemeente heeft getracht het gebruik te ontmoedigen en veiligheid te vergroten door de weg met bochten, versmallingen en drempels onaantrekkelijk te maken.

Er liggen op deze route een aantal knelpunten, ten eerste de wegversmalling van 3,5 meter, deze is niet overzichtelijk en verkeer kan niet tijdig anticiperen op tegenliggers met voorrang. Met ruzies en overlast tot gevolg. Vertrek met geparkeerde auto's rondom dit punt dragen bij aan de onveiligheid van de verkeerssituatie. En zwaar vrachtverkeer geeft trillingen in de veelal oude huizen.

De drempels op de Vosdijk zijn aangelegd om de hoge snelheid uit het verkeer te halen. Echter zijn ze te hoog voor de maximumsnelheid van 50 km/u en liggen niet over de volle breedte van de weg omwille van wateroverlast. Hierdoor zullen automobilisten de fietssuggestiestroken gebruiken om geen snelheid te hoeven minderen. Daarbij wordt het fietsverkeer vaak afgesneden. Met de toename van alle soorten verkeer is er de vraag of 50 km/u wel een gepaste snelheid is voor deze weg.

Onder het spoor ligt een tunnel van ca. 4 meter breed met een voorrangsregeling, echter wordt de tunnel direct gevolgd door een bocht waardoor verkeer wederom niet op tijd kan anticiperen op tegenliggers. Na de spoortunnel gaat het doorgaand verkeer verder over de Merwedestraat, alwaar direct een gevaarlijk punt ontstaat omdat een fietspad midden in de bocht ontsluit op de Merwedestraat. Dit is een druk fietspad. Ook vanwege de snelfietsroute die na de Merwedestraat begint. De plannen voor het doortrekken van deze fietsroute zijn nog onduidelijk, maar in de eerste plannen loopt deze door Molenbeke heen.

Vanaf de tunnel zijn de wegen geasfalteerd waardoor de snelheid van het verkeer hoger wordt terwijl de fietssuggestiestroken nog smaller zijn. Bovendien vormt deze route de verbinding voor ouders en kinderen uit Molenbeke en het Broek richting de Jozef Sartoschool.

De voetpaden op het hele traject Vosdijk - Merwedestraat zijn in slechte staat, ontbreken oversteekplaatsen. Bovendien zijn de voetpaden onder de tunnel zo smal en laag dat men bijna op de stoeprand moet lopen. Dit is vooral te zien aan de ouderen die of de Vosdijk niet kunnen oversteken of noodgedwongen met hun rollator over de fietssuggestiestroken lopen.

Met de komst van het ROC zal er een ontsluiting op de Vosdijk komen. Deze zal het langzaam verkeer laten toenemen op een weg die drukker wordt door de overige ontwikkelingen op de Velperweg. Met de aanpak van dit knelpunt zijn mogelijk ook de andere knelpunten op te lossen.

Verwachtingen van de gemeente:

- Voorstellen doen over hoe de verkeersveiligheid te verbeteren op de huidige knelpunten.
- Voorstellen doen om het gebruik van de Vosdijk/Merwedestraat als sluiproute efficiënter tegen te gaan.
- De voetpaden beter begaanbaar maken, noodzaak tot oversteken beperken en de oversteekplekken veilig en rolstoeltoegankelijk inrichten.
- Voorstellen doen om de combinatie van langzaam en gemotoriseerd verkeer te verbeteren, waarbij de grootste focus op de Merwedestraat moet liggen.
- Situatieschets van de (brom)fietsroute naar de nieuw te realiseren inrit van het ROC.
- Onderzoek doen of 50 km/u wel de gewenste snelheid is voor deze straat.

- Plannen voor het snelfietspad bespreken met de wijk en zoeken naar aansluiting in ontwikkelingen. Nu is de planning om het snelfietspad door Molenbeke te laten lopen.

ENKA Buurt (de Grote Enk)

De Grote ENK verwacht met name tijdens de piekmomenten (ochtend/avond) problemen met het verlaten c.q. bereiken van ons terrein en de woningen. We verwachten in de ochtend dat er extra binnenkomend verkeer is. Van het gemotoriseerde binnenkomende verkeer zullen we geen last hebben omdat dat een eigen baan heeft. Echter, in de huidige plannen kunnen wij niet beoordelen of er een extra fietspad tegenover het bestaande fietspad aangelegd gaat worden. Als dat niet het geval is verwachten wij een flinke toename van fietsers, brommers en voetgangers over de brug heen die het voor beide partijen lastig maken om op een veilige manier toegang te krijgen tot, of het verlaten van het ENKA terrein.

De ontsluiting op de Velperweg via de brug heeft namelijk een lichte bolling, dit maakt het zeer onoverzichtelijk. In het verleden is het meerdere keren voorgekomen dat een (brom) fietser in volle vaart over de brug richting de ENKA komt, terwijl een automobilist vanaf het Grote Enk terrein op het fietspad klaarstond om in te voegen. Dit gaat vaak goed, maar is in het verleden ook mis gegaan. Met de komst van 2500 studenten zal de kans op vervelende situaties alleen maar toenemen.

Wij zijn dan ook erg benieuwd hoe Gemeente en het ROC de verkeersstromen van en naar het ENKA terrein in goede banen gaat leiden. Zie hierbij ook het generieke stuk over parkeren voor de specifieke Grote ENKA punten, en ten aanzien van de verkeersveiligheid in het algemeen voor de kruising Tivolilaan, Velperweg en de Raapopseweg.

Velperweg Noord

In de wijk Velperweg Noord wordt het aantal woningen de komende jaren als gevolg van de projecten van ING, DLG en (naar het zich laat aanzien) Novartis aanzienlijk uitgebreid. Dit heeft naar verwachting een grote toename van verkeersstromen tot gevolg op o.a. de Hoflaan en de Roosendaalseweg. Als gevolg van het eenrichtingsverkeer op de Roosendaalsestraat zal de verkeersdruk op de Hoflaan sterk toenemen. Hoewel nog niet geheel zeker, is de kans aanwezig dat het project High Park ook de vestiging van een grote supermarkt zal omvatten. Dit zal ook zeker leiden tot een aanzienlijke toename van verkeersbewegingen in de wijk Velperweg Noord.

De Wijk Velperweg Noord heeft nu reeds een groot gebrek aan parkeergelegenheid voor de bewoners. Als gevolg van evenementen bij Theater de Leeuw en Dansschool Versteegh is er met grote regelmaat een gebrek aan parkeerruimte op de Hoflaan en de Hartogslaan. De bewoners zien zich dan genoodzaakt om de auto in bijvoorbeeld de wijk Molenbeke te parkeren.

Deze problematiek wordt wel haast zeker vergroot door de voor de wijk grote toename van woningen.

Wij verwachten van de Gemeente dat er gedegen onderzoek wordt gedaan naar de effecten van het totaal van de projecten in en rond de wijk Velperweg Noord en dat er -waar nodig - maatregelen worden getroffen om de verkeersstromen beheersbaar te houden en het aantal parkeerplaatsen voor de bewoners te behouden.