



---

*Inhoudelijke response Rndom ENKA op het uitgevoerde verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng d.d. 19-12-2018*

---

1ste versie - 31 maart 2019

Rndom ENKA is bereikbaar op: [rndomenka@gmail.com](mailto: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.

De wijk Angerenstein (Raapopseweg) is recent aangesloten maar nog niet deelnemer binnen verkeer.

# Inhoud

<b>Inhoud</b>	<b>2</b>
<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>Verwachtingen Rondom ENKA</b>	<b>4</b>
<b>Belangrijkste aandachtspunten op het onderzoek</b>	<b>4</b>
<b>Conclusie</b>	<b>5</b>
<b>Plattenburg</b>	<b>6</b>
<b>Tivolilaan</b>	<b>7</b>
<b>Vosdijk</b>	<b>9</b>

Bron van foto op de voorkant:

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

# Inleiding

Tijdens het overleg van 22 januari 2019 tussen Rondon Enka, Gemeente, PING, ROC RijnIJssel, met Klok als toehoorder is het verkeersonderzoek ter sprake gekomen. Hierop heeft Rondon Enka een aantal opmerkingen. Afsproken is om toelichting te krijgen op deze punten en de uitgangspunten van GoudAppel Coffeng, die het onderzoek heeft uitgevoerd.

Dit document is de response van Rondon ENKA ter voorbereiding van dit gesprek. Het gaat om het 2de Goudappel Coffeng verkeersonderzoek van 18 december 2018 (kenmerk: 003252.20181204.R1.03).

Het verkeersonderzoek uitgevoerd door Goudappel Coffeng wordt hieronder tweeledig besproken. In het eerste deel hebben wij de belangrijkste punten op papier gezet. In het tweede deel lopen we per gebied of onderwerp door de opmerkingen heen.

Rondon ENKA heeft op 27 februari j.l. overleg met de Gemeente Arnhem gehad t.a.v. de door ons opgestelde Memo "190227 - Aandachtspunten verkeer Rondon Enka". Hierbij is aangegeven dat het nieuw, door de Gemeente Arnhem, uit te voeren integraal verkeersonderzoek aan een aantal belangrijkste aspecten voor ons voorbij gaat. Deze punten zijn meegestuurd met dit stuk.

# Verwachtingen Rondom ENKA

Rondom ENKA heeft kritische opmerkingen en vragen bij het uitgevoerde onderzoek. Gezien deze punten en bevindingen, is ons voorstel dat het onderzoek aangepast, en geactualiseerd gaat worden. Rondom ENKA wil dat alle bewoners kunnen beoordelen wat er op de wijk afkomt.

Een goed en correct verkeersonderzoek is een onderzoek waar wat ons betreft:

- De focus niet alleen op capaciteit en bereikbaarheid ligt maar ook op veiligheid.
- Er geen discussie is over de uitgevoerde methodiek en gebruikte cijfers;
- Waar oog is voor de omgeving en wijk specifieke situaties tijdens spijstijden;
- Waar onderschatting niet voor rekening van de omgeving of wijk komt te vallen;
- Het onderzoek in volle breedte en met voldoende diepgang uitgevoerd is;

## Belangrijkste aandachtspunten op het onderzoek

In de hoofdstukken hieronder zijn per knelpunt in detail de aandachtspunten beschreven:

- In het onderzoek wordt vaak gesteld dat een verkeerssituatie veilig is, dit wordt onderbouwd met de capaciteit van de weg. Veiligheid en de beleving daarvan is iets anders dan capaciteit of bereikbaarheid. Dit geldt met name voor:
  - De wegen in de buurt van de Jozef Sarto school.
  - De ontsluiting van de Plattenburgerweg naar de Wichard van Pontlaan.
  - De gemixte verkeersstromen op de Tivolilaan.
  - Ontsluiting van langzaam verkeer op de Vosdijk.
- Betreft de verkeersmetingen:
  - Er zijn twijfels over de effectiviteit van het onderzoek omdat de periode van uitvoering rondom/in een vakantieperiode viel.
  - De Plattenburgerweg en Maria van Gelrestraat zijn apart gemeten terwijl de wegen bij elkaar komen. Bij elkaar opgeteld overschrijden ze nu al de gestelde capaciteit.
  - De capaciteit van de Vosdijk is gebaseerd op een breedte van zeven meter, terwijl de weg 2 wegversmallingen met een voorrangssituatie bevat.
  - De spitsdrukke wordt niet behandeld, terwijl de bewoners dit nu al als een knelpunt ervaren.
  - De methode om de toekomstige capaciteit van de Tivolilaan te bepalen is niet representatief of klopt zelfs niet. Zie het hoofdstuk Tivolilaan op pagina 7.
- De cijfers van het ROC omtrent staf, docenten en leerlingen zijn niet te valideren, de bronnen ontbreken. Ook de verdeling over de vervoersmiddelen is niet te staven.
- Vaak wordt gebruik gemaakt van landelijke gemiddelden, echter ontbreken de consequenties in het geval deze gemiddelden worden overschreden.
- De parkeerplekken voor het ROC worden niet volgens een norm bepaalt, bovendien ontbreken de parkeerplekken voor studenten. Het is voor ons onacceptabel dat deels gebruik wordt gemaakt van de parkeerplekken in de wijken.

# Conclusie

Het huidige verkeersonderzoek is voor ons onvoldoende bewijs dat verkeer op en om het te ontwikkelen gebied op een veilige manier kan worden ontsloten. Dit is ten eerste te wijten aan een onvolledige analyse van de resultaten van de verkeersmeting, waarin juist de kritieke wegvak capaciteit in de spits niet wordt behandeld.

Daarnaast hebben we twijfels bij een aantal aannames welke ten grondslag liggen aan de geschatte verkeerstoename. Niet alleen wordt er onvoldoende aandacht besteed aan de juiste onderbouwing van deze aannames, maar mist ook een overzicht van de te treffen maatregelen in het geval een schatting na afronding van het project onjuist blijkt te zijn.

Het is wat ons betreft dus noodzakelijk dat delen van het rapport worden herzien of worden aangevuld.

# Plattenburg

Bewoners van Plattenburg, met name het deel wat direct grenst aan de toekomstige bouwontwikkelingen, ervaren de wijk qua verkeerssituatie als druk. Met name de situatie rondom de Jozef Sartoschool en de wijk ontsluiting met Wichard van Pontlaan worden als druk en onveilig gezien. Dit wordt met de extra kruisende verkeersstromen, en de extra belasting in de wijk als problematisch gezien.

We hebben het gevoel dat de betrokken partijen op dit moment onvoldoende kunnen beoordelen wat de wijk mag verwachten qua verkeersstromen. Iedere overschatting zal hierbij in de toekomst voor rekening van de wijk zijn, wij dragen de lasten van deze ontwikkelingen. Dit geldt voor parkeren: de 2% landelijke cijfers passen gevoelsmatig onvoldoende bij het juist regionale karakter van het opleidingscentrum. Maar ook de cijfers voor langzaam verkeer zijn qua wijziging compleet onduidelijk, een onderbouwing ontbreekt en men valt terug op landelijke cijfers.

De vraag rijst waarom er niet gerekend wordt met bandbreedtes waarbij de bovenkant gekozen wordt gezien het feit dat hoe dan ook de bestaande woonwijk gebruikt moet gaan worden voor de verschillende nieuwe verkeersstromen. Dezelfde vraag gaat op voor juist de spits momenten, waarbij ontsluiting van de wijk (via de Wichard van Pontlaan) en de schoolsituatie eruit springen.

Bij een terrein ontsluiting aan de achterkant datacenter zal de OV trein route van Presikhaaf-ROC korter zal zijn dan Velperpoort-ROC, en zal dit de voorkeur hebben (ook afhankelijk hoe treinen op elkaar aansluiten). Fietsers en bromfietzers vanuit de zuidoost kant, zullen de doorsteek maken bij station Presikhaaf door de wijk heen. Zij zullen er niet voor kiezen om de route naar de Merwedestraat te pakken, of de halverwege liggende verkeerstunnel. Zijn komen via de drukke Wichard van Pont kruising de wijk in, en gaan langs de Jozef Sartoschool richting het ROC terrein.

De aansluiting van de Maria van Gelrestraat op de Plattenburgerweg en de Wichard van Pontlaan is een zeer lastige en vaak onveilige verkeerssituatie. Fietsend en overstekend langzaam verkeer komt van alle kanten op deze al erg drukke verbindingsweg tussen Velperweg en Presikhaaf. Op dit moment heeft men de maximale druk op individuele wegen bepaald, zonder mee te nemen dat deze eerst samenkomen voor de ontsluiting op de Wichard van Pontlaan. Deze kruising is ook niet meegenomen in het onderzoek, ook niet t.a.v. het langzame verkeer en de extra treinreizigers. En overschrijd nu al de capaciteit.

De situatie rondom de Jozef Sarto is een specifiek aandachtspunt en is onvoldoende geadresseerd in het verkeersonderzoek. Tijdens de spits tijden rondom de school (halen en brengen) is het een drukke en chaotische verkeerssituatie. Deze specifieke situatie valt weg in het meten en het middelen van het gemeten verkeer en is dus niet te beoordelen middels alleen een telling. Echter is de drukte tijdens dit kortstondige piek moment wel bepalend voor de veiligheid van de scholieren.

De ontsluiting (deels) van de nieuwbouwwoningen, maar ook het langzame verkeer door de achter doorgang bij het datacenter gaat dit kruisen. Er komen dus juist gedurende de spits verschillende extra verkeersstromen samen, die daarop beoordeeld moeten worden op wenselijkheid rondom de school.

# Tivolilaan

De tivolilaan is de hoofdontsluiting van het terrein en is middels een kruispunt verbonden met de Velperweg en de Raapopseweg. De weg staat bij de aanwonenden bekend als een zeer drukke straat, waar door de onoverzichtelijke samenkomst van langzaam en gemotoriseerd verkeer vaak gevaarlijke situaties ontstaan.

De geplande ontwikkelingen brengen een verandering teweeg die niet alleen is terug te zien in de belasting op de weg, maar ook in het karakter van het verkeer. Daarbij is door de hoogte van de brug de weg niet goed te overzien.

- In het rapport wordt gesproken over een gescheiden fietspad, echter moeten de fietsers de Tivolilaan oversteken om het ROC te bereiken.
- Naar het centrum toe vanuit het ROC moet drie maal worden overgestoken. Namelijk, tivolilaan, Velperweg, Raapopseweg om de velperweg te vervolgen.
- De voetgangers van het station en de bus moeten ook oversteken. Zeker de bus gebruikers aan de andere kant van de weg zullen tijdelijke pieken veroorzaken. In het onderzoek ontbreekt de invloed hiervan op de doorstroming van de Velperweg.

Er wordt in het rapport nergens advies gegeven over de hieraan verbonden risico's en hoe hier de beste invulling aan kan worden gegeven. De omwonenden zijn zeer bezorgd dat bij een gebrek aan de juiste maatregelen de verkeersveiligheid en de doorstroming nog verder verslechtert.

In het verkeersonderzoek wordt op dit moment de verkeersveiligheid enkel getoetst aan de hand van de restcapaciteit van de weg. In een situatie waarbij het karakter van de verkeersstromen zo sterk veranderd, moet verder worden gekeken dan enkel de capaciteit. Voor verkeersveiligheid is het minimaal net zo belangrijk dat de wegindeling, oversteekplaatsen en voorrangregelingen goed worden geanalyseerd.

De capaciteit van de Tivolilaan.

Het kan niet zo zijn dat het verkeer af gaat nemen terwijl het ROC en de Woningen bij de huidige situatie komt. Echter wordt dat in het verkeersonderzoek wel voorgerekend. Dit komt omdat de huidige situatie bepaalt is aan de hand van het bruto vloeroppervlak van Akzo en Teijin. Hierbij wordt alleen geen rekening gehouden dat de gebouwen nu vooral leeg staan, wat ook blijkt uit de verkeersmeting van de Tivolilaan. Er is een groot verschil tussen de gemeten en de berekende huidige situatie.

In het verkeersonderzoek wordt rekening gehouden met een afname van 1.825 [mvt/etm] (tabel 3.7 VO). Deze afname komt voort uit een berekening van de afname van het bruto vloeroppervlak van Akzo en Teijin. Echter staan de gebouwen nu vooral leeg, dit blijkt ook uit de verkeersmeting van de Tivolilaan. Er is een groot verschil tussen de gemeten en de berekende huidige situatie.

- De gemeten verkeersbeweging over de tivolilaan is 4788 [mvt/etm] (zie tabel 2.1 VO). Dit is inclusief de Grote ENK, de ENK, Fit for Free en het datacentrum.
- De berekende huidige situatie van Akzo en Teijin is 7673 [mvt/etm] (zie tabel 3.6 VO). Dit is exclusief de Grote ENK, de ENK, Fit for Free en het datacentrum.

Het is hiermee voor ons bewezen dat de huidige bezetting nu al laag is. En tot nu toe is het ons duidelijk gemaakt dat na de verbouwing de bezetting van AKZO en Teijin niet lager wordt maar juist toeneemt. De afname in het bruto vloeroppervlak mag dus niet nog eens van de huidige verkeersmeting worden afgetrokken. De conclusie dat deze berekening niet correct is wordt extra kracht worden bijgezet als men kijkt naar de geschatte verkeersdruk:

- Het verkeersonderzoek stelt dat het verkeer over de tivolilaan afneemt met 1825 [mvt/etm] (tabel 3.7 VO).
- Uit de meting blijkt dat de huidige druk op de Tivolilaan nu bestaat uit 4788 [mvt/etm] (tabel 2.1 VO)
- Dat betekent dat volgens deze redenering de toekomstige verkeersdruk op de Tivolilaan bestaat uit  $4788 - 1825 = 2963$  [mvt/etm]. Voor het gehele terrein.
- Men berekend in het onderzoek echter dat alleen al AKZO, Teijin en het ROC een toekomstige verkeersdruk van 4429 [mvt/etm] veroorzaken (tabel 3.6 VO).

Het is natuurlijk erg tegenstrijdig om het hoofdstuk te concluderen met de vermelding dat de totale verkeersdruk lager wordt dan de toekomstige berekening van alleen AKZO, Teijin en het ROC. Wij horen graag hoe dit tot stand is gekomen, en hoe er een toekomstige situatie opgesteld kan worden waar iedereen achter kan staan zodat het terrein bereikbaar blijft.

De verkeersgeneratie van het ROC kan echt wat ons betreft ook worden verbeterd. Deze wordt nu gesteld op slechts 514 bewegingen, dit aantal is bepaald aan de hand van een veel te krappe parkeernorm. Voor de studenten en leraren van het ROC moet de gemeente norm worden gebruikt. En de staf moet berekend worden met de norm voor kantooroppervlak. Daarnaast is het langzaam verkeer nu weggehaald uit deze cijfers. Omdat fietsers eerder over de weg heen gaan dan over het apart liggende fietspad zouden ze wat ons betreft nog steeds moeten worden meegenomen. Tot er duidelijke maatregelen zijn genomen die de fietsers echt gescheiden houdt van het autoverkeer.

Zodra men op de juiste manier rekent is de restcapaciteit op de Tivolilaan naar onze verwachting onvoldoende. Om dit gevoel weg te nemen moet een berekening worden gemaakt welke is voorzien van de juiste getallen. Of moet een goed alternatief worden aangeboden voor de ontsluiting over de tivolilaan.



# Vosdijk

De bewoners maken zich zorgen om de verkeersveiligheid in de straat, nu al ontstaan door het gemixte gebruik van de weg vaak onoverzichtelijke situaties. De komst van de in- en uitrit voor het langzaam verkeer van het ROC gaat niet bijdragen aan de totale verkeersveiligheid van de weg. Er moet in het onderzoek dan ook aandacht worden besteed aan de uitvoering van deze nieuwe verkeerssituatie.

Een andere grote zorg die is verbonden aan deze achteringang ligt bij de parkeerdruk op de Vosdijk. We zien nu al dat er veel parkeerbewegingen zijn vanuit de in de buurt gevestigde bedrijven. Als het ROC hun ontmoedigingsbeleid voor automobilisten voortzet door onvoldoende parkeerruimte te bieden, is de Vosdijk één van de meest interessante parkeerplekken. De aanwonenden zitten hier uiteraard niet op te wachten.

De capaciteit van de Vosdijk wordt bepaald aan de hand van de breedte van de weg. Er wordt gesteld dat deze weg 7,5 [m] breed is en daarmee ruimte biedt aan 8000 [mvt/etm]. Echter is hier niet in meegenomen dat er twee versmallingen (+/- 3,5 [m]) met een voorrangssituatie aanwezig zijn. Deze knelpunten worden nu niet meegenomen in de capaciteit, terwijl deze wel degelijk een belemmering voor de doorstroom vormen. Wij willen graag zien wat de breedte belemmering van de weg betekent voor de capaciteit.

Nadat de maximale capaciteit correct is gekozen moet de verkeerstoename door de ontwikkelingen van DLG appartementen, Highpark appartementen, en de ontwikkelingen uit het onderzoek worden meegenomen in de toekomstige restcapaciteit van de Vosdijk. De verwachting is dat bij het gebruik van de juiste waardes de Vosdijk ver over de capaciteit heen gaat. Zeker wanneer men gaat kijken naar de piekdruktes op de weg.

Wij zouden het daarnaast willen hebben over de verkeers-/ veiligheidsbeleving. Het geluidsoverlast van de drempels en de ruzies storen de bewoners. De drempels storen de fietsers omdat de auto's op de suggestiestroken rijden. En het voetpad is niet goed ingericht. We zien daarom in het onderzoek graag geschikte maatregelen om de drukte, veiligheid en beleving op de Vosdijk beter te reguleren.