

BIJLAGE 2. ONDERDEEL UITMAKEND VAN HET RAADSVOORSTEL vast te stellen bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal'

Zienswijzenrapport bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal'

Voor u ligt het rapport met een samenvatting van de ingediende zienswijze naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal'.

Eigenaar Wereldhave is voornemens het winkelcentrum Presikhaaf te herontwikkelen. De herontwikkeling van het winkelcentrum is noodzakelijk om de concurrentiekracht van het winkelcentrum te verbeteren, zodat wordt voorkomen dat het winkelcentrum leegloopt. Het gehele winkelcentrum wordt hiertoe opgeknapt, op sommige plekken wordt winkelruimte onttrokken en op andere plekken wordt de bestaande winkelruimte uitgebreid. Aan de zijde van het Gildemeestersplein komen in plaats van de huidige HEMA twee supermarkten, de Albert Heijn en de COOP. De HEMA krijgt een andere locatie in het winkelcentrum.

Het parkeerterrein Gildemeestersplein wordt in vergelijking met de parkeerterreinen Kramersgildeplein en Langenbachstraat op dit moment niet efficiënt gebruikt. Om een evenwichtiger toekomstig gebruik van alle beschikbare parkeerterreinen rond het winkelcentrum Presikhaaf te bereiken, wordt ter plaatse van het voormalige (reeds gesloopte) winkelpaviljoen aan het Gildemeestersplein een nieuwe in- en uitrit op de Lange Wal gerealiseerd.

De nieuwe ontsluiting kan niet worden gerealiseerd op basis van het geldende bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf'. Om die reden is de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied noodzakelijk.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van dinsdag 29 augustus 2017 gedurende een termijn van 6 weken (dus tot en met maandag 2 oktober 2017) ter inzage gelegen. Tijdens de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is één zienswijze ingediend die mede is ondertekend door 204 bewoners. De zienswijze is binnen de hiervoor genoemde termijn ingediend c.q. verzonden en daarmee - voor wat betreft de termijn van indiening van de zienswijze - ontvankelijk.

Het zienswijzenrapport maakt onderdeel uit van het raadsvoorstel tot vaststelling van dit bestemmingsplan.

In dit zienswijzerapport is de zienswijze samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Afgesloten wordt met een voorstel van het college aan de raad om het plan al dan niet gewijzigd vast te stellen.

De zienswijze is in totaliteit beoordeeld. Dit houdt in dat onderdelen van de zienswijze die niet expliciet worden benoemd wel bij de beoordeling zijn betrokken.

Inhoudsopgave zienswijzerapport

1. Inleiding	3
2. Zorgvuldigheid en belangenafweging.....	3
2.1 Verkeersbesluit 18 april 2012	3
2.2 Nut en Noodzaak	3
2.3.1 Parkeeronderzoeken en parkeerbalans	3
2.3.2 Modelgegevens (statisch).....	3
2.3.3 Dynamisch verkeersmodel	4
2.4 Vooroverleg met provincie Gelderland	4
3. Proces.....	4
3.1 Verkeerskundige inzet gemeente	4
3.2 Intimidatie bewoners	5
3.3 Ambtelijke spagaat.....	5
3.4 Dubieuze rol wethouder Leisink.....	5
3.5 Inloopavond 12 september 2017	5
4. Inhoudelijke zienswijze	5
4.1 Toelichting bestemmingsplan	5
BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN IN SECOND OPINION VAN BURO DE BOER	8
1. Inleiding	8
2.1 Ontbreken onderbouwing.....	9
2.2 Plan staat haaks op beleid	10
3.1 Parkeervraag	11
3.2 Parkeercapaciteit	12
3.3 Verkeersgeneratie.....	12
4.1 Model en uitgangspunten verkeersonderzoek (reactie second opinion verkeersmodel door RHDHV)	12
4.2 Resultaten verkeersonderzoek	14
4.3 Vigerend bestemmingsplan en gemeentelijk beleid	15
4.4 Fietsverkeer	15
5.1 Inleiding.....	15
5.2 Huidige situatie	15
5.4 Routing expeditieverkeer	18
5.5 Effecten openstellen nieuwe toegang Lange Wal voor vrachtverkeer	18
5.6 Advies Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland (VVN)	19
6.1 Onderzoek luchtkwaliteit	21
6.2 Akoestisch onderzoek	21
7. Resumé.....	23

Beantwoording zienswijze

De beantwoording van de zienswijze volgt de volgorde die in de zienswijze is aangehouden. Dat betekent dat er eerst wordt gereageerd op de onderwerpen die in de zienswijze zijn genoemd en vervolgens wordt gereageerd op de second opinion van Buro DB. De second opinion van RHDHV is opgenomen in paragraaf 4.2. In paragraaf 5.6 wordt gereageerd op de adviezen van de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland.

1. Inleiding

Geen reactie nodig.

2. Zorgvuldigheid en belangenafweging

2.1 Verkeersbesluit 18 april 2012

In het bestemmingsplan wordt niet ingegaan op herroepen van het besluit van 18 april 2012 (het verwijderen van de aansluiting). Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en een goede belangenafweging en met de eis dat een besluit goed gemotiveerd moet zijn.

[Aan de toelichting van het bestemmingsplan is paragraaf 4.4. toegevoegd waar hierop wordt ingegaan. Ook in dit zienswijzenrapport \(zie punt 2.1 van de beantwoording van de second opinion van Buro De Boer\) en in de samenvatting van de onderbouwing van de toelichting \(zie bijlage 1 van het raadsvoorstel\) wordt hierop ingegaan.](#)

2.2 Nut en Noodzaak

Er is geen onderbouwing aanwezig van het nut en de noodzaak van de aansluiting. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en een goede belangenafweging.

[In paragraaf 1.2 en in paragraaf 4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op de aanleiding van dit bestemmingsplan. Daar vloeit het nut en de noodzaak uit voort. In de samenvatting van de onderbouwing van de toelichting \(zie bijlage 1 van het raadsvoorstel\) wordt hier ook op ingegaan.](#)

2.3.1 Parkeeronderzoeken en parkeerbalans

De parkeeronderzoeken uit 2015 en 2014 zijn in kader van Wob-verzoek niet verstrekt. Zij vormen de basis van alle berekeningen. Daarmee is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met de uitspraak RvS 297 mei 2009 over het beschikbaar stellen van stukken voor de beoordeling van het bestemmingsplan.

[In het Wob-verzoek van 7 juni 2017 werd \(naast andere gegevens\) gevraagd om actuele parkeertellingen van het winkelcentrum, een actuele parkeerbalans en een overzicht van het totaal aantal parkeerplekken per parkeerveld. In de beantwoording van het Wob-verzoek heeft de gemeente verwezen naar paragraaf 3.2.2 in de eerder verstrekte conceptrapportage van Goudappel: "Ontwikkeling winkelcentrum Presikhaaf Arnhem, Verkeer, parkeren en expeditie" \(21 oktober 2016\). In dit parkeeronderzoek waren, met als uitgangspunt eerder verrichte onderzoeken, ook de invloeden van de meest recente ruimtelijke ontwikkelingen in en rond het winkelcentrum verwerkt.](#)

Uit een mail van de gemeente van 7 april 2016 (bijlage 8 van zienswijze) aan Goudappel blijkt dat er geen serieus parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden.

[Dit is niet juist. In het kader van rapportage Ontwikkeling winkelcentrum Presikhaaf Arnhem, Verkeer, parkeren en expeditie heeft Goudappel bureauonderzoek gedaan waarbij de eerder verrichte onderzoeken en gegevens zijn geanalyseerd. Goudappel heeft vervolgens de parkeereffecten van de door Wereldhave voorgenomen sloop en nieuwbouw in het winkelcentrum bepaald. Uit de aangehaalde mail van 7 april 2016 blijkt slechts dat op het moment van opstellen van de mail, toen het bureauonderzoek nog moest worden uitgevoerd, de gemeente eerst nog wilde nagaan of zij zich in de resultaten van de eerder verrichte onderzoeken kon vinden, alvorens ze aan Goudappel te verstrekken. Deze ambtelijke check is daarna ook verricht.](#)

2.3.2 Modelgegevens (statisch)

Er is geen inzage gegeven in de verrichte aanpassing van de H/B matrix. Deze aanpassingen zijn naar mening van de indiener noodzakelijk omdat in het winkelcentrum de verschillende winkelformules werden herverdeeld. Daarmee was het niet mogelijk om deze aanpassingen te controleren. Indiener

concludeert dat in het statisch model geen onderscheid is gemaakt naar de verschillende winkelformules. Het niet verstrekken van de gevraagde gegevens is in strijd met zorgvuldigheidsbeginsel.

De H/B matrix van het statisch model is voor het onderzoek niet aangepast. De gevraagde plot met voedingspunten binnen de wegenstructuur rondom het winkelcentrum en de gevraagde input van de voedingspunten zijn speciaal voor de heer Derix vervaardigd en aan hem verstrekt.

Onderscheid naar verschillende winkelformules in het statisch model is niet relevant omdat in de praktijk de locaties van winkelformules kunnen wijzigen zonder bestemmingsplanaanpassingen.

2.3.3 Dynamisch verkeersmodel

De gevraagde gegevens over het dynamisch model zijn te laat ontvangen om nog tijdig te kunnen beoordelen. Uit correspondentie blijkt dat de verkeerde uitgangspunten voor het onderzoek zijn gekozen. De conclusies van het onderzoek met het model, de basis voor het bestemmingsplan, zijn daarom niet correct.

De rapportages waarin de verrichte verkeersonderzoeken zijn beschreven, en waarin de conclusies zijn verwoord, zijn onderdeel van het bestemmingsplan en voor iedereen beschikbaar. Het feitelijk dynamische verkeersmodel (het computermodel), waarmee het onderzoek is verricht, is eigendom van Goudappel. Het onderzoek is in opdracht van Wereldhave verricht en getoetst door de gemeente. De gemeente is geen eigenaar van het model. Daarom heeft de gemeente met betrekking tot de vraag voor het beschikbaar stellen van het dynamische computermodel EVV De Stoere Houtman doorverwezen naar de opdrachtgever van het onderzoek (Wereldhave) en de onderzoeker (Goudappel).

2.4 Vooroverleg met provincie Gelderland

Er heeft geen vooroverleg met de provincie plaatsgevonden over de gevolgen van de aansluiting voor het openbaar vervoer.

Het wettelijk vooroverleg met de provincie is alleen noodzakelijk indien bij het bestemmingsplan Provinciale belangen worden geraakt. Deze Provinciale belangen zijn opgenomen in de Omgevingsverordening van de Provincie Gelderland. In de Omgevingsverordening wordt geen aandacht besteed aan openbaar vervoer. Vooroverleg met de provincie was dan ook niet noodzakelijk.

In de onderbouwing van het bestemmingsplan wordt wel ingegaan op de doorstroming van het verkeer op de wegen rondom het winkelcentrum. Hieruit blijkt dat de aansluiting nauwelijks effecten heeft de doorstroming voor de bussen op de Lange Wal.

3. Proces

3.1 Verkeerskundige inzet gemeente

De indiener heeft de inzet van de gemeente gemist als overheid in de overleggen met de EVV De Stoere Houtman. De wethouder is haar belofte niet nagekomen dat een gemeentelijk verkeerskundige aanwezig zou zijn bij de overleggen. Een gesprek met een gemeentelijk verkeerskundige is niet toegestaan.

Hoewel Wereldhave als initiatiefnemer primair verantwoordelijk is voor het verkrijgen van draagvlak bij omwonenden voor haar wens voor een nieuwe verkeersaansluiting op de Lange Wal, is de gemeente in de overleggen tussen Wereldhave en vertegenwoordigers van EVV De Stoere Houtman altijd vertegenwoordigd geweest (ook met verkeerskundige kennis).

Ook tijdens de op 12 september 2017 door de gemeente zelf georganiseerde informatiebijeenkomst over het uitgewerkte verkeersontwerp voor de nieuwe aansluiting Lange Wal waren onder meer twee verkeerskundig specialisten en een ontwerper aanwezig om het plan toe te lichten en om vragen te beantwoorden.

Verschillende opmerking van bezoekers van deze bijeenkomst hebben tot aanpassingen in de gemeentelijke plannen geleid.

De gemeente heeft tegengewerkt in de organisatie van een gesprek tussen de heren Derix (EVV De Stoere Houtman), Kock (Wijkplatform Presikhaaf) en Goudappel.

In tegendeel. Wethouder Van Burgsteden heeft in een gesprek op 13 juli 2017 de heer Derix de suggestie meegegeven om aan Wereldhave te vragen of een gesprek met Goudappel mogelijk was, om op deze wijze de specialistische vragen van de heer Derix over het verrichte onderzoek beantwoord te krijgen. De heer Derix heeft daarop, buiten medeweten van Wereldhave, rechtstreeks contact met Goudappel gezocht en een datum voor een gesprek belegd: 19 juli 2017. Daarop verlangde Wereldhave dat zij als opdrachtgever bij het gesprek aanwezig zou zijn. Dit was agendatechnisch op het afgesproken moment niet mogelijk.

Om het gesprek op 19 juli toch door te laten gaan, is Wereldhave akkoord gegaan met het gemeentelijke voorstel dat in plaats van Wereldhave, de gemeente bij het gesprek aanwezig zou zijn. Dit was agendatechnisch alleen mogelijk indien het ingeplande gesprek in het gemeentelijk Stadskantoor zou plaatsvinden.

In het gesprek in het Stadskantoor hebben de heren Derix en Kock alle gelegenheid gehad om hun vragen aan adviseur Goudappel te stellen. De heer Nab van Goudappel is uitvoerig op alle vragen ingegaan. Vragen die niet ter plekke beantwoord konden worden, zijn achteraf per mail door de heer Nab beantwoord.

3.2 Intimidatie bewoners

De vertegenwoordigers van EVV De Stoere Houtman voelden zich geïntimideerd doordat tijdens de gesprekken werd aangegeven dat de aansluiting een voorwaarde is voor het slagen van de renovatie van het winkelcentrum.

Het is jammer dat dit zo door de vertegenwoordigers is ervaren. Alle overleggen hebben naar onze indruk in een open sfeer plaatsgevonden. Daarbij is initiatiefnemer Wereldhave steeds serieus en zorgvuldig ingegaan op alle door bewoners naar voren gebrachte zorgen en bezwaren met betrekking tot de gewenste aansluiting en heeft zij kosten nog moeite gespaard om door bewoners aangedragen alternatieven en voorgestelde verbeteringen te laten onderzoeken op haalbaarheid.

3.3 Ambtelijke spagaat

Ambtenaren hebben persoonlijk veel moeite met initiatief tot het weer openstellen van de aansluiting. Uit enkele via Wob-verzoeken verkregen mailwisselingen blijkt inderdaad dat verschillende ambtenaren in de beginfase van het initiatief kritische vragen hebben gesteld over de wenselijkheid en haalbaarheid van een nieuwe aansluiting; mede omdat vijf jaar daarvoor besloten was tot het dichtzetten van een bestaande aansluiting. Daarom zijn de mogelijkheden om aan deze wens van Wereldhave mee te kunnen werken ook uitgebreid onderzocht en kritisch beoordeeld. Na alle onderzoeken en beoordelingen is de gemeente tot de conclusie gekomen dat op verantwoorde wijze aan de wens van Wereldhave voor de realisatie van een nieuwe aansluiting kan worden meegewerkt, zodat de revitalisatie van het winkelcentrum kan slagen. Deze conclusie wordt ambtelijk breed gedragen.

3.4 Dubieuze rol wethouder Leisink

Wethouder Leisink heeft vanuit een persoonlijk belang geëist dat de aansluiting zou worden opgeschoven.

Dit is geheel onjuist. Wethouder Leisink was in de vorige bestuursperiode als wethouder Mobiliteit betrokken bij het besluit tot afsluiting van de oude aansluiting (in 2012). Vanuit die betrokkenheid heeft hij uit oogpunt van zorgvuldigheid gewezen op mogelijke beleidsmatige, juridische en ook vakinhoudelijke gevoeligheden bij het meewerken aan de wens van Wereldhave. Daarbij was geen enkele sprake van een persoonlijk belang. Ambtelijk was ook al aangegeven dat een verder van het kruispunt Lange Water gelegen locatie van een nieuwe aansluiting uit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming belangrijk was.

3.5 Inloopavond 12 september 2017

De locatie van de door de gemeente georganiseerde inloopavond op 12 september was slecht gekozen.

De oorspronkelijk beoogde locatie voor de inloopavond was het MFC De Presikhaven aan de Laan van Presikhaaf 7. Deze locatie bleek echter niet beschikbaar. Daarom is uitgeweken naar het T-huis aan de Laan van Presikhaaf 3. De gemeente organiseert op deze locatie vaker informatiebijeenkomsten. Gerekend vanaf de locatie van de beoogde nieuwe aansluiting Lange Wal, is de loopafstand naar het T-huis circa 170 meter langer dan de loopafstand naar MFC Presikhaven.

4. Inhoudelijke zienswijze

4.1 Toelichting bestemmingsplan

1.2 Aanleiding en doel

Een onderbouwing van het nut en de noodzaak van het weer openstellen van de aansluiting ontbreekt. Er is daarbij geen relatie met het besluit van 2012 (verwijderen aansluiting) gelegd. In het besluit van 2012 werd juist aangegeven dat het winkelcentrum beter zou functioneren wanneer het alleen vanaf de IJssellaan toegankelijk zou zijn.

In de toelichting van het bestemmingsplan is in paragraaf 4.4 een alinea hierover opgenomen. In de samenvatting van de onderbouwing van de toelichting (zie bijlage 1 van het raadsvoorstel) wordt hier ook op ingegaan.

2.3.1 Omgeving

Reden voor het verwijderen van de aansluiting in 2012 was dat alleen de IJssellaan en het Lange Water verkeersaders zijn in het gebied. Dat is nu nog steeds het geval.

Het verkeersbesluit uit 2012 stelt inderdaad dat de IJssellaan één van de hoofdradialen (verkeersaders) is. Dergelijke wegen hebben een belangrijke functie voor doorgaand verkeer.

De Lange Wal is echter gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Dit wegtype dient primair als verkeersontsluiting van de direct in de omgeving gelegen functies en verblijfsgebieden (woongebieden, winkels, bedrijven). Een ontsluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal is daarom niet in strijd met de functie die de Lange Wal in de wegcategorisering heeft. Het besluit van 2012 beweert ook niet dat een ontsluiting via de Lange Wal niet zou kunnen.

2.3.2 Plangebied

De Lange Wal heeft voornamelijk een belangrijke functie voor openbaar vervoer en fietsverkeer.

De Lange Wal heeft inderdaad óók een belangrijke functie voor openbaar vervoer en fietsverkeer. De gebiedsontsluitingsfunctie van de weg sluit echter een ontsluiting van het parkeerterrein niet uit (zie vorige punt). Zo staat in de beleidsnota "Hoofdwegen Presikhaaf, nota van randvoorwaarden" (mei 2007) als uitgangspunt voor de Lange Wal aangegeven: *"De Lange Wal is een verkeersader die, behalve voor gemotoriseerd verkeer, vooral een belangrijke functie heeft voor openbaar vervoer en fietsers"*.

3.3.2 Provinciaal beleid

Nergens melding van overleg met de Provincie Gelderland. Belangrijke reden in 2012 tot afsluiting van de toegang was vertraging van het openbaar vervoer. In huidige studie is prioriteit OV niet meegenomen.

In de analyse met behulp van het dynamische verkeersmodel is gebruik gemaakt van de huidige verkeerslichtenregelingen zoals deze momenteel op straat actief zijn. Busprioriteit maakt onderdeel uit van deze regelingen. Anders dan in de overleggen is aangegeven is daarmee dus in de analyse wel rekening gehouden met busprioriteit.

3.3.3 Gemeentelijk beleid

Een verwijzing naar de beleidsstukken 'Ontwikkelingsplan Presikhaaf' (2003) en 'Hoofdwegen Presikhaaf' (2007) wordt gemist. De openstelling van de aansluiting is strijdig met deze stukken.

Het 'Ontwikkelingsplan Presikhaaf' (2003) en 'Hoofdwegen Presikhaaf' (2007) zijn gebiedsgerichte uitwerkingen van het gemeentelijk ruimtelijke beleid en verkeersbeleid op stadsniveau. Deze gebieds-uitwerkingen zijn meer dan 10 jaar geleden opgesteld en op sommige punten achterhaald. In de toelichting van het bestemmingsplan zijn in paragraaf 3.2.3 deze nota's toegevoegd en is het bestemmingsplan ook aan deze beleidsnota's getoetst.

Openstelling van de aansluiting is in strijd met het Beleidsnota Fietsverkeer "Nieuwe verbindingen, nieuwe fietsers" (2013).

Dit is onjuist. Door de uitgevoerde reconstructie van de Lange Wal kunnen fietsers nu comfortabel en veilig langs de Lange Wal rijden. Met name de realisatie van aparte aanliggende fietspaden langs deze weg hebben hiertoe bijgedragen. De Lange Wal is als voorrangsweg uitgevoerd, waar dus ook fietsers voorrang hebben op verkeer vanaf de zijwegen. De openstelling van een extra aansluiting voor het Gildemeestersplein zal geen afbreuk doen aan de verwoorde eisen "veiligheid en vermijden van conflicten met kruisend verkeer" en "een comfortabele en onbelemmerde doorgang" in het beleidsnota, net zomin als de twee bestaande zijwegen vanuit de parkeerterreinen van het winkelcentrum en de vijf bestaande zijwegen vanuit de wijk Presikhaaf 3 dat doen.

Uit de memo van 24 februari 2016 blijkt dat het voorstel voor een aansluiting in strijd is met het huidige beleid en dat de beschouwing veel breder moet worden uitgevoerd dan alleen het winkelcentrum.

De aangehaalde memo is een eerste reactie van de gemeentelijke verkeersspecialisten, nadat Wereldhave voor het eerst in de projectgroep haar wens voor een hernieuwde aansluiting op de Lange Wal had gepresenteerd. Uit de reactie blijkt dat de verkeersspecialisten na dit eerste overleg kritisch zijn en de nodige bedenkingen hebben tegen de wens van Wereldhave; mede omdat vijf jaar daarvoor

juist was besloten tot het dichtzetten van een bestaande aansluiting. Zij willen dat de mogelijkheden en gevolgen van een hernieuwde aansluiting op de Lange Wal goed zouden worden onderzocht. Wereldhave heeft vervolgens op verzoek van de gemeente adviesbureau Goudappel alle effecten van de gewenste aansluiting op gedetailleerde wijze in beeld laten brengen. Zo is hiervoor met behulp van het dynamisch model VISSIM de toekomstige kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de te verwachten lengte van de wachtrijen op de kruispunten in de omgeving onderzocht. In de rapportages behorend bij het ontwerpbestemmingsplan zijn de effecten beschreven. Na beoordeling en bespreking van verschillende tussenrapportages hebben de gemeentelijke vakspecialisten de onderzoeken en eindrapportages goedgekeurd.

Het ontwerp bestemmingsplan is slechts een lokale beschouwing, waarbij diverse modaliteiten niet in onderling verband zijn beschouwd.

[Zie voorgaand antwoord.](#)

3.3.4 Toetsing aan verkeersbeleid

Een toetsing aan het verkeersbeleid heeft in het kader van het ontwerp bestemmingsplan niet plaatsgevonden. Het realiseren van de nieuwe aansluiting past niet in het vigerend verkeersbeleid.

[In paragraaf 3.3 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt aandacht besteed aan het Verkeersbeleid en wordt de ontwikkeling getoetst aan het verkeersbeleid.](#)

4.2 Herontwikkeling winkelcentrum Presikhaaf en verkeerseffecten

De in het ontwerp bestemmingsplan aangegeven nieuwe plek van de Hema klopt niet.

[Inderdaad staat in paragraaf 4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan foutief aangegeven de HEMA naar de andere zijde verhuist. Dit is in de toelichting van het bestemmingsplan aangepast.](#)

Hier wordt verder aangegeven dat het niet om een nieuwe aansluiting op de Lange Wal gaat, maar dat op dezelfde plek in het verleden ook een toegang heeft gezeten. Het nut en de noodzaak van het weer openstellen worden niet onderbouwd.

[Paragraaf 4.2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zegt o.a. het volgende: 'Om deze reden wordt ter plaatse van het voormalige paviljoen aan het Gildemeestersplein een nieuwe in- en uitrit gerealiseerd. In het verleden heeft op dezelfde plek een toegang gezeten.'](#) Dit is inderdaad een onnauwkeurige beschrijving. Beter was geweest *'in hetzelfde gebied'* i.p.v. *'op dezelfde plek'*.

[De oude toegang zat ± 20 meter verder naar het oosten. Dat het niet om dezelfde plek kan gaan, blijkt al uit de passage 'ter plaatse van het voormalige paviljoen', want dit paviljoen is pas enkele maanden geleden gesloopt. Daarom is nu ook een bestemmingsplanwijziging nodig.](#)

Gesproken wordt van een visuele beoordeling van de hoeveelheid rechtsafslaand verkeer richting Gildemeestersplein. Er is echter geen rapportage van visuele waarnemingen bijgevoegd. De conclusie over de hoeveelheid rechtsafslaand verkeer worden betwist.

[De passage in de rapportage zet de lezer wellicht op het verkeerde been. Ook het dynamische verkeersmodel biedt namelijk de mogelijkheid om de toekomstige verkeersafwikkeling te visualiseren en deze visualisatie op beeldscherm te beoordelen. Op het maatgevende moment, de avondspitsperiode, is visueel beoordeeld of als gevolg van het rechts afslaande verkeer op Lange Wal naar de nieuwe aansluiting van het Gildemeestersplein een wachtrij ontstaat die kan terug slaan tot op het kruispunt met Lange Water. Dit verkeer moet immers voorrang verlenen aan het parallel aan Lange Wal rijdende fietsverkeer en de in dezelfde richting overstekende voetgangers. Aan de hand van deze visuele beoordeling is geconcludeerd dat de afstand tussen de nieuwe aansluiting en Lange Water voldoende is om de eventuele wachtrij bij het rechts afslaande verkeer te faciliteren.](#)

In paragraaf 4.2 worden de begrippen verkeersveiligheid en doorstroming, langzaam verkeer en openbaar vervoer geen enkele keer genoemd. In 2012 waren dit de belangrijkste doelgroepen.

[De reden waarom de gemeente van Wereldhave aanvullende verkeersonderzoeken met betrekking tot de gewenste aansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal heeft geëist, is juist om te kunnen beoordelen of de verkeersdoorstroming en de veiligheid bij het realiseren van een nieuwe aansluiting voor alle verkeerssoorten voldoende zijn gegarandeerd. In onze beoordeling is dit inderdaad het geval.](#)

Verwacht wordt dat ook vrachtverkeer na het realiseren van de nieuwe aansluiting een nieuwe aanrijroute (via Gildemeestersplein) naar de Schoutenstraat zal nemen.

Door het instellen van een inrijverbod voor vrachtverkeer vanaf de Lange Wal naar het Gildemeestersplein wordt dit zoveel mogelijk voorkomen.

Door in par. 4.3.2 van het bestemmingsplan te stellen dat het Lange Water geldt als hoofdontsluitingsweg, concludeert gemeente ook dat de Lange Wal niet geschikt is voor de ontsluiting van het winkelcentrum.

Door te zeggen dat het Lange Water geschikt is, wordt niet gezegd dat de Lange Wal niet geschikt is.

In de Presikhaafse verkeersstructuur zijn de IJssellaan en het Lange Water aangewezen als hoofdwegen met een belangrijke functie voor doorgaand verkeer. Verkeersdoorstroming is hier belangrijk. Te veel verstoring in de doorstroming door aansluitingen zijn op dergelijke wegen ongewenst.

De Lange Wal is evenals de Laan van Presikhaaf aangeduid als een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg waar een maximum snelheid van 50 km/uur geldt. Gebiedsontsluitingswegen zorgen primair voor de verkeersontsluiting van direct in de omgeving gelegen functies en verblijfsgebieden. Door gaand verkeer, dat geen relatie met de directe omgeving heeft, is hier ongewenst. De ontsluiting van de naast de Lange Wal gelegen parkeerterreinen van het winkelcentrum op deze gebiedsontsluitingsweg is daarom niet in strijd met het categoriseringsbeleid.

Nergens wordt vermeld dat met het realiseren van de nieuwe aansluiting tegelijk ook weer een oude ongewenste sluiproute (vanaf de Lange Wal via de nieuwe aansluiting en het Gildemeestersplein naar tankstation) wordt hersteld.

Met het openstellen van de aansluiting ontstaat inderdaad de mogelijkheid om vanaf de Lange Wal via het Gildemeestersplein naar het tankstation te gaan. Het beperkte aantal automobilisten ten opzichte van het overige verkeer zal echter geen invloed hebben op de totale verkeersafwikkeling.

4.3.2 Bewonersvariant

De door bewoners aangedragen ontsluitingsvariant via het Lange Water is niet verder door Wereldhave uitgewerkt, omdat de supermarkten Albert Heijn en Aldi deze variant niet willen.

De conclusie ten aanzien van de bewonersvariant is zorgvuldig tot stand gekomen. Een belangrijk negatief aspect van de bewonersvariant is dat de aansluiting geregeld moet worden middels verkeerslichten. Omdat de aansluiting zich in het invloedsgebied van de met verkeerslichten geregelde kruispunten tussen Lange Water – Lange Wal en Lange Water – IJssellaan bevindt, is een koppeling tussen de kruispunten noodzakelijk. Effect van een koppeling is dat door de benodigde coördinatie tussen de regelingen de cyclustijd met circa 10 tot 15 seconden toeneemt. Daarnaast draaien de drie gekoppelde kruispunten de maatgevende regeling, in dit geval die op het kruispunt tussen Lange Water en Lange Wal. Deze regeling kent in de autonome situatie 2025 reeds een cyclustijd van 125 seconden. Door de koppeling neemt dit toe tot circa 140 seconden. De andere kruispunten zullen dezelfde regeling gaan draaien, waardoor op het kruispunt Lange Water – IJssellaan de cyclustijd toeneemt van 97 naar 140 seconden. Dit is een zeer ongewenst effect en om deze reden is geconcludeerd dat een rechtstreekse aansluiting van het Gildemeestersplein op Lange Water (sterk) wordt afgeraden. Dit is ontwerptechnisch niet oplosbaar. De supermarkten zijn in dit kader niet naar hun mening gevraagd.

Voor de linksafstrook in Lange Water naar Lange Wal moeten bomen worden gekapt.

Dit is onjuist. De bestaande bomen kunnen worden gehandhaafd.

4.4 Conclusie

Voor de overige zienswijze wordt verwezen naar de rapportages van BuroDB en RHDHV

De beantwoording van de zienswijzen in deze rapportages volgt op de navolgende bladzijden.

BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN IN SECOND OPINION VAN BURO DE BOER (bijlage 14 zienswijze EVV De Stoere Houtman)

1. Inleiding

Blz. 1: In de inleiding wordt alleen aangegeven dat het winkelcentrum wordt gemoderniseerd om nieuwe winkelformules aan te kunnen trekken en bezoekers beter van dienst te zijn.

Dit is te zwak uitgedrukt en niet de hoofdreden van moderniseren. De revitalisatie van het winkelcentrum is noodzakelijk om de concurrentiekracht van het winkelcentrum te verbeteren, zodat wordt voorkomen dat het winkelcentrum leegloopt. In tegenstelling tot Kronenburg gaat het al jaren erg slecht met winkelcentrum Presikhaaf. Verschillende winkelketens hebben aangegeven dat zij met de komst van Wereldhave hun vertrek nog even hebben uitgesteld in afwachting van de verbeterplannen van Wereldhave. De revitalisatie is dus hard nodig.

Blz. 3: De balans van sloop en nieuwbouw is dat er 164 m² aan bvo voor het winkelcentrum bij komt.



Het totaal aantal m² bvo van het winkelcentrum Presikhaaf bedraagt 33.200 m². De uitbreiding van het winkelcentrum met 164 m² bvo (+ 0,5 % vloeroppervlak) is daarmee vrijwel te verwaarlozen.

Blz. 3: Het verschil in afstand tussen de oude en de nieuw aansluiting is 20 meter



In de oude situatie was de opstelvaklengte voor het kruispunt Lange Water circa 60 meter, in de nieuwe situatie circa 80 meter. Het verschil in opstelvaklengte is daarmee circa 30%, hetgeen verkeerskundig een relevant verschil is.

2.1 Ontbreken onderbouwing

Blz. 5: De motivatie voor nieuwe aansluiting ontbreekt.

In paragraaf 1.2 en in paragraaf 4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op de aanleiding van dit bestemmingsplan. Daar vloeit het nut en de noodzaak uit voort. Ook in de samenvatting van de beantwoording van de zienswijze wordt hier op ingegaan. Het parkeerterrein Gildemeestersplein wordt nu, in vergelijking met de parkeerterreinen Kramersgildeplein en Langebachstraat, slecht gebruikt. Met een nieuwe aansluiting op de Lange Wal wordt het Gildemeestersplein beter bereikbaar. Daarmee wordt een evenwichtiger gebruik van alle parkeervoorzieningen rond het winkelcentrum bereikt. De ingreep is nodig om een betere loop in het winkelcentrum te krijgen zodat met name de oostzijde van het winkelcentrum weer aantrekkelijker wordt als vestigingsplek voor winkeliers. Een goed functionerend winkelcentrum was ook een belangrijk uitgangspunt in het ontwikkelplan Presikhaaf uit 2003.

Blz. 6: In het verkeerbesluit 2012 werd juist aangegeven waarom het financieel-economisch beter was om aansluiting Lange wal af te sluiten.

Nu, 5 jaar later, is duidelijk dat de financieel-economische effecten van het afsluiten van het parkeerterrein in 2012 zwaarder zijn geweest dan destijds ingeschat. De recessie heeft het gehele winkelcen-

trum getroffen. Maar opvallend is dat juist het oostelijk deel van het winkelcentrum sinds de afsluiting slechter is gaan functioneren. Ook is het gebruik van het parkeerterrein Gildemeestersplein meer teruggelopen dan de overige parkeerterreinen rond het winkelcentrum. Door de afsluiting is de bereikbaarheid vanaf de richting Pleijweg (N325) minder geworden. Hierdoor functioneert het winkelcentrum nu minder als een stadsdeelcentrum, zoals dat in het Ontwikkelingsplan Presikhaaf beschreven staat. Economisch onderzoek naar het functioneren van supermarkten in Arnhem bevestigt dat, in vergelijking met andere gemeenten, in Arnhem Noord veel koopkracht weg vloeit naar de omliggende gemeenten.

2.2 Plan staat haaks op beleid

Blz. 6/7: De in 2012 aangegeven bezwaren op de afsluiting heeft de gemeente destijds met goede en zwaarwegende argumenten afgewezen. Deze argumenten voor afwijzing (nu nog onverminderd van kracht) waren destijds:

(in blauw wordt hieronder aangegeven waarom de gemeente de argumenten nu in een iets ander daglicht plaatst)

- De Lange Wal is een van de drukste en meest onveilige hoofdwegen van Presikhaaf, te krap om doorgaand auto- en busverkeer en fietsbewegingen te kunnen afhandelen.

De genoemde passage heeft betrekking op de oude situatie in 2012, voordat de weg werd gereconstrueerd. In de actuele situatie heeft de weg een nieuw profiel met aanliggende fietspaden en duidelijke halteplaatsen voor de bus. Bovendien is, juist om de geschetste problematiek te verminderen, de aansluiting van de Lange Wal op het Lange Water geoptimaliseerd. Hiertoe is het aantal en de lengte van de opstelvakken voor het kruispunt vergroot, is voor de bus een vrijliggende busstrook met halte aangelegd en is het kruispunt Lange Water zelf opnieuw ingericht. Dit was alleen mogelijk in combinatie met het verwijderen van de aansluiting op de oude plaats.

- Ter hoogte van de oude toegangen vonden in de periode voor 2012 veel ongevallen plaats.

In tegenstelling tot de toegang tot het Gildemeestersplein is de toegang bij het Kramersgildeplein uiteindelijk toch niet afgesloten. Wel is de toegang in het kader van de reconstructie aangepast en veiliger vormgegeven. In de periode 2012-2015 zijn er sindsdien geen ongevallen ter plaatse meer geregistreerd. Over de periode 2016-2017 zijn nog geen cijfers beschikbaar.

- Onduidelijke structuur door aan alle kanten ontsluitingspunten.

Bij dit argument is destijds onvoldoende onderkend dat meerdere ontsluitingen van de parkeerterreinen ook leidt tot lagere verkeersintensiteiten per ontsluiting. Het verkeer wordt immers beter verdeeld over alle beschikbare aansluitingen. Daarom wordt verwacht dat, nadat nu het Gildemeestersplein weer op de Lange Wal wordt aangesloten, deze nieuwe aansluiting minder intensief zal worden gebruikt dan destijds in de situatie van voor 2012, toen er sprake was van slechts één aansluiting op de Lange Wal en géén op de IJssellaan.

Bij onvoldoende bewegwijzering naar de parkeerterreinen zouden meerdere aansluitingen tot verwarring kunnen leiden bij consumenten die het winkelcentrum voor het eerst bezoeken. Waar nodig zal de bewegwijzering worden aangepast. Verder zullen de tegenwoordige autonavigatiesystemen niet bekende bezoekers, zover dat nodig is, helpen om de meest efficiënte weg naar en van de parkeerterreinen te vinden.

- Een toegang tot het parkeerterrein is lastig te combineren met de geplande middenberm.

De beschrijving gold voor de situatie voor de reconstructie in 2012. Een essentieel verschil met toen, is dat nu het paviljoen naast het winkelcentrum is gesloopt. De nieuwe aansluiting kan daarom verder van het kruispunt met het Lange Water worden aangelegd. De eerder toegevoegde opstelcapaciteit voor de kruising met het Lange Water kan hierdoor volledig gehandhaafd blijven. Zonder sloop van het paviljoen was dit niet mogelijk geweest. In het op 12 september 2017 gepresenteerde ontwerp voor de aansluiting is bovendien een betere, logischer plek voor de voetgangersoversteek gepresenteerd, namelijk net ten westen van de nieuwe aansluiting. Deze plek is beter omdat het merendeel van het verkeer van/naar de aansluiting richting Lange Water rijdt en dus gebruik maakt van het oostelijk deel van de Lange Wal, zonder hierbij de voetgangersoversteek te hoeven kruisen.

- Parkeerterreinen zijn nu op IJssellaan aangesloten die met verkeerslichten zijn beveiligd.

Dit klopt. In de afgelopen vijf jaar is echter gebleken dat een enkele aansluiting van het Gildemeestersplein onvoldoende aantrekkelijk is om het oostelijk deel van het winkelcentrum goed te

laten functioneren. Verschillende winkels zijn al weggetrokken en juist in dit deel is er veel leegstand.

Door bij het Gildemeestersplein een tweede aansluiting (op de Lange Wal) te realiseren (zoals ook het geval is bij het goed functionerende Kramersgildeplein), wordt de aantrekkelijkheid van het oostelijk deel van het winkelcentrum verbeterd zodat hier weer een goed vestigingsklimaat voor winkeliers ontstaat.

- Winkelbezoek via de Lange Wal kan op de Langenbachstraat parkeren.

Dit effect is sinds de afsluiting van de toegang tot het Gildemeestersplein inderdaad opgetreden. In tegenstelling tot op het Gildemeestersplein is op het parkeerterrein Langenbachstraat vaak nauwelijks een parkeerplaats te vinden.

Indien in het kader van de revitalisatie van het winkelcentrum géén aansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal wordt gerealiseerd, wordt verwacht dat de bezoekersdruk op het parkeerterrein Langenbachstraat verder zal toenemen. Het gevolg hiervan kan zijn dat bezoekers tijdens de drukke uren van het winkelcentrum ook (weer) op de Keulse Slag en in omgeving Houtmanstraat gaan parkeren. Een effect waar de omwonenden in 2012 erg bevreesd voor waren en als argument hebben aangedragen tegen de afsluiting van de toegang.

3.1 Parkeervraag

Blz. 8: De gevraagde onderzoeken zijn niet verstrekt.

Zie hiervoor het eerder gegeven antwoord in de zienswijze EVV De Stoere Houtman bij paragraaf 2.3.1

Blz. 9. Gangbaar is dat donderdag en zaterdag worden meegenomen in parkeeronderzoeken.

Bovenstaande is juist. Daarom is door Ecorys in het parkeeronderzoek 4 maal de parkeerdruk geregistreerd: 2 keer op donderdag 6 november en 2 keer op zaterdag 8 november 2014¹. Beide dagen om 12.00 en 14.00 uur. Uit eerdere parkeeronderzoeken gehouden door Ecorys is gebleken dat de maatgevende parkeerdruk zich voordoet op zaterdagmiddag.

Blz. 9: De parkeeronderzoeken van Ecorys (2014) zijn gedateerd. Sinds 2014 hebben zich verschillende ontwikkelingen op het winkelcentrum voorgedaan. De onderzoek zijn daarom niet representatief.

Het parkeeronderzoek uitgevoerd door Ecorys is inderdaad in 2014 uitgevoerd. De parkeervraag van de geplande ontwikkelingen rondom het winkelcentrum zijn in de verrichte analyse naar de restcapaciteit theoretisch met behulp van de CROW parkeerkencijfers meegenomen. Daarmee ontstaat een volledig en representatief beeld van de huidige parkeerdruk rondom het winkelcentrum.

Blz. 10: Op basis van de twee gedateerde parkeeronderzoeken is niet vast te stellen wat de parkeerbehoefte en maximale bezettingsgraad van het winkelcentrum is.

Zie voorgaande reactie. Op basis van de bezetting, inclusief de theoretische parkeervraag van de ontwikkelingen en de beschikbare parkeercapaciteit, is goed vast te stellen hoeveel de parkeerbehoefte en bezettingsgraad van het winkelcentrum is.

Blz. 10/11: Ook zou er in het onderzoek een relatie moeten worden gelegd tussen de (nieuwe) ingangen en de parkeervelden. Niet volstaan kan worden met één totale parkeercapaciteit van alle parkeervelden tezamen.

Conform CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie; okt. 2012) bedraagt de acceptabele loopafstand voor winkelen 200 tot 600 meter. Dit is afhankelijk van de aantrekkelijkheid van de looproute, de parkeerordening en prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. Met andere woorden, mensen laten zich sturen en kiezen niet standaard voor de parkeerplaats met de kortste loopafstand.

De totale lengte van het winkelcentrum bedraagt in de huidige situatie circa 500 meter. Het winkelcentrum is verder circa 100 tot 150 meter breed. Daaruit wordt geconcludeerd dat de verschillende parkeerterreinen rondom het winkelcentrum allen zijn gelegen binnen acceptabele loopafstanden. Zeker in combinatie met de nieuwe positie van de ingangen, die meer centraal verdeeld over het winkelcentrum worden gerealiseerd, liggen de parkeervoorzieningen binnen acceptabele loopafstand. Uitwisse-

¹ Ecorys: Parkeerbehoefte winkelcentrum Presikhaaf: Actualisatie van de parkeerbehoefte bij realisatie van studentenwoningen d.d. 19 januari 2015. Pagina 7.

ling tussen de parkeerterreinen is hierdoor goed mogelijk, waarmee de parkeercapaciteit rondom het winkelcentrum functioneert als een totale parkeercapaciteit van alle parkeervelden tezamen.

3.2 Parkeercapaciteit

Blz. 11: De effecten van de bestemmingswijziging Presikhaaftoren (+ 36-59 parkeerplaatsen) zouden ten laste moeten komen van gebied E, niet van de gehele parkeercapaciteit. Ook komen in gebied E 40 parkeerplaatsen te vervallen a.g.v. de uitbreiding van het winkelcentrum. Ten onrechte wordt uitgegaan van de zaterdag i.p.v. de donderdagavond. Daarmee klopt de berekening van de bezettingsgraad niet.

In gebied E zijn in de huidige situatie 352 parkeerplaatsen beschikbaar. Tijdens de parkeerdrukmeting in 2014 zijn de volgende bezettingen geconstateerd: 88, 145, 134 en 151. Maximaal neemt de bezetting als gevolg van ontwikkelingen toe met 59 parkeerplaatsen. Dat leidt tot een bezetting van 147, 204, 193 en 210 parkeerplaatsen. Als gevolg van de geplande ontwikkelingen aan het winkelcentrum is in de worst-case situatie een parkeervraag van 9 parkeerplaatsen berekend. Dit geeft op het maatgevend moment een bezetting van 219 parkeerplaatsen op terrein E. De toekomstige parkeercapaciteit komt overeen met de bestaande parkeercapaciteit. Inclusief benodigde parkeerplaatsen voor de planontwikkeling bedraagt de parkeerdruk op het maatgevende moment circa 63% (219/352). Dit ligt ruim onder de grenswaarde van 85%. Daarmee is op terrein E sprake van een acceptabele parkeersituatie.

Blz. 12: Ten onrechte wordt gebied A bij de berekening de capaciteit van het Kramersgildeplein betrokken.

Verwezen wordt naar het voorgaande antwoord.

Blz. 12: Conclusie: er is in het kader van het bestemmingsplan Aansluiting Lange Wal onvoldoende onderzoek gedaan naar exacte parkeervraag en bezettingsgraad.

Zie voorgaande reacties. Hieruit blijkt dat bovenstaande conclusie niet juist is. Zoals is aangetoond zijn er voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar om de toekomstige parkeervraag te faciliteren.

3.3 Verkeersgeneratie

Blz. 13: De gehanteerde uitgangspunten voor de verwachte verkeersgeneratie worden in par. 4.3 van verkeersonderzoek onvoldoende onderbouwd en te algemeen gesteld.

Bovenstaande is onjuist. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is door CROW een publicatie uitgebracht met kencijfers voor de verkeersgeneratie en parkeren². Bij gebruik making van de kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en de ligging ten opzichte van het centrum. De onderbouwing van de te hanteren kencijfers is duidelijk beschreven in de notitie over parkeren en verkeer.

Vervolgens kan voor verschillende functies de verkeersgeneratie worden berekend. Voor ontwikkelingen bij winkelcentrum Presikhaaf is het geoorloofd om de verkeersgeneratie te berekenen op basis van de functie 'wijkwinkelcentrum groot'. In dit geval is juist ervoor gekozen de verkeersgeneratie specifiek voor de geplande supermarkten in beeld te brengen, als zijnde solitaire functies. Daarmee is sprake van een worst-case berekening.

4.1 Model en uitgangspunten verkeersonderzoek (reactie second opinion verkeersmodel door RHDHV)

Blz. 14: In opdracht van EVV De Stoere Houtman is door RHDHV een second opinion rapportage opgesteld. In de rapportage wordt geconcludeerd:

- De nieuwe functies in het winkelcentrum zijn onvoldoende meegenomen
- De output van het statisch model is ongeschikt als input voor het dynamisch model
- De fouten zijn niet te herstellen door handmatige verhoging van de intensiteiten op basis van actuele VRI gegevens
- De input, en daarmee ook de output van het dynamisch model klopt daarmee niet.

² CROW publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012). De achterliggende kentallen heeft Goudappel Cof-feng in opdracht van CROW verzameld en geanalyseerd.

REACTIE OP SECOND OPINION VERKEERSMODEL DOOR RHDHV

Beantwoording onderzoeksvragen

1. De nieuwe functies aan de oostzijde van het plein zijn niet of onvoldoende meegenomen in het statisch model voor de toekomstige situatie.

In het statische verkeersmodel Arnhem – Nijmegen is een prognose opgesteld voor het jaar 2025. Hierin bevinden zich de vastgestelde ontwikkelingen alsmede een landelijk groeiscenario waarmee de autonome groei is bepaald. In het prognosejaar is tevens ontwikkeling van het winkelcentrum Presikhaaf voorzien, wat leidt tot een toename van de verkeersgeneratie op alle aansluitingen rondom het winkelcentrum van ruim 3.100 mvt/etmaal. Deze groei is als uitgangspunt gehanteerd voor het onderzoek naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Ons inziens is daarmee de ontwikkeling van het winkelcentrum zoals nu gepland door Wereldhave voldoende meegenomen in het statische verkeersmodel.

2. De output van het statisch model is daardoor ongeschikt als input voor een simulatie.

Zie reactie 1 – de output uit het statische verkeersmodel is wel geschikt als input voor de simulatie. De simulatie is gemaakt om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te analyseren. Het maatgevend moment hiervoor betreft het **avondspitsuur**. Zoals in de notitie verkeer en parkeren is beschreven (pagina's 10 en 11) neemt de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling feitelijk af. In de worst-case situatie is een toename berekend van 70 aankomsten en 70 vertrekken in het spitsuur voor het gehele winkelcentrum. Gemiddeld komt dit neer op maximaal circa 1 aankomende en 1 vertrekkende auto per minuut.

3. De fouten in het model zijn niet zonder meer te herstellen door de stromen in de omliggende VRI's handmatig te verhogen.

Zie reacties punten 1 en 2. Om de simulatie meer te laten aansluiten op de praktijksituatie zijn de kruispuntstromen uit het verkeersmodel vergeleken met recente verkeerstellingen uit de verkeerslichten. Hierin zijn over een langere periode de relatief drukke dinsdag en donderdag geanalyseerd. Hieruit is geconcludeerd dat de rijrichtingen op de kruispunten in het verkeersmodel in de huidige situatie goed overeenkomen met de praktijk, maar dat de kruispuntbelasting over het geheel in het spitsuur laag is. Daarom is gerekend met een hogere kruispuntbelasting. Deze hogere verkeersbelasting is tevens in de analyse van het prognosejaar 2025 in de referentiesituatie en het plan (met nieuwe aansluiting) gehanteerd. Het verkeersbeeld in het avondspitsuur komt hierdoor overeen met de bestaande situatie.

4. Indien de output van het statisch model zonder bewerking is gehanteerd als input voor een dynamische simulatie is de waarde van deze simulatie zeer beperkt. Aanvulling is nodig t.a.v. concreet parkeergedrag en van bewoners t.a.v. buspassagiers, fietsers en voetgangers langs de Lange Wal.

Zie reacties punten 1, 2 en 3 – De output uit het statische verkeersmodel is niet zonder bewerking gehanteerd als input voor de analyse met behulp van de dynamische simulatie.

In de zienswijze wordt gevraagd rekening te houden met de gedragscomponent van weggebruikers. Op individueel niveau simuleren is niet mogelijk. Dit is ook niet het niveau waarop het effect van bestemmingsplanwijzigingen wordt beoordeeld. Het verkeer- en parkeergedrag is persoonlijk en zeer diffuus. De ene persoon kiest voor een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de eindbestemming, terwijl een andere persoon kiest voor de weg van de minste weerstand en parkeert op een locatie die eenvoudig bereikbaar is en gegarandeerd leidt tot een beschikbare parkeerplaats.

Aanvullend advies

Conclusie over bewonersvariant aansluiting Lange Water is te snel getrokken. Met aanpassingen in het ontwerp lijken minpunten eenvoudig te voorkomen.

De conclusie ten aanzien van de bewonersvariant is zorgvuldig tot stand gekomen. Een belangrijk negatief aspect van de bewonersvariant is dat de aansluiting geregeld moet worden middels verkeerslichten. Omdat de aansluiting zich in het invloedsgebied van de met verkeerslichten geregelde kruispunten tussen Lange Water – Lange Wal en Lange Water – IJssellaan bevindt is een koppeling tussen de kruispunten noodzakelijk. Effect van een koppeling is dat door de benodigde coördi-

natie tussen de regelingen de cyclustijd met circa 10 tot 15 seconden toeneemt. Daarnaast draaien de drie gekoppelde kruispunten de maatgevende regeling, in dit geval die op het kruispunt tussen Lange Water en Lange Wal. Deze regeling kent in de autonome situatie 2025 reeds een cyclustijd van 125 seconden. Door de koppeling neemt dit toe tot circa 140 seconden. De andere kruispunten zullen dezelfde regeling gaan draaien, waardoor op het kruispunt Lange Water – IJssellaan de cyclustijd toeneemt van 97 naar 140 seconden. Dit is een zeer ongewenst effect en om deze reden is geconcludeerd dat een rechtstreekse aansluiting van het Gildemeestersplein op Lange Water (sterk) wordt afgeraden. Dit is ontwerptechnisch niet oplosbaar.

4.2 Resultaten verkeersonderzoek

Blz. 15: De cyclustijd van 125 seconden van het kruispunt Lange Wal-Lange Water is nu al boven de maximale gewenste cyclustijd van 120 seconden. De redenatie, dat een geringe toename naar 128 seconden nauwelijks gemerkt zal worden, is niet acceptabel.

De cyclustijd op het kruispunt Lange Water – Lange Wal is berekend in de maatgevende worst-case avondspitsperiode (piekuur op de drukste dag), waarin in elke cyclus rekening is gehouden met het oversteken van langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Vanwege de relatief lange oversteeklengtes kennen beide verkeersdeelnemers een relatief lange groentijd. Op momenten waarop zich in het piekuur geen overstekend langzaam verkeer bevindt in de cyclus is de cyclustijd aanzienlijk korter en ligt deze ruim onder de gewenste cyclustijd van 120 seconden.

Blz. 15: Er is geen rekening is gehouden met gewenste prioriteit voor openbaar vervoer en korte wachttijden voor langzaam verkeer.

In de analyse is rekening gehouden met prioriteit voor het openbaar vervoer zoals dit in de huidige regeling aanwezig is. Om tegemoet te komen aan de wens om de wachttijd voor fietsverkeer te verkorten, is het mogelijk om een nadere verkenning te doen naar de optimalisatiemogelijkheden tussen de prioriteit voor het openbaar vervoer en de wachttijd voor fietsers en voetgangers.

Blz. 15/16: Voor linksafslaand verkeer van Lange Water naar Lange Wal is verlenging van 65 naar 100 meter noodzakelijk. Uit metingen blijkt dat hier slechts 75 tot 80 meter beschikbaar is.



Hier lijkt sprake van een misverstand. In de aanwezige figuur bij de zienswijze is de wachtrij geprojecteerd op het wegvak van Lange Wal. In de analyse wordt het linksaf opstelvak gelegen op Lange Water richting Lange Wal bedoeld. Voor verlenging van dit opstelvak is voldoende ruimte beschikbaar.

Blz. 16/17: Uit figuur 4.2 (blz. 16 van second opinion BuroDB) blijkt dat de opstellengte op de Lange Wal tussen het Lange Water en de nieuwe aansluiting in plansituatie onvoldoende is voor de verwachte wachtrijlengte.

De figuur is afgeleid van figuur 5.3 op blz. 17 uit het onderzoek "Ontwikkeling winkelcentrum Presikhaaf Arnhem, Verkeer, parkeren en expeditie". Naar aanleiding van deze opmerking is de rapportage op dit punt nog eens zorgvuldig bekeken. De beschikbare opstellengte voor het kruispunt bedraagt circa 80 meter in plaats van 100 meter en is niet correct in figuur 5.3 weergegeven.

Het risico op terugslag van de wachtrij tot op de nieuwe aansluiting is op basis van de gewijzigde informatie opnieuw beoordeeld. Paragraaf 5.2.3 "Wachtrijlengten" in de onderzoeksrapportage "Ontwikkeling winkelcentrum Presikhaaf Arnhem, Verkeer, parkeren en expeditie" is op de nieuwe bevindingen aangepast. Ook zijn de verwachte gemiddelde maximale wachtrijlengten in de figuren 5.1 en 5.3 nu juist weergegeven. De gewijzigde rapportage is bij de stukken voor het vast te stellen be-

stemmingsplan gevoegd. De conclusie, dat de wachtrij op de Lange Wal voor het kruispunt Lange Water incidenteel (niet structureel) terugslaat op/voorbij de locatie van de te realiseren aansluiting, blijft daarbij ongewijzigd."

Blz. 17: Het beschouwen van de verliestijden op het kruispunt in het onderzoek lijkt zinloos. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

4.3 Vigerend bestemmingsplan en gemeentelijk beleid

Blz. 17/18: De argumenten voor afsluiting in 2012 (verbeteren doorstroming autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer) en het verhogen van verkeersveiligheid zijn nu onverminderd van kracht. Het creëren van een nieuwe aansluiting op de Lange Wal past niet binnen visie van gemeente op functioneren van deze weg.

Zie hiervoor de beantwoording van de opmerking onder paragraaf 2.2 van de Second opinion rapportage van BuroDB.

4.4 Fietsverkeer

Blz. 18/19: In Beleidsnota Fietsverkeer "Nieuwe verbindingen, nieuwe fietsers" staat Lange Wal aangegeven als een onderdeel van het hoofdfietsnetwerk, dat niet voldoet aan minimum eisen.

Bij de reconstructie van de Lange Wal is de situatie voor fietsers verbeterd doordat de fietssuggestiestroken vervangen zijn door aanliggende fietspaden. In de Beleidsnota Fietsverkeer wordt voor het stedelijk hoofdfietsnetwerk voor dergelijke fietspaden uitgegaan van een breedte van 2,00 meter in rood asfalt. Omdat de genoemde fietspaden op de Lange Wal weliswaar in rood asfalt zijn uitgevoerd, maar smaller zijn dan 2,00 meter, zijn ze in de nota gekwalificeerd als "voldoet niet aan minimum eisen". De aanwezigheid van de busroute maakt het echter niet mogelijk de fietspaden te verbreden.

Blz. 19: Met het realiseren van de nieuwe aansluiting ontstaat een extra onderbreking van de fietsvoorziening op de Lange Wal. Dit doet afbreuk aan de afwikkeling van het fietsverkeer.

De Lange Wal is een voorrangsweg waar ook fietsers voorrang hebben op verkeer van de zijwegen. Een extra aansluiting doet daarom geen afbreuk aan de afwikkeling van het fietsverkeer. Wel heeft de gemeente vanuit dit oogpunt een voorkeur aangegeven voor een zogenaamd compact kruispunt met aanliggende fietspaden in plaats van een oplossing met een uitgebogen fietspad. Bij uitgebogen fietspaden is de kans groter dat voor het kruispunt wachtende voertuigen het fietspad blokkeren.

Blz. 19: Uit een afstudeerrapportage van een student van de universiteit Twente blijkt dat het kruispunt Lange Water-Lange wal als vierde slechtste VRI scoort wat betreft fietsvriendelijkheid. De plannen voor een nieuwe aansluiting op de Lange Wal verergeren deze situatie.

Zie reactie onder 5.2.

5.1 Inleiding

Blz. 21: De Lange Wal is in 2012/2013 afgestemd op functie langzaam verkeer en openbaar vervoer. Door het realiseren van de nieuwe aansluiting zal sprake zijn van meer conflicten met deze doelgroepen en zal per saldo kans op ongevallen toenemen.

In tegenstelling tot de toegang tot het Gildemeestersplein is de toegang bij het Kramersgildeplein uiteindelijk toch niet afgesloten. Wel is de toegang in het kader van de reconstructie aangepast en veiliger vormgegeven. In de periode 2012-2015 zijn er sindsdien geen ongevallen ter plaatse meer geregistreerd. Over de periode 2016-2017 zijn nog geen cijfers beschikbaar. Overigens heeft de aansluiting met het Gildemeestersplein alleen te maken met fietsers in één richting.

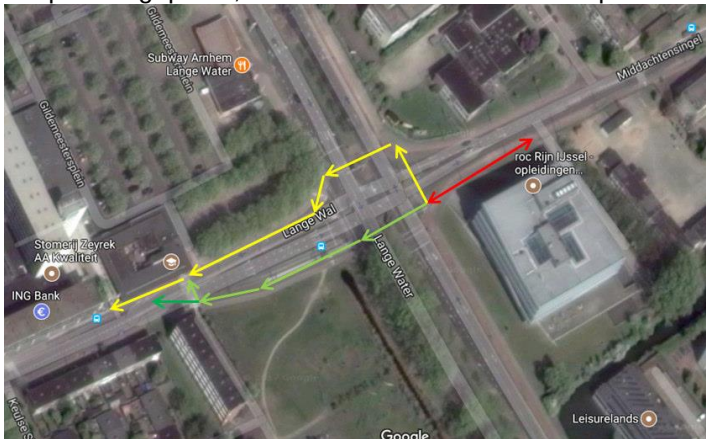
5.2 Huidige situatie

Blz. 21: Door de toename van de cyclustijd het kruispunt Lange Water (+ 3 sec.) wordt de kans op roodlichtnegatie door scholieren groter. Daarmee ontstaat een toename van onveilige situaties bij het oversteken.

De maximale cyclustijd op het kruispunt doet zich alleen voor in de avondspitsperiode. Tijdens de avondspitsperiode hebben de meeste scholieren het schoolgebouw al verlaten. In de middagperiode, als de scholieren naar huis gaan, is de cyclustijd van de regeling aanzienlijk korter.

Blz. 22/23: Scholieren op brommers, scooters en de fiets rijden nu vanuit het Rijn IJssel College aan de zuidzijde van de Lange Wal tegen de rijrichting van het fietspad in naar de meest gunstige plek op

de Lange Wal om over te steken. Dit is bij de plek waar nu de nieuwe aansluiting van het Gildemeestersplein is gepland, omdat daar de middenberm ophoudt.



De gemeente biedt in deze situatie als wegbeheerder een zeer gebruikelijke en veilige weginrichting aan, met aan beide zijden aparte voorzieningen voor fietsers. Indien scholieren (overigens ook buurtbewoners) op deze voorzieningen toch doelbewust tegen de voorgeschreven rijrichting in rijden, doen zij dat op eigen risico. Het realiseren van een nieuwe aansluiting op de Lange Wal biedt geen oplossing ter voorkoming van dit ongewenste gedrag. Wellicht kan het wijkplatform Presikhaaf bij de school aandacht vragen voor het ongewenste gedrag van de scholieren.

Blz. 23/24: Uit onderzoek TU Twente blijkt dat op het kruispunt Lange Water nu al het rode licht massaal door bromfietsers wordt genegeerd. Een goede analyse hiervan is noodzakelijk. Deze ontbreekt in het kader van het ontwerp bestemmingsplan.

Over de genoemde kruising rijden veel bussen van het openbaar vervoer. Omdat deze bussen absolute prioriteit binnen de verkeersregeling krijgen, nemen de wachttijden voor het overige verkeer toe en ontstaat soms een (weliswaar geringe) overschrijding van de gewenste maximum cyclustijd. Een nadere afweging in de prioritering van de diverse buslijnen in de regeling zou hierin verbetering kunnen brengen, zodat de gewenste maximum cyclustijd niet meer wordt overschreden. Het gaat hier om een betere afweging tussen een openbaar vervoerbelang (zoveel mogelijk prioriteit busverkeer) en een belang voor fietsverkeer (acceptabele maximale wachttijden).

5.3 Beoordeling voorkeursvariant ontwerp

Blz. 25: Voor beoogde locatie voor de voetgangersoversteekplaats is aan de zuidzijde van de Lange Wal onvoldoende opstelruimte op het trottoir aanwezig.

De beschikbare ruimte op het trottoir is 1,20 meter. De gemeente Arnhem hanteert dit als een minimum maat voor een trottoir. Deze beschikbare breedte is inderdaad niet ruim. Gezien de beperkte hoeveelheid voetgangers is deze situatie echter wel acceptabel. Indien de bewoners van de VVE De Houtmanstraat bereid zijn om grond beschikbaar te stellen, kan de situatie comfortabeler worden gemaakt.

Blz. 26: Groepen scholieren te voet komen hier in een fuik terecht (het smalle trottoir voorlangs de woningen vanaf nr. 80) en zullen daarom op andere plekken dan de geplande zebra oversteken.



Dit is naar onze mening niet erg waarschijnlijk. Omdat de zebra direct aan het begin van het smallere trottoir ligt zullen de scholieren juist op deze plek een heel natuurlijke oversteekmogelijkheid krijgen. Deze oversteekplaats ligt bovendien buiten de nieuwe verkeersstroom Gildemeestersplein-Lange Water.

Blz. 26: Het trottoir aan de zuidzijde van de Lange Wal tussen de nieuwe oversteek en de Keulse Slag is te smal. Verwacht wordt dat hier meer mensen zullen lopen die onvoldoende breedte ter beschikking hebben.

We verwachten geen toename van voetgangers aan de zuidzijde tussen de nieuwe oversteekplaats en de Keulse Slag. Bij de Keulse Slag ligt ook een zebra (die in het kader van de nieuwe aansluiting overigens wordt verbeterd). De route via deze oversteek levert een kortere looproute op dan de looproute via de zuidzijde van de Lange wal en de nieuwe oversteek.

Blz. 28: De illegale fietsers aan zuidzijde Lange Wal zullen waarschijnlijk na het passeren van de mid-dengeleider bij de nieuwe aansluiting oversteken naar de juiste zijde van de Lange Wal.



Indien fietsers doelbewust tegen de voorgeschreven rijrichting in rijden, doen zij dat op eigen risico. Het realiseren van een nieuwe aansluiting op de Lange Wal biedt geen oplossing ter voorkoming van dit ongewenste gedrag.

Blz. 28/29: In het onderzoeksrapport van Goudappel wordt aangegeven dat fietsers op de Lange Wal uit westelijke richting waarschijnlijk weinig gebruik van de oversteekplek bij de nieuwe aansluiting zullen maken maar al eerder diagonaal de Lange Wal zullen oversteken. (fig. 5.8).



Fietsers en voetgangers zijn niet verplicht om bij een gemarkeerde oversteekplek over te steken. De gemarkeerde oversteek is bedoeld om fietsers die wat onzekerder zijn een veilige oversteek te bieden.

5.4 Routing expeditieverkeer

Blz. 30: Niet duidelijk is waarom het bevoorraden van de Aldi en Albert Heijn niet wordt gecombineerd. Het is niet mogelijk om de logistiek van de beide supermarkten op één plaats te combineren. Er is dan maar één plek beschikbaar terwijl er voor beide supermarkten een vrachtwagen kan arriveren.

Blz. 30: Een alternatieve aanrijroute via het Kramersgildeplein en de Schoutenstraat is vermoedelijk de meest veilige oplossing.

In het voorliggende ontwerp dient vrachtverkeer vanaf de aansluiting Gildemeestersplein / IJssellaan het gebied in te rijden, vervolgens de supermarkten aan te doen en daarna via de nieuwe aansluiting op de Lange Wal het gebied te verlaten. Deze route maakt korter gebruik van het verblijfsgebied dan de genoemde route via het Kramersgildeplein - Schoutenstraat. De kortere route heeft de voorkeur boven de langere.

Blz. 30: Het weggrijpend vrachtverkeer kruist in de voorgestelde oplossing de voetgangersloper vanaf het parkeerterrein naar de toegang van het winkelcentrum.

Dit is juist. Voordeel is dat dit op één duidelijke plek gebeurt waar de (vrachtwagen)bestuurder (omdat deze in één rechte beweging naar de haaks op de rijrichting gelegen voetgangersloper toe rijdt) een prima overzicht heeft op beide zijden van de voetgangersloper.

Blz. 30: De Lange Wal is niet geschikt voor groot vrachtverkeer.

De Lange Wal is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Dergelijke wegen zijn prima geschikt voor het gebruik door grotere voertuigen zoals bussen en vrachtverkeer, zoals ook blijkt door de verschillende buslijnen die gebruik maken van de weg.

Blz. 30: Niet beschouwd is de mogelijkheid om het vrachtverkeer via de bestaande verbinding op het Lange Water bij het tankstation te laten rijden.

Deze langere routing van vrachtverkeer over het parkeerterrein is in verband met de verkeersveiligheid niet gewenst. Bovendien is de bedoelde verbinding niet geschikt voor vrachtverkeer en ligt deze in de nabijheid van de toegang van de Helixtoren (studentenflat).

5.5 Effecten openstellen nieuwe toegang Lange Wal voor vrachtverkeer

Blz. 32: Ook ander expeditieverkeer zal van de nieuwe toegang Lange Wal gebruik maken.

Dit is inderdaad een mogelijkheid. Andersoortige winkels genereren echter minder bevoorradingsverkeer dan een supermarktvestiging.

Blz. 32/33: Inrijdend vrachtverkeer vanaf de Lange Wal naar het winkelcentrum is niet gewenst, maar deze route is wel aantrekkelijk voor vrachtwagens omdat deze route korter is.

Het inrijden van de nieuwe toegang Lange Wal door vrachtwagens wordt door middel van bebording verboden. Voor logistiek verkeer naar de supermarkten is alleen inrijden vanaf de noordkant logisch vanwege de vormgeving van de laad- en losplaatsen.

Blz. 33: Het ontbreekt aan een goede onderbouwing voor de gekozen routing van het bevoorradingsverkeer.

Ook uit de aangehaalde interne mailcorrespondentie in de ingediende zienswijze blijkt, dat alle mogelijkheden zijn beschouwd en afgewogen. De gemeente komt alles afwegende tot de conclusie dat de voorgestelde routing van het bevoorradingsverkeer de logistiek beste en veiligste oplossing is.

5.6 Advies Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland (VVN)

Blz. 33: De Fietzersbond en VVN hebben op verzoek van de Stoere Houtman advies gegeven.

REACTIE OP ADVIES FIETZERSBOND

Opgemerkt wordt dat de Fietzersbond het advies heeft opgesteld op basis van eenzijdige informatie van de indieners van de zienswijze. De Fietzersbond heeft geen nadere informatie bij de gemeente gevraagd over de achtergronden en beweegredenen van de gemeentelijke voorstellen.

De Fietzersbond ziet de voordelen van een meer oostelijk gelegen aansluiting Lange Wal dan nu is voorgesteld. Een meer oostelijk ligging geeft meer ruimte voor overstekende fietsers aan de zuidzijde van de Lange Wal.

Een meer oostelijk ligging (op de oude plek) heeft als belangrijk nadeel dat in de spitsuren de kans groter is dat wachtrijen voor de verkeerslichten van het kruispunt Lange Water de aansluiting van het Gildemeestersplein blokkeren. Uit de gemeentelijk ontwerpuitwerking van de beoordeelde voorkeursvariant blijkt dat ook op de voorgestelde locatie van de aansluiting aan de zuidzijde van de Lange Wal voldoende ruimte beschikbaar is voor linksafslaande fietsers naar het Gildemeestersplein.

Aanbevolen wordt om de toe en uitritten naar het winkelcentrum zo uniform mogelijk aan te leggen. Een uitritconstructie waarbij fietsers en voetgangers voorrang hebben verdient de voorkeur.

In de gemeentelijk ontwerpuitwerking van de beoordeelde voorkeursvariant is dit ook in eerste instantie op deze wijze voorgesteld. Veilig Verkeer Nederland (VVN) heeft echter een ander advies uitgebracht: een uitgebogen fietspad. Omdat er geen doorslaggevende argumenten zijn voor of tegen één van beide ontwerp oplossingen, is nu voorgesteld het advies van VVN zoveel mogelijk te volgen.

Het verplaatsen van de ING-betaalautomaat is een goed idee.

Wereldhave heeft zich bereid verklaart zich in te willen zetten om de verplaatsing van de betaalautomaat te realiseren.

Het is aanbevelenswaardig om het fietspad ter hoogte van de aansluiting uit te buigen.

Deze opmerking is in tegenspraak met de hiervoor benoemde wens om aansluiting op de Lange Wal zo uniform mogelijk aan te leggen. Juist om deze reden heeft de gemeente in eerste instantie gekozen voor een uitwerking van een compacte vorm van de aansluiting, zoals dat ook op andere plekken aan de Lange Wal is aangelegd. Een vormgeving waarbij het noordelijk fietspad ter hoogte van de aansluiting is uitgebogen is een ook mogelijkheid. VVN stelt deze variant ook voor. Wat betreft verkeersveiligheid hebben beide varianten ieder hun eigen voor- en nadelen.

Goede vlakke opsluitbanden gebruiken voor de overgang van fietspad-voetpad.

Deze aanbeveling wordt in de besteksuitwerking overgenomen.

Zorg voor voldoende en kwalitatief goede fietsstallingmogelijkheden rond het winkelcentrum.

Deze aanbeveling wordt in de verdere uitwerking van de openbare ruimte rond het winkelcentrum overgenomen.

Bij voorkeur loopt de verharding van de fietsvoorzieningen bij kruispunten over de zijwegen door.

Deze aanbeveling wordt in de besteksuitwerking overgenomen.

REACTIE OP ADVIES VEILIG VERKEER NEDERLAND (VVN)

Volgens de richtlijnen CROW/ASVV is een uitvoering met een fietsstrook aan de noordzijde minder veilig.

Naar aanleiding van deze opmerking is conform de aanbevelingen van VVN het gemeentelijk ontwerp aangepast, zodat ter plaatse van de aansluiting een uitgebogen fietspad is ontstaan,

Fietsers die de Lange Wal oversteken hebben onvoldoende eigen ruimte in de middenberm.

Naar aanleiding van deze opmerking is conform de aanbevelingen van VVN het gemeentelijk ontwerp aangepast, zodat aan beide zijden van de aansluiting fietsers voldoende eigen ruimte in de middenberm hebben om zich op te kunnen stellen.

Doordat het fietspad aan de zuidzijde aanliggend is kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan door conflicten met fietsers die vanuit westelijke richting het kruispunt naderen.

Naar aanleiding van deze opmerking is conform de aanbevelingen van VVN het gemeentelijk ontwerp aangepast, zodat linksafslaande fietsers op de Lange Wal naar het Gildemeestersplein een veilige eigen opstelruimte hebben. Indien VVE Houtmanstraat grond beschikbaar wil stellen, ontstaat meer ruimte voor een meer comfortabelere situatie. Echter, ook de andere kruispunten aan de Lange Wal zijn op een compacte wijze vormgegeven. Deze oplossingen leiden niet tot een hoger risico op ongevallen dan gebruikelijk. De gemeente beschouwt de voorgestelde oplossing dan ook als veilig.

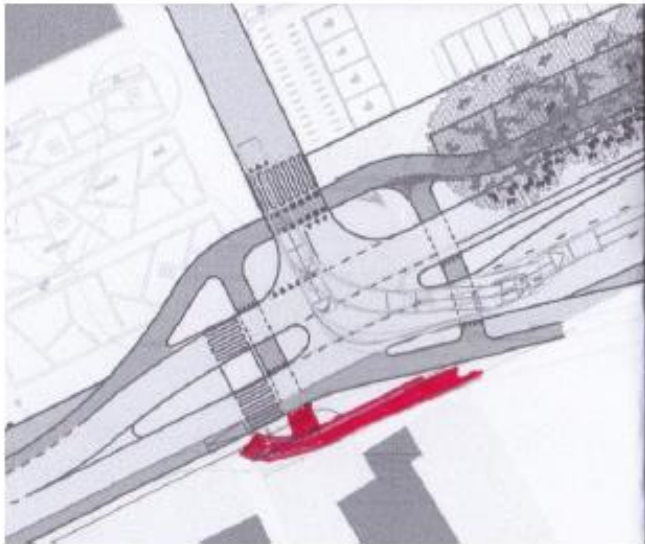
De opstelruimte voor voetgangers (bij de zebra) aan de zuidkant vraagt om aandacht.

De beschikbare ruimte is inderdaad niet riant. Indien EVV De Stoere Houtman grond beschikbaar wil stellen kan een meer comfortabele situatie worden gecreëerd.

Aanbevolen wordt:

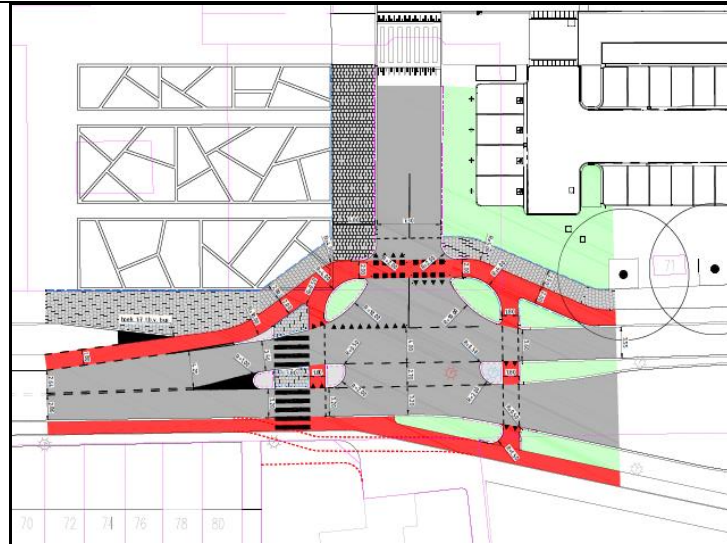
- Het fietspad aan de noordzijde van de aansluiting uit te buigen.
- Meer opstelruimte voor fietsers aan de zuidzijde in het ontwerp opnemen.
- Overstekende fietsers een rustpunt in de middenberm aanbieden.
- Voldoende aandacht besteden aan noodzakelijke ruimte voor voetgangers.

Op basis van haar aanbevelingen stelt VVN de volgende oplossing voor:



VVN pleit met deze schets, in tegenstelling tot de gemeentelijke voorkeur, voor een kruispunt met meer uitgebogen, vrijliggende fietsoversteken. Ook de argumenten voor deze oplossing zijn verkeerskundig legitiem. Beide oplossingen kennen specifieke voor- en nadelen, zonder dat gesteld kan worden dat één oplossing beter is dan de ander.

De gemeente is bereid om de aanbevelingen van VVN over te nemen. Het ontwerp kan er dan als volgt uit zien:



Indien de VVE Houtmanstraat grond wil afstaan, kan de situatie aan de zuidzijde verder worden geoptimaliseerd, zoals in de rode gestippelde variant is aangegeven. Echter, ook zonder beschikbaar stelling van deze grond is het ontwerp op veilige wijze worden vormgegeven, conform vergelijkbare situaties op de Lange Wal.

Blz. 33: Beide organisaties geven aan dat de gekozen locatie voor het langzaam verkeer de slechtste plek is in verband met het ontbreken van voldoende opstelruimte voor fietsers en voetgangers.

In het advies van vooral VVN zitten verschillende waardevolle inhoudelijke suggesties voor verbeteringen in het verkeers technisch ontwerp zoals dat op 12 september 2017 is gepresenteerd. Het bestemmingsplan biedt ook de mogelijkheid om deze verbeteringen door te voeren. Voor het verder uitbuigen van het fietspad aan de zuidzijde is de medewerking van de bewoners van de Houtmanstraat nodig.

6.1 Onderzoek luchtkwaliteit

Blz. 34 Ervan uitgaande dat de gehanteerde uitgangspunten juist zijn, dan kunnen de conclusies van het onderzoek luchtkwaliteit worden onderstreept.

De gehanteerde uitgangspunten zijn juist (zie de beantwoording onder 6.2).

6.2 Akoestisch onderzoek

Blz. 36: Volgens de second opinion rapportage van RHDHV zijn uitkomsten van gebruikte verkeersmodellen niet correct. Naar verwachting zal daarom de toename van verkeer op dit deel van de Lange wal hoger uitvallen en daarmee ook de resultaten van het akoestisch onderzoek.

De verkeersgegevens die zijn gebruikt zijn afkomstig uit het verkeersmodel (versie 2016) van de gemeente Arnhem. Voor alle akoestisch onderzoeken in de regio Arnhem wordt gebruik gemaakt van dit verkeersmodel.

Naar aanleiding van deze zienswijze is de verkeersintensiteit voor het toekomstige jaar (2028) uit het akoestisch onderzoek voor de ontsluiting vergeleken met het verkeersmodel van Goudappel Coffeng. Uit deze vergelijking blijkt dat in het akoestisch onderzoek gebruikte verkeersintensiteiten hoger zijn dan blijkt op basis van het verkeersmodel. Dit komt vooral omdat het akoestisch onderzoek de planbijdrage van de ontwikkeling nogal worst-case (veilig/hog) is ingeschat. De geluidbelastingen voor de toekomstige situatie (2028) worden dan ook overschat. Wanneer de uitgangspunten uit het specifiek voor deze situatie gemaakte verkeersmodel van Goudappel Coffeng worden gebruikt, zijn de resultaten / geluidbelastingen dus guntiger!

Ondanks de overschatting van de geluidbelasting in de toekomstige situatie is er bij geen van de woningen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh.

In de onderstaande tabel staan de verkeersintensiteiten voor het jaar 2018 uit het akoestisch onderzoek en uit het verkeersmodel van Goudappel Coffeng. De verkeersgegevens uit het verkeersmodel hebben als prognosejaar 2025, deze zijn tot 2028 verhoogd met een autonome groei van 1,5 %/jaar.

	Verkeersintensiteit voor het toekomstige jaar (2028)	
	Akoestisch onderzoek	Verkeersmodel Goudappel Coffeng
Lange Wal (Lange Water - Gildemeestersplein)	11257	9884
Lange Wal (Gildemeestersplein - Keulse Slag)	11254	9365
Lange Wal (Keulse Slag - Parkeerplaats)	11262	9716
Lange Wal (t.h.v. Parkeerplaats)	9278	7713
Gildemeesterplein	1789	1320

De conclusie is:

- De geluidbelasting is berekend op basis van het actuele gemeentelijke verkeersmodel, zoals dat bij alle ontwikkelingen gebeurt
- Indien er rekening wordt gehouden met het specifieke verkeersmodel van Goudappel zijn de uitkomsten gunstiger en dus is er nog steeds geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Blz. 37: De (gemeentelijke) plafondwaarde (63 dB) wordt overschreden. Er wordt geen onderbouwing of motivatie gegeven voor de acceptatie van een verdere overschrijding van de gemeentelijke norm "Incidentele waarde" en/of de overschrijding van de plafondwaarde.

De geluidbelasting op de woningen Hanzestraat 170 t/m 196 bedraagt in het toekomstige jaar 2028 63,82 dB bedraagt. Hiermee ligt de geluidbelasting boven de gemeentelijke plafondwaarde. Aangezien de toename van de geluidsbelasting minder dan 2 dB bedraagt, is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). Hierdoor is er geen toetsing noodzakelijk aan de normen uit de Wgh en het gemeentelijke geluidsbeleid. Aangezien de toename van de geluidsbelasting minder is dan 2 dB bedraagt, betekent dit dat het akoestisch klimaat niet verslechtert op grond van de Wgh.

In het akoestisch onderzoek is gerekend met de wegdekverharding DAB. Uit nadere informatie blijkt dat op het Lange Wal SMA ligt. Dat zorgt voor een verlaging van de geluidbelasting van ongeveer 0,5 dB. Daarmee komt de geluidbelasting dichterbij de plafondwaarde.

Blz. 38/39: Er is sprake van een salomitactiek. Het is verstandig om voor de woningen een hogere grenswaarde toe te passen.

De afgelopen jaren hebben er meerdere ontwikkelingen plaatsgevonden aan het Lange Wal. De gemeente kan niet voorspellen welke ontwikkelingen er in de toekomst nog aankomen. Er kan dan ook niet worden voorkomen dat er over een langere periode meerdere besluiten worden genomen die gevolgen hebben voor de inrichting van een weg en de geluidbelasting op een gevel. Voor de Lange Wal geldt dat de wegdekverharding een aantal jaar geleden is gewijzigd van klinkers naar asfalt. Dat heeft een positief effect op de geluidbelasting voor de woningen langs de Lange Wal.

Voor de woning die in de zienswijze als voorbeeld wordt genoemd (Lange Wal nummer 80) was de geluidbelasting in 2010 (volgens het akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan Presikhaaf 3) 61,33 dB. Dat is in 2028 volgens het akoestisch onderzoek dat bij dit bestemmingsplan is gevoegd 60,72 dB. Dat betekent dat de geluidbelasting op deze specifieke woning nu en in de toekomst lager is dan in 2010.

Blz. 39: Akoestisch onderzoek naar de effecten van de verlenging van de linksafstrook Lange Water ontbreekt.

Het verlengen van de linksaffer van het Lange Water is al mogelijk op grond van het geldende bestemmingsplan en wordt niet (nieuw) mogelijk gemaakt met dit bestemmingsplan. Doordat de ontwikkeling geen invloed heeft op de weg Lange Water, verandert de akoestische situatie van Lange Water niet. Doordat er geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt op het Lange Water en de akoestische situatie op en langs het Lange Water niet wijzigt door deze ontwikkeling, is het niet noodzakelijk om de weg Lange Water in het akoestisch onderzoek te betrekken.

7. Resumé

De onderwerpen die in deze paragraaf worden genoemd zijn eerder in de zienswijze genoemd. Voor de beantwoording wordt hiernaar verwezen. Er is een samenvatting gemaakt van de onderbouwing van het bestemmingsplan (zie bijlage 1 bij het raadsvoorstel).

Voorstel college:

De zienswijzen geven geen aanleiding om voor te stellen het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

Naar aanleiding van de zienswijze wordt de toelichting wel op enkele punten aangepast. De belangrijkste aanpassingen zijn:

- paragraaf 4.4 'Onderbouwing weer openstellen aansluiting' is toegevoegd;
- bijlage 1B 'Ontwikkeling winkelcentrum Presikhaaf Arnhem; Verkeer, parkeren en expeditie' bij de toelichting is gewijzigd.