

Betreft: ontsluiting veld 1

Datum: 22 november 2022

Tav: de Gemeenteraad Arnhem

Van: bewoners veld 2

Op verzoek van de raad is in opdracht van de portefeuillehouder een externe verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de ontsluiting van veld 1. Dit onderzoeksrapport van Goudappel versie 11-11-2022 is recent gedeeld en zal in de raadsvergadering van 23 november besproken worden.

Graag hadden wij willen inspreken bij de raad, echter is ons verzoek hiertoe door de griffier afgewezen. Gezien het belang van dit onderwerp willen wij de raad nog een keer inspreken.

Aangezien er afgelopen periode nieuwe stukken zijn gepubliceerd/gedeeld vanuit de gemeente lijkt ons ook ruimte voor inbreng vanuit de belanghebbenden op zijn plaats.

Daarnaast blijkt uit deze recent gepubliceerde stukken dat de gemeente in de afgelopen periode gesprekken heeft gevoerd met belanghebbenden van veld 4 en de vereniging van woonwagenveldbewoners. Echter wederom niet met bewoners van veld 2 (en veld 3).

Reden te meer om ons bewoners van veld 2 de gelegenheid te bieden om in te spreken in de raadsvergadering. Wij vertrouwen erop dat de raad ons deze mogelijkheid tot inspreken geeft.

Vooralsnog maken wij gebruik van de mogelijkheid om in ieder geval op het verkeerskundig rapport schriftelijk te reageren.

Allereerst willen wij de raad en de portefeuillehouder danken voor de opdracht voor dit externe onderzoek. Het onderzoek is conform verwachting degelijk en uitgebreid uitgevoerd. En dat geeft een goede basis voor het gesprek. Ondanks dit kwalitatief goed stuk hebben wij toch een aantal vragen en opmerkingen op het rapport wat we graag willen stellen cq willen plaatsen.

Uitgangspunten-hoeveelheden

In tabel 1 zijn de aantal en type objecten opgenomen wat de basis is voor de berekeningen. We hebben geconstateerd dat de aantallen in dit tabel niet overeenkomen met de werkelijkheid/plannen. De aantal liggen hoger. Ook zijn woningen niet altijd juist geclassificeerd wat effect heeft op de aantallen. Tevens hebben we geconstateerd dat een paar objecten niet zijn meegerekend. Zoals bijvoorbeeld de Kroon in veld 3 en de CPO in veld 2. Voor beide geldt ook dat dit geen woningen zijn maar (combinatie) van objecten wat in een grotere aantal verkeersbewegingen (incl sluiptverkeer) zal resulteren dan een woning.

Verdeling veld 3 over Vakwerkbrug en Ringdijk

In het rapport is vermeld dat deze aanname moeilijk te toetsen is, maar komt men wel tot een 40%-60% verdeling. De vertaalslag van o.a. reismotieven naar deze verdeling is onduidelijk. Hoe is men tot deze verdeling gekomen?

Ook is in het rapport aangegeven dat Google Maps vaak de Schipbrug aangeeft als meest logische route. Bij hebben dit in Google Maps proberen te toetsen, echter zonder resultaat want veld 3 wordt niet in Google Maps herkend. Hoe is dit bepaald als de adressen van veld 3 niet worden herkend? Het lijkt ons daarnaast niet logisch dat vanwege de bochten en het 2x oversteken van een grote fietspad Google Maps de route via de Ringdijk als meest snelle logische route aangeeft.

Door het bureau is geconstateerd dat de bepalende dwarsprofiel niet de aansluiting zelf maar de weg verderop is. Dit is in het rapport aangegeven middels een ster.

We lezen in het rapport terug dat er verschillende aannames zijn gedaan over hoe verkeer naar veld 3 via veld 2 rijdt, wat erop uitkomt dat de "ster" wordt vermeden. Dit geldt tevens voor het verkeer richting de Draaibrug. Dit stuk zit vol aannames wat niet altijd logisch is vanwege het feit dat men meteen af zou moeten slaan de Draaibrug en de Hefbrug in na de afslag vanuit de Minervasingel. In dit stuk wordt tevens gerekend met foutieve hoeveelheden zoals ook eerder benoemd.

Conclusie die we kunnen trekken is dat de "ster" de maatgevende dwarsprofiel is en derhalve de grenswaarde niet 6000 mvt is maar 5300 mvt wat de referentie zou moeten zijn voor de uitgevoerde berekeningen.

Verkeer in toekomst

We zien inconsistentie in het rapport ten aanzien van toename auto's en groei verkeer. E-bikes zouden positief werken. Er zou sprake zijn van huishoudverduunning, wat gezien de soort woningen en de huishoudens hier niet kan spelen. Dit wordt versterkt door het tekort aan woningen in de komende jaren waardoor kinderen langer thuis blijven wonen en autogebruik juist toeneemt.

Wat we tevens constateren is dat de CROW 381 ook over een toename van +25% heeft vanwege toename in gebruik e-autos (bron: CROW 381 par. 12.3 lid 1). Kan de conclusie dan wel getrokken worden dat er qua saldo geen toename in verkeer zal zijn?

Getrokken conclusies in de aangeleverde stukken

- Vastgesteld is dat een aansluiting voor veld 1 op Minervasingel geen nadelig effect heeft op fietsers.
- We constateren dat het bureau ook de conclusie heeft getrokken dat de variant met eigen ontsluiting voor veld 1 resulteert in een mooie verdeling over de vermelde punten.
- Geen nadelig effect op planschade voor bewoners veld 4 bij uitvoering variant met aansluiting voor veld 1.
- In de ingezonden memo naar de raad is tevens vastgesteld dat vanwege de aanleg van een brug cf variant er geen groencompensatie plaats hoeft te vinden.

Alles samenvattende komt de eerder opgestelde variantenvergelijking niet meer overeen met de getrokken conclusies uit de twee rapporten. Meerdere criteria scoren, zoals wij ook eerder stelden, positiever dan werd gesuggereerd in de eerder opgestelde stukken door de gemeente. Een nieuwe afweging is daarom op zijn plaats, zoniet een noodzaak! Een afweging waarbij ook het milieu (CO2, stikstof, PFAS, fijnstof, etc) serieus wordt meegenomen, want milieu is uiteindelijk meer dan enkel M2 groen.

Verder roepen we de raad dringend op om de gemeente op te roepen met ons in overleg te laten treden. Zoals wij vaker zowel ons mondeling als schriftelijk inbreng hebben aangegeven hebben wij varianten in beeld die ons inziens ook bv op instemming van de woonwagengewoners kan rekenen en minder nadelig effect zullen hebben. Dat de variant zoals gepresenteerd niet op instemming van hen kon rekenen was vooraf ook wel te verwachten.