Oplegnotitie mobiliteit bijlagen concept gebiedsvisie Schaapsdrift
16-11-2023

Bij de ontwikkeling van de gebiedsvisie Schaapsdrift zijn diverse onderzoeksvragen onderzocht. Voor mobiliteit is nader onderzocht wat de mogelijkheden zijn op het gebied van parkeren. Hiertoe is de huidige parkeerdruk in beeld gebracht. Daarnaast is er doorlopend en in samenhang met de andere woningbouwontwikkelingen in Arnhem-Oost onderzocht wat de huidige mogelijkheden zijn voor het verlagen van de parkeernorm. De onderzoeken in de bijlages dienen vooral om meer gevoel te krijgen bij een nieuwe, lagere parkeernorm zodat daar vervolgens mee kon worden gerekend in het stedenbouwkundige schetsen en grond exploitatie.

1. Achtergrondrapport uitwerking scenario's parkeren Schaapsdrift – Goudappel – april 2023
2. Schaapsdrift uitwerking parkeerscenario's -- Goudappel –November 2023;;
3. Rapportage parkeeronderzoek Schaapsdrift -- Trajan – oktober 2023.

Naast de onderzoeken op het vlak van parkeren is onderzocht wat de mogelijke gevolgen zijn op het wegennet in de omgeving van Schaapsdrift. Dit is bekeken in samenhang met andere woningbouwontwikkelingen in Arnhem-Oost en met mobiliteitsmaatregelen die mogelijk worden genomen in samenhang met het in ontwikkeling zijnde Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid. Daarnaast is een presentatie toegevoegd vanuit de gemeente Arnhem waarin een uitdraai van het verkeersmodel alsmede een kruispunttelling wordt weergegeven.

4. Presentatie verkeersmodel Arnhem-Oost – Gemeente Arnhem – juni 2023
5. Arnhem oost uitgangspunten en resultaten verkeersmodel – Goudappel – april 2023

De hierboven beschreven bijlages dienen als onderbouwing voor de gebiedsvisie. Wanneer het project Schaapsdrift een volgende fase in gaat en duidelijker is wat bijvoorbeeld precies het programma wordt zal er nader naar een passende parkeernorm en een verkeersafwikkeling gekeken moeten worden. Ook de aansluiting op de Velperweg en Wichard van Pontlaan zal dan nader worden onderzocht.

Parkeernormen
In de omgevingsvisie en het collegeprogramma staat het beleidsvoornemen opgenomen om de parkeernorm te verlagen rondom stationsgebieden. Hier hoort Schaapsdrift e.o. ook bij. Met het bureau Goudappel is onderzoek gedaan welke mogelijkheden er zijn voor de verlaging van de normen en welke randvoorwaarden hierbij moeten gelden. Er zijn verschillende scenario's opgesteld waarbij altijd geldt dat er betaald parkeren ingevoerd moet worden en de er investeringen nodig zijn in en rondom het openbaar vervoer. Ook zal voor de nieuwbouw het fietsparkeren heel goed georganiseerd moeten zijn. Voor nu gaan we in de basis uit van scenario B uit bijlage 'Schaapsdrift uitwerking parkeerscenario's van november 2023. Dit is al een verlaging ten opzichte van het bestaande beleid. Daar wordt voor het woonprogramma een gemiddelde parkeernorm van 0,8 aangehouden. Inclusief het zorgprogramma van innoforte komt dit uit op 510 parkeerplaatsen. Door Ziegler Branderhorst worden daarbij de volgende optimalisaties voorgesteld die we in het vervolg gaan onderzoeken:

1) Uitgangspunt is normen volgend beleid aangevuld met Norm voor sociale woningbouw op basis van landelijk en corporatie onderzoek.
2) Verdere verlaging van de parkeernorm voor het nieuwe middeldure programma tot 0,7 voor appartementen mits dit niet leidt tot grotere parkeerdruk in de omgeving.

3) Mogelijkheid voor Innoforte om deels in de parkeerhub te parkeren en of hier sprake is van dubbelgebruik.
4) vermindering aantal parkeerplaatsen door inpassing van bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied (Casimir state, Schaapsdrift, Reinaldstraat). Dit wordt ook door bijvoorbeeld de bewoners van Casimir State gevraagd.

Samenvatting verkeersdoorstroming:
Volgens het verkeersmodel zit de aansluiting Oude Velperweg op de Velperweg al behoorlijk aan zijn limiet. Dit wordt bevestigd door fysieke waarnemingen ter plaatse. Wanneer de twee richtingen op de Oude Velperweg bij elkaar worden opgeteld komt de totale intensiteit uit tussen de 12.000 en 13.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). Omdat de Oude Velperweg een lagere prioriteit heeft in het wegennetwerk dan de Verlperweg krijgt de aansluiting minder groentijd dan de Velperweg. Dit maakt er beperkt ruimte is voor autoverkeer om de Oude Velperweg in en uit te rijden.

Met de huidige 12.000 tot 13.000 motorvoertuigen per etmaal is de limiet nagenoeg bereikt. In de gebiedsvisie worden tussen de 400 en 450 woningen toegevoegd. Doorgaans wordt gerekend met 5 verkeersbewegingen per etmaal per woning. Wanneer het aantal woningen wordt vermenigvuldigt met het aantal verkeersbewegingen per etmaal dan komt dit uit tussen de 2000 en 2250 mvt/etmaal.

Wanneer de nieuwe woningen allemaal op de bestaande infrastructuur via Eleonorastraat wordt ontsloten ontstaat er een knelpunt bij de aansluiting Oude Velperweg op de Velperweg. Dit geeft dan een forse wachtrij oplopend tot aan de Wichard van Pontlaan. Gevolg hiervan is dat de Schaapsdrift niet meer goed bereikbaar is, omdat de automobilisten die wachten voor op groen om de Velperweg op te draaien de inrit naar de Schaapsdrift blokkeren. Om dit te voorkomen wordt ervoor gekozen om meerendeel van de woningen direct te ontsluiten op de Velperweg en de parkeerhub en de overige woningen via de Eleonorastraat. De nieuwe aansluiting op de Velperweg komt ongeveer tegenover de Julianalaan. Hier staat tegenover dat de twee inritten vanaf de Velperweg verdwijnen en dat ook de Esperantolaan niet meer beschikbaar is voor autoverkeer. In totaal gaat het aantal auto-inritten vanaf de Velperweg daarmee van drie naar één.

Het effect van de sloop van de Praxis op de verkeersbewegingen is beperkt. Dit komt omdat het zwaartepunt van de autobewegingen van en naar de Praxis (zaterdagmiddag) op een ander moment ligt dan bij de woningen (ochtend- en avondspits). De Praxis heeft dus buiten de ochtend- en avondspits zijn verkeerspiek. Doorgaans is de ochtend- en avondspits het drukste moment op het wegennetwerk.

Huidige situatie/ 2021 (mvt/ etmaal)

(bron: Regionaal verkeersmodel Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen)

