

Memo

Aan : [REDACTED] (Bro)

C.c. : -

Van : [REDACTED] (Mobycon)

Betreft : Verkeerskundige verkenning ontwikkeling Rietgrachtstraat 32

Datum : 4 december 2020

Kenmerk : M06989-M-E

Aanleiding

BRO werkt in opdracht van een ontwikkelaar aan een verkenning naar de haalbaarheid van een herontwikkeling aan de Rietgrachtstraat in Arnhem. Een onderzoek Verkeer maakt onderdeel uit van deze opdracht. Deze memo beschrijft dit onderzoek naar het aspect verkeer.

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is op basis van het ruimtelijk programma en CROW-publicatie Toekomstbestendig Parkeren (sterk stedelijk, schil centrum, gemiddeld kental) als volgt:

Functie	Functie CROW	Bvo/ woningen	Kental	Per	Motorvoertuigen per werkdagemaal
Sociale huur	Huur, appartement, sociale huur	16	3,2	1 woning	57
Particuliere huur	Huur, appartement, duur	20	5,1	1 woning	113
10 koop 600k	Koop, appartement, duur	10	6,8	1 woning	75
9 koop 550k	Koop, appartement, duur	9	6,8	1 woning	68
45 koop 340k	Koop, appartement, midden	45	5,4	1 woning	270
Kantoorvilla en bedrijfshal	Bedrijfsverzamelgebouw	-3.197	3,9	100 m ² bvo	-164
Loods	Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	-1.150	5,7	100 m ² bvo	-86
Totaal					333

Tabel 1 – Verkeersgeneratie ontwikkeling



Uitgangspunten verkeersintensiteiten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd om de verkeersintensiteiten te toetsen aan de maximaal acceptabele verkeersintensiteiten van de wegvakken:

- Verkeersintensiteiten 2018 en 2028 scenario's Laag en Hoog: Regionaal verkeersmodel Arnhem-Nijmegen (etmaalbasis).
- Aandeel etmaalverplaatsingen in 2-uursspitperiode: 15%.
- Aandeel 2-uursspitperiode in 1-uursspitperiode: 55%.
- Afwikkeling ontwikkeling: 50% via Boulevard Heuvelink en Voetiuslaan en 50% via Boulevard Heuvelink en Nijmeegseweg.
- Toetswaarden verhouding verkeersintensiteit vs. maximaal acceptabele verkeersintensiteit:
 - **< 80%** = de intensiteiten blijven ruim binnen de maximaal acceptabele intensiteiten; er is geen sprake van (leefbaarheids)knelpunt voor de omgeving.
 - **> 80 % – < 100 %** = de intensiteiten blijven nog binnen de maximaal acceptabele intensiteiten, maar bevinden zich in de buurt van het maximum; er kan sprake zijn van een beginnend (leefbaarheids)knelpunt voor de omgeving.
 - **100% of meer** = de intensiteiten overschrijden de maximaal acceptabele intensiteiten; er is sprake van een (leefbaarheids)knelpunt.
- Maximaal acceptabele intensiteit per weg of wegvak:

Straatnaam	Van	Naar	Categorie	Aantal rijstroken	Maximaal acceptabele intensiteit
Rietgrachtstraat	Totaal	Totaal	ETW30	<i>n.v.t.</i>	4000 mvt/etmaal
Boulevard Heuvelink	Rietgrachtstraat	Johan de Wittlaan	GOW50	1	1250 pea/spitsuur
	Johan de Wittlaan	Rietgrachtstraat	GOW50	1	1250 pea/spitsuur
Johan de Wittlaan	Boulevard Heuvelink	Voetiuslaan	GOW50	1	1250 pea/spitsuur
	Voetiuslaan	Boulevard Heuvelink	GOW50	1	1250 pea/spitsuur
Boulevard Heuvelink	Rietgrachtstraat	Airbornplein	GOW50	3	3750 pea/spitsuur
	Airbornplein	Rietgrachtstraat	GOW50	1	1250 pea/spitsuur
Nijmeegseweg	Airbornplein	John Frostbrug	GOW50	1	1250 pea/spitsuur
	John Frostbrug	Airbornplein	GOW50	2	2500 pea/spitsuur

Tabel 2 - Maximaal acceptabele intensiteit per weg of wegvak

Resultaten en conclusie

De tabellen op de volgende pagina geven de resultaten weer voor de huidige situatie en voor de situatie in de scenario's 2028 Laag en Hoog. Te zien is dat op het wegvak vanaf het Airbornplein richting de John Frostbrug in de huidige situatie al een beginnend knelpunt is. Deze wordt door het verkeer van de ontwikkeling iets verzwaard, maar blijft nog binnen de toetswaarde voor de maximaal acceptabele verkeersintensiteit. Op basis hiervan kan gesteld worden dat de ontwikkeling wat betreft het aspect verkeer mogelijk is.



CON

Straatnaam	Van	Naar	2018	2028 Laag	2028 Hoog
Rietgrachtstraat	Totaal	Totaal	42,5%	42,5%	40,0%
Boulevard Heuvelink	Rietgrachtstraat	Johan de Wittlaan	44,9%	48,2%	50,2%
	Johan de Wittlaan	Rietgrachtstraat	70,6%	72,6%	73,3%
Johan de Wittlaan	Boulevard Heuvelink	Voetiuslaan	54,1%	57,4%	58,7%
	Voetiuslaan	Boulevard Heuvelink	66,7%	67,3%	69,3%
Boulevard Heuvelink	Rietgrachtstraat	Airbornplein	2,2%	2,2%	22,9%
	Airbornplein	Rietgrachtstraat	46,9%	49,5%	50,8%
Nijmeegseweg	Airbornplein	John Frostbrug	83,2%	89,1%	93,1%
	John Frostbrug	Airbornplein	73,3%	74,9%	77,6%

Tabel 3 - Verhouding verkeersintensiteit vs. maximaal acceptabele verkeersintensiteit zonder ontwikkeling Rietgrachtstraat 32

VERK

Straatnaam	Van	Naar	2018	2028 Laag	2028 Hoog
Rietgrachtstraat	Totaal	Totaal	50,8%	50,8%	50,8%
Boulevard Heuvelink	Rietgrachtstraat	Johan de Wittlaan	46,0%	49,3%	51,3%
	Johan de Wittlaan	Rietgrachtstraat	71,7%	73,7%	74,4%
Johan de Wittlaan	Boulevard Heuvelink	Voetiuslaan	55,2%	58,5%	59,8%
	Voetiuslaan	Boulevard Heuvelink	67,8%	68,4%	70,4%
Boulevard Heuvelink	Rietgrachtstraat	Airbornplein	2,2%	2,3%	23,2%
	Airbornplein	Rietgrachtstraat	48,0%	50,6%	51,9%
Nijmeegseweg	Airbornplein	John Frostbrug	84,3%	90,2%	94,2%
	John Frostbrug	Airbornplein	73,8%	75,5%	78,1%

Tabel 4 - Verhouding verkeersintensiteit vs. maximaal acceptabele verkeersintensiteit met ontwikkeling Rietgrachtstraat 32