



Aan de gemeenteraad

Zaaknummer

203743

Onderwerp: **Vaststelling BP Winkelcentrum Presikhaaf-aansluiting Lange Wal**

Voorstel

1. In te stemmen met het feit dat in de zienswijze geen redenen te vinden zijn die leiden tot vaststelling van dit bestemmingsplan in gewijzigde vorm ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' zoals dit ter inzage heeft gelegen op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening
2. In te stemmen met het vaststellen van het bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' zoals dit plan is vervat in verbeelding NL.IMRO.0202.922.0301.gml met bijbehorende regels en toelichting.
2. In te stemmen met het afzien van de vaststelling van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 lid 2 van de Wet op de ruimtelijke ordening

Inleiding

Al geruime tijd functioneert het winkelcentrum Presikhaaf in vergelijking met andere stadsdeelcentra slecht. Er is sprake van behoorlijke leegstand en veel winkeliers hebben moeite om het hoofd boven water te houden. Grotere winkelketens hebben aangegeven dat zij hun vestiging in het winkelcentrum sluiten als de situatie niet snel verbetert.

Medio 2015 heeft vastgoedfonds Wereldhave het winkelcentrum Presikhaaf van eigenaar Corio overgenomen. Zij investeert de komende jaren fors in de revitalisatie van het winkelcentrum. Om het winkelcentrum weer goed te laten functioneren heeft Wereldhave een plan opgesteld met enerzijds een herschikking van de grote winkelketens, om een betere "loop" in het centrum te krijgen, en anderzijds een uitgebreide fysieke modernisering van het winkelcomplex.

De bereikbaarheid met de auto is voor het functioneren van het winkelcentrum erg belangrijk. Op dit moment is de bereikbaarheid van het parkeerterrein Gildemeestersplein beperkt, voornamelijk via één verkeersaansluiting op de IJssellaan. Het parkeerterrein wordt in vergelijking met de parkeerterreinen Kramersgildeplein en Langenbachstraat slecht gebruikt.

In het kader van haar verbeterplannen voor het winkelcentrum heeft Wereldhave de gemeente om medewerking gevraagd bij het weer realiseren van een verkeersaansluiting van het parkeerterrein Gildemeesterplein op de Lange Wal. Met de nieuwe aansluiting moet worden bereikt dat alle beschikbare parkeervoorzieningen voor het winkelcentrum weer evenwichtiger worden gebruikt.

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



Het ontwerpbestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' heeft conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van dinsdag 29 augustus 2017 gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegen. U bent hier per raadsbrief over geïnformeerd. Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is één zienswijze ingediend die namens 204 bewoners en de besturen van twee VVE's is ingediend. Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan te wijzigen. In de toelichting worden wel een aantal wijzigingen aangebracht. In het zienswijzerapport (bijlage 2 bij dit voorstel) is een samenvatting van de zienswijze opgenomen en de beantwoording van de gemeente.

Beoogd effect

Het bieden van een planologisch kader voor het realiseren van een nieuwe aansluiting van het parkeerterrein van het Gildemeestersplein op de Lange Wal.

Argumenten

1.1 De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is één zienswijze ingediend. De zienswijze is afkomstig van de Eigenaren Vereniging De Stoere Houtman en is mede ingediend namens 204 bewoners van de Lange Wal, Keulse Slag, Gildemeestersplein, Juinbolstraat en De Houtmanstraat en de besturen van de VVE's Sanders Maisonnets (De Houtmanstraat 69-111 oneven) en VVE Lange Wal 82-124 (even).

De zienswijze is zeer uitvoerig en voorzien van een second opinion van BuroDB en Royal HaskoningDHV en beschouwingen van de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland. De gemeente heeft de zienswijze beoordeeld en is van mening dat de zienswijze geen aanleiding geeft om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. De toelichting van het bestemmingsplan is wel aangepast. Omdat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch bindend onderdeel van het bestemmingsplan, is er geen sprake van een gewijzigde vaststelling.

In het zienswijzerapport (bijlage 2 bij dit voorstel) is de zienswijzen samengevat en is per punt gereageerd.

2.1 De nieuwe aansluiting draagt bij aan een betere bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen en daarmee aan het toekomstig functioneren van het winkelcentrum

Een belangrijk uitgangspunt voor de revitalisatie van het winkelcentrum is een betere verdeling van de grootste publiekstrekkers. Door twee supermarkten naar de zijde van het Gildemeestersplein te verplaatsen, en één supermarkt aan de zijde van het Kramersgildeplein te behouden, ontstaat een meer evenwichtige verdeling in loopstromen door het winkelcentrum.

De bereikbaarheid met de auto is voor het functioneren van het winkelcentrum belangrijk. Op dit moment is de bereikbaarheid van het parkeerterrein Gildemeestersplein beperkt, voornamelijk via één verkeersaansluiting op de IJssellaan. Om de bereikbaarheid van het parkeerterrein te verbeteren is een nieuwe verkeersaansluiting op de Lange Wal nodig.

Door adviesbureau Goudappel Coffeng zijn de effecten van de gewenste nieuwe aansluiting onderzocht. Geconcludeerd wordt dat een nieuwe aansluiting mogelijk is. Naast een betere



bereikbaarheid kan met een nieuwe aansluiting ook de bevoorrading beter worden georganiseerd. Voorkomen wordt dat vrachtwagens rondjes nog over het parkeerterrein moeten rijden om het gebied te kunnen verlaten. Dit is een belangrijke verbetering voor de verkeersveiligheid op het parkeerterrein.

Uiteindelijk wordt met de nieuwe aansluiting bereikt dat alle beschikbare parkeervoorzieningen voor het winkelcentrum weer evenwichtiger worden gebruikt. Daarmee draagt zij bij aan een aantrekkelijker winkelcentrum, dat weer klaar is voor de toekomst. Dat is belangrijk voor de ondernemers van het winkelcentrum en voor de inwoners van Presikhaaf en omliggende wijken. Een samenvatting van de onderbouwing van het bestemmingsplan is opgenomen in bijlage 1 bij dit voorstel. Daar wordt uitgebreid ingegaan op de nut en noodzaak van dit bestemmingsplan en de argumentatie waarom het realiseren van een aansluiting voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

2.2 De locatie en vormgeving van de nieuwe ontsluiting zijn vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en milieu het meest optimaal

In het verkeersonderzoek wordt geconcludeerd dat een nieuwe aansluiting op de Lange Wal op een verantwoorde manier mogelijk is, mits voldoende afstand wordt gehouden tot het met verkeerslichten geregelde kruispunt Lange Water. Voorkomen moet worden dat wachtend verkeer voor de verkeerslichten Lange Water in de spitsuren de aansluiting blokkeert. Dit zou tot ongewenste onveilige situaties leiden. Door de recente sloop van het winkelpaviljoen langs de Lange Wal kan hieraan worden voldaan.

Om tot een verantwoord ontwerp voor de nieuwe aansluiting te komen, zijn in de verkeersstudie verschillende vormgevingsvarianten uitgewerkt. Afweging heeft geleid tot een voorkeursvariant, bestaande uit een compacte, overzichtelijke en verkeersveilige aansluiting. Dit principe-ontwerp is nader uitgewerkt en besproken met omwonenden en belanghebbenden. Wellicht leidt het advies van Veilig Verkeer Nederland in de ingediende zienswijze nog tot enkele ontwerpaanpassingen. Deze aanpassingen vallen binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan.

Het principe-ontwerp van de toekomstige aansluiting komt overeen met de andere twee aansluitingen van parkeerterreinen van het winkelcentrum op de Lange Wal. Sinds de aanpassingen van deze aansluitingen in 2012 tot en met 2015 zijn er geen ongevallen meer geregistreerd (over de periode 2016-2017 zijn nog geen cijfers beschikbaar).

3.1 Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig

Het bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' maakt geen aangewezen bouwplan mogelijk zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Hierdoor is het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk.

Deze locatie is (grotendeels) in eigendom bij de initiatiefnemer. Met deze partij is een overeenkomst gesloten waarin is vastgelegd dat de gemeentelijke kosten (zoals voorbereiding bestemmingsplan en planschade) voor rekening komen van de initiatiefnemer.



Kanttekeningen en risico's

2.1 *In 2012 is de bestaande aansluiting van het parkeerterrein Gildemeestersplein op de Lange Wal juist afgesloten*

In het kader van de herontwikkeling van (de hoofdstructuur van) Presikhaaf zijn in 2011 op de IJssellaan twee nieuwe ontsluitingen voor de parkeervoorzieningen van het winkelcentrum gerealiseerd. De bestaande aansluitingen van de parkeerterreinen Kramersgildeplein en Gildemeestersplein op de Lange Wal zouden vervolgens worden afgesloten, zodat de hoeveelheid verkeer op de Lange Wal zou afnemen. Deze voorgenomen afsluitingen leidden destijds tot veel bezwaren van ondernemers en aanwonenden. De afsluiting van de toegang tot het Kramersgildeplein is uiteindelijk niet doorgegaan. De verbinding tussen het Gildemeestersplein en de Lange Wal is, ondanks de protesten, in 2012 wel afgesloten. Argumenten van verkeersveiligheid (gevolg van de korte afstand tot het Lange Water) waren hier doorslaggevend.

Met de verplaatsing van de supermarkten in het winkelcentrum is de wens voor een hernieuwde aansluiting op de Lange Wal weer nadrukkelijk in beeld. Doordat het winkelpaviljoen aan de Lange Wal onlangs is gesloopt, kan de nieuwe ontsluiting nu op een grotere afstand van het kruispunt Lange Water worden gerealiseerd. Hierdoor neemt de kans af dat de nieuwe aansluiting in de spitsuren wordt geblokkeerd door wachtend verkeer, zoals dat vroeger regelmatig het geval was. Verder werd in de oude situatie het zicht van fietsers en andere weggebruikers vanaf de aansluiting beperkt door de dicht op de Lange Wal staande bebouwing van het winkelpaviljoen. Door de sloop hiervan ontstaan nu ook goede mogelijkheden om de overzichtelijkheid (zichtlijnen) ter plaatse van de nieuwe aansluiting te verbeteren. De gewenste aansluiting op de Lange Wal kan daarom nu op een verkeersveilige manier worden gerealiseerd.

Met de verplaatsing van de supermarkten in het winkelcentrum is de wens voor een hernieuwde aansluiting op de Lange Wal weer nadrukkelijk in beeld. Doordat het winkelpaviljoen aan de Lange Wal onlangs is gesloopt, kan een nieuwe ontsluiting nu op een grotere afstand van het kruispunt Lange Water worden gerealiseerd. Hierdoor neemt de kans af dat de nieuwe aansluiting in de spitsuren wordt geblokkeerd door wachtend verkeer, zoals dat vroeger regelmatig het geval was. De gewenste aansluiting op de Lange Wal kan daarom nu op een verkeersveilige manier worden gerealiseerd.

Als gevolg van de nieuwe aansluiting zal de hoeveelheid verkeer op het Lange Wal wel weer enigszins toenemen. Deze verkeerstoename vindt echter vooral plaats op het gedeelte Lange Wal tussen de nieuwe aansluiting en het Lange Water. Uit onderzoek blijkt dat deze toename zowel vanuit verkeersveiligheid als vanuit de geluidbelasting op de woningen acceptabel is.

Een samenvatting van de onderbouwing van het bestemmingsplan is opgenomen in bijlage 1 bij dit voorstel. Daar wordt ook ingegaan op de reden waarom de ontsluiting eerst is afgesloten en nu (op een andere locatie) weer wordt gerealiseerd.

Financiën

Deze locatie is (grotendeels) in eigendom bij de initiatiefnemer. Met deze partij is een anterieure overeenkomst gesloten, waardoor de gemeentelijke (zoals voorbereiding bestemmingsplan, voorbereiding en aanleg van de aansluiting met bijkomende werken en planschade) voor rekening komen van de initiatiefnemer.



De ontwikkeling kan aanleiding geven tot het indienen van planschadeclaims. Op basis van de anterieure overeenkomst komt eventuele planschade als gevolg van dit bestemmingsplan voor rekening van de ontwikkelaar. De verwachting is dat de kans op planschade beperkt is.

Uitvoering

Na vaststelling wordt het vastgestelde bestemmingsplan 6 weken ter inzage gelegd. Daarna kan eventueel een beroepsprocedure bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State volgen.

Communicatie

Algemeen

Nadat door adviesbureau Goudappel Coffeng de mogelijkheden voor de gewenste nieuwe ontsluiting van het parkeerterrein op de Lange Wal waren verkend, zijn tijdens een informatieavond begin 2017 de plannen voor de nieuwe ontsluiting gepresenteerd aan aanwonenden en belanghebbenden. Ook zijn de plannen door Wereldhave in het wijkplatformoverleg Presikhaaf toegelicht.

Bij de informatieavond begin 2017 bleek dat enkele bewoners uit de omgeving Houtmanstraat /Lange Wal zorgen hadden over de effecten van een nieuwe aansluiting. Op initiatief van Wereldhave is, in verschillende gesprekken met deze bewoners, onderzocht in hoeverre aan de bezwaren tegemoet kon worden gekomen. In dit kader is onder meer een alternatieve, door bewoners aangedragen ontsluitingsvariant op het Lange Water onderzocht. Deze variant bleek echter niet haalbaar.

Tijdens de overleggen hebben de bezorgde bewoners ook andere knelpunten met betrekking tot het functioneren van de Lange Wal benoemd. Een deel van deze knelpunten kan in het kader van het project Winkelcentrum Presikhaaf worden aangepakt, een ander deel valt echter buiten de kaders van het project. In overleg met het wijkteam Leefomgeving Presikhaaf wordt bekeken of, en op welke wijze hier een oplossing voor kan worden gevonden.

Een compleet overzicht van de overlegmomenten is opgenomen als bijlage bij de samenvatting van de onderbouwing van het bestemmingsplan (zie bijlage 1 bij dit raadsvoorstel).

Bestemmingsplan

Het plan is in het kader van het 3.1.1. Bro overleg toegestuurd aan het Waterschap Rijn en IJssel. Het Waterschap is akkoord met het bestemmingsplan.

De terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft plaatsgevonden in de Staatscourant, in het digitaal gemeenteblad en de gemeentelijke website. In deze periode heeft de gemeente in samenwerking met Wereldhave een informatieavond georganiseerd. Tijdens deze avond is naast het ontwerpbestemmingsplan ook het ontwerpvoorstel voor de aansluiting en de inrichting van het Gildemeestersplein gepresenteerd.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad



- Bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' (verbeelding en tekst inclusief 3 bijlagen)
- Samenvatting onderbouwing bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' (bijlage 1 bij dit voorstel)
- Zienswijzerapport (bijlage 2 bij dit voorstel)
- Ingediende zienswijze

Ter inzage stukken voor gemeenteraad

–

Besluit van 29 januari 2018

Zaaknummer 203743

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 19 december 2017, Cluster Strategie, Beleid en Regie nummer: 203743;

gelet op artikel 3.8 en 6.12, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening;

overwegende dat:

- a. het bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' ongewijzigd wordt vastgesteld;
- b. het bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' maakt geen aangewezen bouwplan mogelijk zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro waardoor het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk is.

Gelet op de artikelen 3.8 en 6.12, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

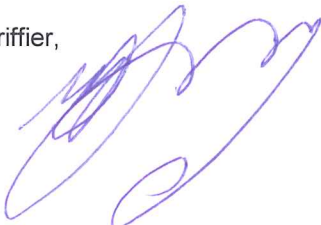
1. in de zienswijzen van:

EVV De Stoere Houtman, p/a De Houtmanstraat 81, 6826 PG Arnhem (mede ingediend namens 204 bewoners van de Lange Wal, Keulse Slag, Gildemeestersplein, Juinbolstraat en De Houtmanstraat en de besturen van de VVE's Sanders Maisonnets (De Houtmanstraat 69-111 oneven) en VVE Lange Wal 82-124 (even)),

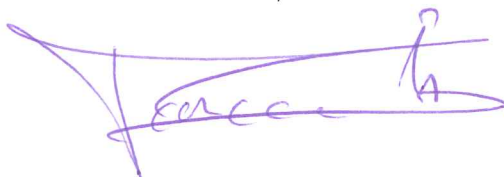
geen redenen te vinden die leiden tot vaststelling van dit bestemmingsplan in gewijzigde vorm ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' zoals dit ter inzage heeft gelegen op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening;

2. Vast te stellen het bestemmingsplan "Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal", zoals dit plan is vervat in de verbeelding NL.IMRO.0202.922-0301.gml met bijbehorende regels en toelichting;
3. Geen exploitatieplan vast te stellen als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening.

De griffier,



De voorzitter,



BIJLAGE 1. ONDERDEEL UITMAKEND VAN HET RAADSVOORSTEL vast te stellen bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal'

Samenvatting onderbouwing van het bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal'

Voor u ligt de samenvatting van de onderbouwing van het bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal'.

Aanleiding

Al geruime tijd functioneert het winkelcentrum Presikhaaf in vergelijking met andere stadsdeelcentra erg slecht. Er is sprake van behoorlijke leegstand en veel winkeliers hebben moeite om het hoofd boven water te houden. Grotere winkelketens hebben aangegeven dat zij hun vestiging in het winkelcentrum sluiten als de situatie niet snel verbetert.

Medio 2015 heeft vastgoedfonds Wereldhave het winkelcentrum Presikhaaf van eigenaar Corio overgenomen. Zij investeert de komende jaren fors in de revitalisatie van het winkelcentrum. Om het winkelcentrum weer goed te laten functioneren heeft Wereldhave een plan opgesteld met enerzijds een herschikking van de grote winkelketens, om een betere "loop" in het centrum te krijgen, en anderzijds een uitgebreide fysieke modernisering van het winkelcomplex.

De bereikbaarheid met de auto is voor het functioneren van het winkelcentrum erg belangrijk. Op dit moment is de bereikbaarheid van het parkeerterrein Gildemeestersplein beperkt, voornamelijk via één verkeersaansluiting op de IJssellaan. Het parkeerterrein wordt in vergelijking met de parkeerterreinen Kramersgildeplein en Langenbachstraat slecht gebruikt.

In het kader van haar verbeterplannen voor het winkelcentrum heeft Wereldhave de gemeente om medewerking gevraagd bij het weer realiseren van een verkeersaansluiting van het parkeerterrein Gildemeesterplein op de Lange Wal. Met de nieuwe aansluiting moet worden bereikt dat alle beschikbare parkeervoorzieningen voor het winkelcentrum weer evenwichtiger worden gebruikt.

Eerst afsluiten, nu weer openstellen

Het college heeft het verzoek om medewerking zorgvuldig afgewogen. In 2012 had het vorige college juist besloten tot afsluiting van de bestaande verkeersaansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal. Verbeteren van de verkeersveiligheid was daarbij een belangrijk argument. Ook werd destijds voorgesorteerd op de voorgenomen modernisering en uitbreiding van het winkelcentrum door toenmalig eigenaar Corio. Deze plannen gingen uit van nieuwe hoofdaansluitingen van de parkeerterreinen aan de IJssellaan. De aansluitingen Gildemeestersplein en Kramersgildeplein op de Lange Wal zouden vervolgens worden dichtgezet. Om doorgaand verkeer te voorkomen zou de Lange Wal bovendien worden geknipt.

Van deze plannen is maar weinig overgebleven. Corio besloot niet te investeren in de verbetering en uitbreiding van het winkelcentrum. Winkeliers en bewoners hadden grote bezwaren tegen de afsluiting van de directe verbindingen van de parkeerterreinen naar de Lange Wal en tegen het knippen van de Lange Wal. Ook EVV De Stoere Houtman maakte destijds bezwaar tegen de afsluiting van de verbinding tussen het Gildemeestersplein en de Lange Wal. In 2015 verkocht Corio het noodlijdende winkelcentrum aan Wereldhave.

Wereldhave heeft nu voor de revitalisatie van het winkelcentrum een duidelijke aanpak gepresenteerd, die op veel draagvlak kan rekenen bij de winkeliers en bewoners van het winkelcentrum. Het weer realiseren van een verkeersaansluiting van het parkeerterrein Gildemeesterplein op de Lange Wal is een belangrijk onderdeel van deze revitalisatie. Deze ingreep is nodig om de oostzijde van het winkelcentrum weer aantrekkelijker te maken als vestigingsplek voor winkeliers en om een evenwichtiger gebruik van de alle parkeerterreinen rond het gehele winkelcentrum te bereiken.

Het weer realiseren van een aansluiting op de Lange Wal is verkeerskundig niet vergelijkbaar met de oude situatie van vóór 2012. In tegenstelling tot vroeger heeft het Gildemeestersplein nu een extra

verkeersaansluiting op de IJssellaan. Vroeger was al het bezoekersverkeer aangewezen op de enkele aansluiting van het Gildemeestersplein via de Lange Wal. Nu zal het bezoekersverkeer worden verdeeld over de beide aansluitingen. Bijkomend voordeel is dat in geval van ernstige calamiteiten het Gildemeestersplein met twee aansluitingen beter bereikbaar is voor hulpdiensten. Ook voor een zo veilig mogelijk routing van het bevoorradingsverkeer van de beide supermarkten is een extra aansluiting van het Gildemeestersplein beter. Daarmee wordt voorkomen dat het bevoorradingsverkeer rondjes over het parkeerterrein moet rijden om het gebied weer te verlaten.

Door de recente sloop van het oostelijk winkelpaviljoen is het mogelijk geworden om de gewenste verkeersaansluiting op een grotere afstand (circa 80 meter) van het kruispunt Lange Water te realiseren dan vroeger het geval was (circa 60 meter). Daardoor is in de nieuwe situatie ook in de spitsperiodes doorgaans voldoende opstellengte beschikbaar voor wachtend verkeer voor de verkeerslichten van het kruispunt Lange Water. Het tekort aan opstellengte op de Lange Wal voor het kruispunt Lange Water, en de daarmee samenhangende onveiligheid, was in 2012 een belangrijke reden om de aansluiting van het Gildemeestersplein te willen opheffen.

Past een aansluiting binnen het beleid?

Verkeers- en ruimtelijk beleid

In de Presikhaafse verkeersstructuur zijn de IJssellaan en het Lange Water aangewezen als hoofdwegen (verkeersaders), met een belangrijke functie voor het doorgaand verkeer. Een goede verkeersdoorstroming is hier belangrijk.

De Lange Wal is in de Arnhemse wegcategorisering aangeduid als een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg; ook een wegtype waar een maximum snelheid van 50 km/uur geldt. Gebiedsontsluitingswegen zorgen primair voor de verkeersontsluiting van direct in de omgeving gelegen functies en verblijfsgebieden. Doorgaand verkeer, dat geen relatie met de directe omgeving heeft, is hier ongewenst. Ontsluitingen van de parkeerterreinen van het winkelcentrum op de Lange Wal zijn daarmee niet in strijd met het verkeersbeleid van de gemeente.

De Lange Wal is ook benoemd als onderdeel van het stedelijk hoofdfietsnetwerk en van het netwerk voor openbaar vervoer. In het kader van de reconstructie van de Lange Wal zijn in 2012/2013 verschillende maatregelen uitgevoerd om deze functies beter vorm te geven. Genoemd worden de herpositionering en de kwaliteitsverbetering van de bushaltevoorzieningen en de aanleg van aparte voorzieningen voor fietsers. De Lange Wal functioneert in dat opzicht nu goed.

In de Beleidsnota Fietsverkeer "Nieuwe verbindingen, nieuwe fietsers" wordt wel aangegeven dat bredere fietspaden uit het oogpunt van comfort gewenst zijn. Dit is echter op dit moment niet haalbaar in verband met de noodzakelijke ruimte voor de bus in het wegprofiel.

Geconcludeerd wordt daarmee dat het weer realiseren van een aansluiting van het parkeerterrein Gildemeestersplein op de Lange Wal niet strijdig is met het ruimtelijk beleid of het verkeersbeleid.

Economische beleid

In de Detailhandelsvisie Arnhem 2016-2021 wordt Winkelcentrum Presikhaaf getypeerd als een stadsdeelcentrum dat van belang is voor de inwoners van het stadsdeel en ook voor inwoners uit de regio. Ook in het Ontwikkelingsplan Presikhaaf (2003) wordt onderstreept dat het winkelcentrum niet alleen een belangrijke voorziening voor de wijk is, maar voor geheel Arnhem Noord-Oost en voor delen van de buurgemeenten. Het winkelcentrum wordt hier benoemd als het visitekaartje van de wijk. Handhaven van de positie van het winkelcentrum in de regio, versterking van de centrumfunctie, verbetering van de uitstraling en van de verkeerssituatie zijn volgens het Ontwikkelingsplan Presikhaaf belangrijk.

Het winkelcentrum Presikhaaf functioneert momenteel matig. De huidige eigenaar kocht Presikhaaf in juni 2015 en zag de leegstand van 9% in 2015 groeien naar 17% in 2016. Een groot deel van de nog zittende retailers was behoorlijk ontevreden en zegde de huurovereenkomst op. Het leegstandspercentage en de ingezette verpaupering dreigde verder te groeien.

Alles overziende vindt het college het van groot belang dat winkelcentrum Presikhaaf weer toekomstbestendig wordt. Zij is blij met de ingezette aanpak van Wereldhave. Een goede bereikbaarheid van de omliggende parkeerterreinen vormt een onderdeel van deze aanpak en past goed binnen de bovengenoemde beleidskaders. Daarom wil het college, ondanks het eerdere besluit tot afsluiting, nu graag meewerken aan de wens om weer een aansluiting van het Gildemeestersplein

op de Lange Wal te realiseren. Wel heeft het college daarbij als voorwaarde gesteld dat het opnieuw realiseren van een verbinding op verantwoorde wijze mogelijk moet zijn. Daarom is de gemeente in haar ambtelijke beoordeling van de onderzoeken en voorstellen zeer zorgvuldig te werk gegaan.

Parkeeronderzoek

De beschouwingen over parkeren in de verrichte verkeersonderzoeken gaan vooral over de gevolgen van de bouwkundige veranderingen (sloop en nieuwbouw) in het winkelcentrum. Op een totaal van circa 33.200 m² in het winkelcentrum komt er 164 m² (0,5%) bedrijfsvloeroppervlak bij. Parkeeronderzoeken uit 2014 en 2015 zijn als basis gebruikt voor het opstellen van een actueel overzicht van de parkeersituatie. In het overzicht zijn ook de meest recente ontwikkelingen in en rond het winkelcentrum, zoals de transformatie van de Helixtoren en de sloop van het oostelijk winkelpaviljoen, verwerkt. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat in het "worst case"-scenario negen parkeerplaatsen extra benodigd zijn en dat hiervoor op het terrein voldoende restcapaciteit aanwezig is.

EVV De Stoere Houtman betoogt dat de onderzoeken niet juist zijn uitgevoerd. Het parkeer- en ook het verkeersmodelonderzoek zou op een veel gedetailleerder niveau, op het niveau van individuele winkelformules, moeten worden uitgevoerd. De parkeergelegenheden van het winkelcentrum Presikhaaf zijn evenwichtig rond het winkelcentrum verdeeld. Bezoekers hebben daarmee verschillende mogelijkheden om hun auto te parkeren. Een deel van de bezoekers zal gericht naar één winkel gaan, een ander deel zal meerdere winkels bezoeken. Sommige bezoekers zullen hun parkeerplek dicht bij een specifieke winkel zoeken, anderen zullen een parkeerplek kiezen die het makkelijkst vanaf de naderingsrichting bereikbaar is. Het parkeergedrag is daarmee diffuus en niet altijd direct verbonden met de locaties van de te bezoeken winkels.

Het is daarom niet zinvol om in het kader van de beoordeling van de revitalisatie van het winkelcentrum parkeer- en verkeersonderzoeken te verrichten op het detailniveau van individuele winkels. Het bestemmingsplan laat immers de vestiging van alle soorten winkels op elke plek in het winkelcentrum toe. Een dergelijk detailniveau geeft geen garantie voor het daadwerkelijk toekomstig functioneren. Het onderzoek is daarom op een voldoende gedetailleerde wijze uitgevoerd, waarbij ook rekening is gehouden met de vestigingsplekken van de supermarkten.

Verkeersonderzoek

Gebruikelijk in een verkeersstudie behorend bij een bestemmingsplanwijziging is een beoordeling van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling met behulp van statische berekeningen. Goudappel maakt hiervoor bijvoorbeeld gebruik van het programma OMNI-X en een vereenvoudigde kruispunttool van het programma VISSIM.

In overleg met de gemeente Arnhem is uitgebreider onderzoek naar de gewenste aansluiting op de Lange Wal uitgevoerd met behulp van een dynamische micro simulatiemodel. Met behulp van dit model is het mogelijk op gedetailleerd voertuigniveau de verkeersafwikkeling in stedelijk- en buitenstedelijk gebied te onderzoeken. Naast bestaande infrastructuur kan hiermee ook de verkeersafwikkeling op nieuwe infrastructuur dynamisch worden beoordeeld.

Een groot voordeel van het model is dat de verschillende kruispunten in het netwerk in samenhang met elkaar kunnen worden beoordeeld. Zo wordt zichtbaar of een aansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal mogelijk van invloed is op de kruispunten IJssellaan - Lange Water en Lange Water – Lange Wal rondom winkelcentrum Presikhaaf. De gehanteerde onderzoeksmethode is daarmee gedetailleerder en meer betrouwbaar dan de standaard uitgevoerde/noodzakelijke kruispuntberekeningen ten behoeve van een bestemmingsplanwijziging.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat een nieuwe aansluiting op de Lange Wal op een verantwoorde manier mogelijk is, mits voldoende afstand wordt gehouden tot het met verkeerslichten geregelde kruispunt Lange Water. Voorkomen moet worden dat wachtend verkeer voor de verkeerlichten Lange Water in de spitsuren de aansluiting blokkeert. Dit zou tot ongewenste onveilige situaties leiden. Door de recente sloop van het winkelpaviljoen langs de Lange Wal kan de gewenste aansluiting op grotere afstand tot het kruispunt Lange Water worden gerealiseerd.

Geluidaspecten

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om te onderzoeken of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Uit dit onderzoek blijkt dat de toename van de geluidsbelasting minder dan 2 dB bedraagt. Hierdoor is er geen sprake van een reconstructie in de zin

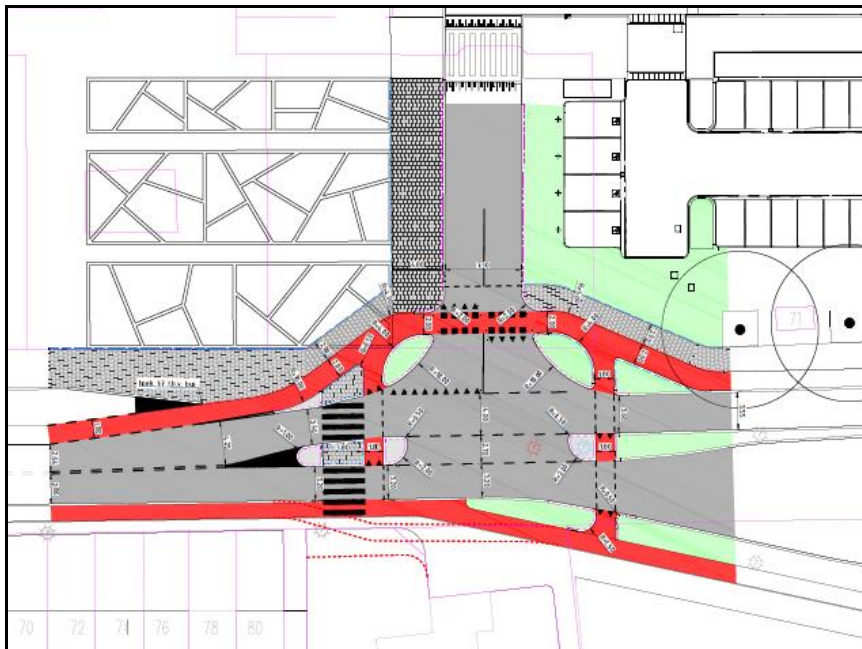
van de Wgh. Hierdoor is er geen toetsing noodzakelijk aan de normen uit de Wgh en het gemeentelijke geluidsbeleid.

Inrichting kruispunt

Tijdens de informatiebijeenkomst op 12 september 2017 heeft de gemeente haar uitwerking van de voorgestelde voorkeursvariant voor de nieuwe aansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal gepresenteerd. Hieruit blijkt de voorkeur voor een compacte, overzichtelijke vormgeving van het kruispunt. Het college beschouwt deze variant als een goede verkeersveilige oplossing, die bovendien de beste garantie biedt voor de ongehinderde doorstroming van fietsverkeer op de Lange Wal. Ook de andere kruispunten op de Lange Wal zijn op dergelijke compact wijze vormgegeven, waardoor er sprake is van een zekere uniformiteit in vormgeving.

Veilig Verkeer Nederland (VVN) heeft op verzoek van EVV De Stoere Houtman een onafhankelijk advies uitgebracht over de vormgeving. Zij pleit, in tegenstelling tot de gemeentelijke voorkeur, voor een kruispunt met meer uitgebogen, vrijliggende fietsoversteken. Ook de argumenten hiervoor zijn verkeerskundig legitiem. Beide oplossingen kennen specifieke voor- en nadelen, zonder dat gesteld kan worden dat één oplossing beter is dan de ander.

Het college is daarom bereid om het voorstel 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.

Communicatie en proces

In de zienswijze van EVV De Stoere Houtman worden verschillende opmerkingen gemaakt over het gevolgde proces. Uitgangspunt voor het doorlopen proces is dat Wereldhave initiatiefnemer is en zij het college heeft verzocht om medewerking voor het weer realiseren van aansluiting op de Lange Wal. Het college heeft deze medewerking toegezegd onder de voorwaarde dat de aansluiting op een verkeerskundig veilige en verantwoorde wijze kan worden gerealiseerd. Ook dient de initiatiefnemer te zorgen voor draagvlak voor het initiatief.

Toen na de eerste informatiebijeenkomst begin 2017 bleek dat een deel van de bewoners van de Lange Wal en de Houtmanstraat bedenkingen had tegen de wens van Wereldhave voor een nieuwe aansluiting heeft Wereldhave haar best gedaan om in goed overleg met de bewoners aan de bezwaren tegemoet te komen. In de bijlage van dit document is een overzicht gegeven van de communicatiemomenten.

Bewonersvariant

In maart 2017 heeft Wereldhave op verzoek van bewoners een alternatieve variant laten onderzoeken waarbij het Gildemeestersplein in plaats van een ontsluiting op de Lange Wal een ontsluiting op het Lange Water had. Een belangrijk negatief aspect van de bewonersvariant is dat de aansluiting geregeld moet worden middels verkeerslichten en dat deze aansluiting zich bevindt in het invloedsgebied van de kruispunten Lange Water – Lange Wal en Lange Water – IJssellaan. Hierdoor is een koppeling in de verkeerslichtenregeling van de kruispunten noodzakelijk. Door deze koppeling neemt de cyclustijd van de regelingen op deze kruispunten toe tot 140 seconden. Dit is een zeer ongewenst effect. Daarom is geconcludeerd dat de door de bewoners voorgestelde variant (een rechtstreekse aansluiting van het Gildemeestersplein op Lange Water) niet haalbaar is.

"Elf verbeterpunten" lijst

Vervolgens presenteerden de vertegenwoordigers van EVV De Stoere Houtman in april 2017 aan Wereldhave een lijst met elf verbeterpunten aan de Lange Wal. Over deze verbeterpunten zouden eerst toezeggingen moeten worden gedaan, voordat de vertegenwoordigers wilden overwegen om in te stemmen met een aansluiting. De lijst is daarop door Wereldhave en de gemeentelijke vakspecialisten beoordeeld.

Verschillende opgevoerde punten bleken geen relatie te hebben met de door Wereldhave gewenste aansluiting. Zij hadden meer betrekking op het algemeen functioneren van de Lange Wal. Dergelijke algemene verbeterwensen dienen in overleg met het Wijkplatform Presikhaaf door het Wijkteam Leefomgeving in een breder kader te worden beoordelen.

Wereldhave is bereid om, naast de kosten voor de gewenste aansluiting op de Lange Wal, ook de kosten van enkele aanvullende wensen van bewoners voor haar rekening te nemen (bv. aanpassen bushalte Keulse Slag, verbeteren oversteek Keulse Slag, aanbrengen looproute Langenbachstraat), zodat ook deze punten konden worden gehonoreerd.

Enkele opgevoerde verbeterpunten hadden betrekking op de vormgeving van de te maken nieuwe aansluiting op de Lange Wal. Voor deze punten is aangegeven dat zij in het kader van de door de gemeente op de stellen ontwerputwerking nader zouden worden afgewogen. De gemeentelijke uitwerking is op 12 september gepresenteerd. Mede naar aanleiding van het door VVN opgestelde advies is het ontwerp daarna geoptimaliseerd. Ook daarmee is tegemoet gekomen aan enkele in de lijst opgevoerde wensen van de bewoners.

Uiteindelijk kan aan acht van de elf aangegeven verbeterpunten van EVV De Stoere Houtman gehoor worden gegeven. Niet gehonoreerd zijn de volgende punten:

1. Aanleggen van een nieuw tweerichtingen fietspad over de gehele lengte van de Lange Wal.
(Reden: deze wens valt buiten de kaders van de gevraagde aansluiting en dient in overleg met het wijkplatform door het Wijkteam Leefomgeving te worden beoordeeld).
2. Verplaatsen van de bushalte Keulse Slag (bij de ING-vestiging) naar een locatie halverwege de Lange Wal.
(Reden: deze wens valt buiten de kaders van de gevraagde aansluiting en dient in overleg met het wijkplatform door het Wijkteam Leefomgeving te worden beoordeeld).
3. De gewenste nieuwe aansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal realiseren op de locatie van de oude aansluiting van voor 2012.
(Reden: hierdoor zou de beschikbare opstellengte voor de verkeerslichten (60 meter) zodanig beperkt zijn dat het kruispunt van de aansluiting Gildemeestersplein regelmatig geblokkeerd zou zijn. Dit is uit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst).

BIJLAGE: COMMUNICATIEMOMENTEN WINKELCENTRUM PRESIKHAAF

2016	<u>Diverse bijeenkomsten voor bewoners en winkeliers van het winkelcentrum zelf,</u> waarin de revitalisatieplannen voor het winkelcentrum zijn gepresenteerd.
2016	Gesprekken tussen Wereldhave en de VvE 's van de appartementencomplexen in het winkelcentrum zelf. Deze VvE's hebben unaniem formeel ingestemd met de revitalisatieplannen.
16 jan 2017	<u>Eerste inloopbijeenkomst over de nieuwe aansluiting Lange Wal.</u> Locatie kantoor Wereldhave. Uitgenodigd waren met huis-aan-huis brieven de bewoners van het Gildemeestersplein en van de Lange Wal. Bij de informatieavond bleek dat enkele bewoners uit de omgeving Houtmanstraat /Lange Wal zorgen hebben over de effecten van een nieuwe aansluiting. Dit werd voornamelijk verwoord door de heer Derix. Op initiatief van Wereldhave zijn in de maanden daarop verschillende gesprekken met deze bewoners (de contactgroep Stoere Houtman) gevoerd, waarin is onderzocht in hoeverre aan de bezwaren van de bewoners kon worden tegemoet gekomen.
1 febr 2017	Overleg met de contactgroep EVV De Stoere Houtman
8 febr 2017	De heer Derix kaart zijn zorgen over winkelcentrum Presikhaaf aan in wijkplatformoverleg Presikhaaf. De gemeentelijk projectmanager benadrukt dat in overleg met de bezorgde bewoners bekeken wordt in hoeverre aan de bezwaren tegemoet kan worden gekomen.
22 febr 2017	Overleg met de contactgroep EVV De Stoere Houtman
7 mrt 2017	Overleg met de contactgroep EVV De Stoere Houtman
5 apr 2017	<u>Informatieavond met presentatie plannen revitalisatie Winkelcentrum en aansluiting Lange Wal.</u> Locatie MFC Presikhaven. Uitgenodigd waren het wijkplatform Presikhaaf en via huis-aan-huis brieven de bewoners de Lange Wal en de omgeving Houtmanstraat.
10 apr 2017	Raadsbehandeling grondverkoop winkelcentrum, waarbij de heer Derix namens EVV De Stoere Houtman heeft ingesproken.
9 mei 2017	Overleg met de contactgroep EVV De Stoere Houtman
6 juni 2017	<u>Informatieavond over aansluiting Lange Wal.</u> Locatie MFC Presikhaven. Uitgenodigd waren het wijkplatform Presikhaaf en via een huis-aan-huis brieven de bewoners van de Lange Wal en de omgeving Houtmanstraat.
7 juni 2017	Overleg met de contactgroep EVV De Stoere Houtman
26 juni	Informatie avond voor bewoners van alle bovenliggende VVE's en de ondernemers van winkelcentrum Presikhaaf inzake de voortgang en planning van de revitalisatie van het winkelcentrum,
13 juli 2017	Gesprek wethouder v. Burgsteden / wijkplatform Presikhaaf / de heer Derix (vertegenwoordiger EVV De Stoere Houtman)
19 juli 2017	Gesprek de heer Derix (EVV De Stoere Houtman) / de heer Kock (Wijkplatform Presikhaaf) met adviesbureau Goudappel (de heer Nab) over vragen over het modelonderzoek.
12 sept 2017	<u>Inloopavond ontwerpvoorstel aansluiting Lange Wal en inrichting Gildemeestersplein.</u> Locatie Theehuis Presikhaaf (Het MFC bleek op het laatste moment niet beschikbaar). Uitgenodigd waren het wijkplatform en met huis-aan-huis brieven de bewoners van de Lange Wal, de omgeving Houtmanstraat en de appartementencomplexen in het winkelcentrum.

Besluit van 29 januari 2018

Zaaknummer 203743

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 19 december 2017, Cluster Strategie, Beleid en Regie nummer: 203743;

gelet op artikel 3.8 en 6.12, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening;

overwegende dat:

- a. het bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' ongewijzigd wordt vastgesteld;
- b. het bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' maakt geen aangewezen bouwplan mogelijk zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro waardoor het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk is.

Gelet op de artikelen 3.8 en 6.12, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

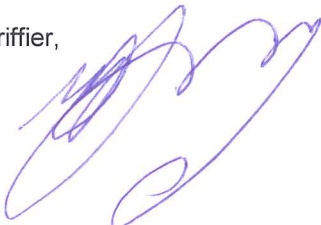
1. in de zienswijzen van:

EVV De Stoere Houtman, p/a De Houtmanstraat 81, 6826 PG Arnhem (mede ingediend namens 204 bewoners van de Lange Wal, Keulse Slag, Gildemeestersplein, Juinbolstraat en De Houtmanstraat en de besturen van de VVE's Sanders Maisonnets (De Houtmanstraat 69-111 oneven) en VVE Lange Wal 82-124 (even)),

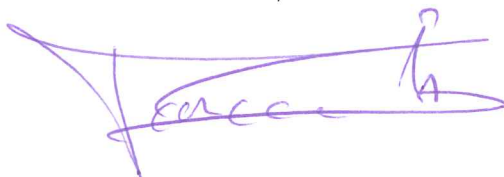
geen redenen te vinden die leiden tot vaststelling van dit bestemmingsplan in gewijzigde vorm ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' zoals dit ter inzage heeft gelegen op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening;

2. Vast te stellen het bestemmingsplan "Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal", zoals dit plan is vervat in de verbeelding NL.IMRO.0202.922-0301.gml met bijbehorende regels en toelichting;
3. Geen exploitatieplan vast te stellen als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening.

De griffier,



De voorzitter,



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 zienswijzer rapport

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. Doorgaand 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 parkeerordering 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.

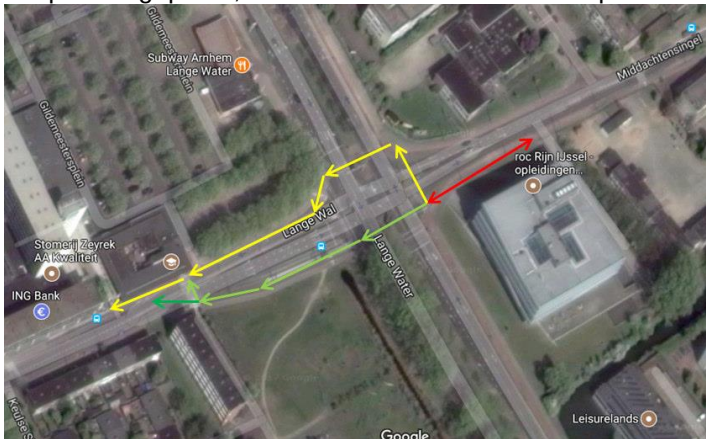
5.2 Huidige situatie

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 bromfietzers 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 ontwerpoplossingen, 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 verklaard 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.

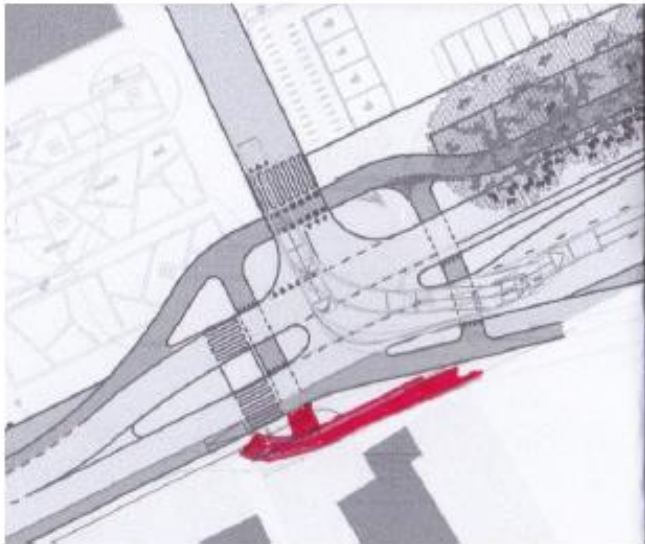
De opstelruimte voor voetgangers (bij de zebra) aan de zuidkant vraagt om aandacht.

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:

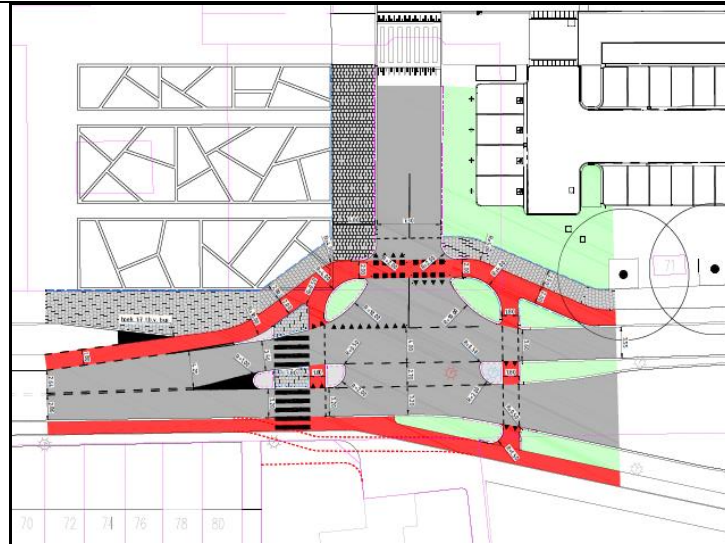
- Het fietspad aan de noordzijde van de aansluiting uit te buigen.
- Meer opstelruimte voor fietsers aan de zuidzijde in het ontwerp opnemen.
- Overstekende fietsers een rustpunt in de middenberm aanbieden.
- Voldoende aandacht besteden aan noodzakelijke ruimte voor voetgangers.

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.