



Aanvullend rapport verkeersafwikkeling en parkeren

Evenemententerrein De Park, Park Lingezen

Aanvullend rapport verkeersafwikkeling en parkeren evenemententerrein De Park, Park Lingezegen

Eindrapport

in opdracht van:
Parkorganisatie Park Lingezegen

18 januari 2016
rapportnummer: 5410-R-E4
auteur(s): M. Mallens



Hooikade 13
Postbus 2873
2601 CW Delft
Tel. 015 - 2147899

Badhuiswal 3
8011 VZ Zwolle
Tel. 038 - 4225780

Hoff van Hollantlaan 6
5243 SR Rosmalen
Tel. 073 - 5231065

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Plan van aanpak	1
2	ZIENSWIJZEN EN BEANTWOORDING	3
2.1	Indiener zienswijze 1	3
2.2	Indieners zienswijze 2	4
2.3	Indieners zienswijze 3	10
3	AFSLUITING 1^E WETERINGSEWAL	16
3.1	Besluit ProRail	16
3.2	Parkeren in de omgeving	16
BIJLAGEN		
1.	Overzicht relevante jurisprudentie	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Park is een deelgebied van natuur- en recreatiegebied Park Lingezegen. De Park kenmerkt zich door een mozaïek van lanen, stukken bos en open gedeelten, doorsneden door paden. Het gebied biedt volop mogelijkheden tot recreëren voor vooral inwoners van Elst en Schuytgraaf (Arnhem). Het deelgebied is vernoemd naar voormalig kasteel De Parck, waarvan de contouren en de oprijlaan nog te herkennen zijn. Dwars door De Park loopt het Romeinse Lint, een markante brede parkzone. In deze zone ligt een watergang met een voet- en fietsverbinding, gelegen op een oude loop van de Rijn in de Romeinse tijd.

De ontwikkelingen in De Park zijn nagenoeg afgerond, een van de sluitstenen is het inrichten van een evenemententerrein op de plek van voormalig kasteel De Parck. Specifiek voor dat deelproject is een (ontwerp)bestemmingsplan ontwikkeld, waarop een aantal zienswijzen zijn binnengekomen van belanghebbenden. Deze zienswijzen spitsen zich toe op drie zaken: akoestiek, verkeer en juridische afwikkeling.

De Parkorganisatie Park Lingezegen heeft Mobycon gevraagd de binnengekomen zienswijzen te analyseren en haar mening te geven over de verkeersgerelateerde zaken. Daarnaast speelt een nieuwe ontwikkeling: ProRail heeft besloten dat de spoorwegovergang op de 1e Weteringsewal wordt afgesloten. Dat leidt ertoe dat een van de parkeerterreinen (P2) voor het evenemententerrein niet meer bereikbaar is via de oostzijde (voor verkeer vanaf A325). Daaraan gekoppeld ontstaan dan mogelijk problemen met ontsluiting van het gebied. Aan Mobycon is gevraagd hiervoor relevante oplossingen te beschrijven.

1.2 Plan van aanpak

Wij hebben alle ingediende zienswijzen (4) bestudeerd. Per zienswijze zijn diverse punten aangehaald die beantwoording behoeven. Dit doen we waar mogelijk door onderbouwing met CROW¹ richtlijnen. Per zienswijze zijn de ingediende bezwaren puntsgewijs opgenomen in dit rapport.

¹ CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Richtlijnen van het CROW worden algemeen beschouwd als maatgevend.

Voor de afsluiting van de spoorwegovergang op de 1^e Weteringsewal en de daarmee gepaard gaande verminderde bereikbaarheid van parkeerterrein P2, beschrijven wij relevante alternatieven in de omgeving.

In bijlage 1 is ter informatie ook een overzicht van relevante jurisprudentie opgenomen.

2 Zienswijzen en beantwoording

2.1 Indiener zienswijze 1

Indiener 1 heeft één vraag ingediend met betrekking tot parkeren en ontsluiting. Het betreft de volgende:

1.16 Terreinafbakening en calamiteitenroutes

De wijze van terreinafbakening is niet onderzocht. Onduidelijk is of er strijdigheid gaat ontstaan met de planregels. Dus is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Ook is het aantal en uitvoering van de calamiteitenroutes niet onderzocht op basis van een risicoanalyse.

Volgens indiener moeten er 4 calamiteitenroutes vanaf het evenemententerrein worden gerealiseerd (ook nog één in de noordoosthoek, richting de fietstunnel onder het spoor). Het aantal calamiteitenroutes dient ook te worden vastgesteld op grond van een risicoanalyse.

Uit beantwoording door de brandweer op vragen van de gemeente (brief dd. 7 oktober 2015, met als onderwerp 'Calamiteitenroute evenemententerrein Park Lingezen') blijkt dat er **twee** –en niet vier- onafhankelijke aanrijroutes voor calamiteiten moeten zijn. Deze zijn ook daadwerkelijk in de plannen opgenomen (een route via de noordzijde naar Schuytgraaf / station Arnhem Zuid en een route via de zuidzijde deels langs het spoor naar de 1^e Weteringsewal).

Wat betreft de uitvoering zegt de brandweer het volgende:

- de rijloper dient minimaal 3,50 meter breed te zijn;
- de vrije doorrijhoogte dient 4,20 meter te zijn;
- de rijroute dient geschikt te zijn voor voertuigen met een asdruk van 10 ton.

De rijloper op de zuidelijke calamiteitenroute is 3,50 meter breed (rapport Traffic Support, pagina 4), en voldoet daarmee aan de breedte eis. De rijloper op de noordelijke calamiteitenroute tot aan de Marasingel is ook 3,50 meter breed, de Marasingel zelf is ruim 5 meter breed. Ook deze route voldoet dus aan de breedte eis.

Er zijn op beide routes geen doorrijhoogte beperkingen voor hulpdiensten.

Door gebruik van verharding zijn beide routes geschikt voor een asdruk van 10 ton.

Oftevel, de calamiteitenroutes voldoen aan de door de brandweer gestelde eisen.

2.2 Indieners zienswijze 2

2.2.1 Vraag 1

2.1

Indieners vinden het aantal evenementen nog steeds veel te hoog: 45 etmalen met versterkt geluid en onbeperkt tot 500 bezoekers (er is ook totaal geen controle op de aantallen). Deze evenementen zijn buiten dus in de zomerperiode en veroorzaken ieder weekend zeer veel overlast.

Vooraf verkeer/parkeerverlast omdat De Park tegenover hun huis de enige toegangsweg naar De Park 10/ het evenemententerrein is. Langs het spoor ligt nu een kavelpad, beginnend aan de 1^e Weteringswal, dat aansluit op de Notenlaan en wordt gezien als 2^e ontsluitingsweg van het evenemententerrein. De Notenlaan is een fiets/wandelpad. Dit kavelpad is dus geen nieuwe ontsluitingsweg van het evenemententerrein. De 1^e Weteringswal is een 60 km weg waar men aan de ene kant een spoor over moet en aan de andere kant uitkomt op de zeer drukke Grote Molenstraat. Hier kan nooit een goede doorstroming van verkeer plaatsvinden. Ook fietsers zullen in het gedrang komen op de 1^e Weteringsewal.

Uit het verkeersrapport van Traffic Support bij dit plan blijkt dat een 2^e ontsluitingsweg niet noodzakelijk is. Uit het rapport van Loendersloot Advies, dat indiener bij zijn zienswijze heeft gevoegd, blijkt dat een 2^e (wellicht een 3^e) ontsluitingsroute voor nood- en hulpdiensten aan te raden is. Dat vindt ook de Raad van State.

De zienswijze spitst zich toe op het volgende:

- De kruising Grote Molenstraat / De Park is de enige toegangsweg naar het evenemententerrein;
- Het kavelpad langs de spoorbaan is geen ontsluitingsweg voor het evenemententerrein;
- Goede doorstroming van verkeer op de Grote Molenstraat is niet mogelijk door verkeersdruk;
- Er zijn minimaal twee ontsluitingsroutes voor calamiteiten nodig.

Kruising Grote Molenstraat / De Park

De kruising Grote Molenstraat / De Park wordt alleen gebruikt bij kleinere evenementen (tot 500 bezoekers) waarbij geparkeerd wordt op De Park. Parkeerterreinen P1 en P2 worden dan niet gebruikt. Bij grotere evenementen wordt parkeerterrein P1 bereikt via een platenbaan die iets ten noorden van de kruising Grote Molenstraat / De Park wordt aangelegd. De Park is dan ook afgesloten waardoor het kruispunt niet extra belast wordt.

Daarnaast is het zo dat autoverkeer niet alleen via de Grote Molenstraat naar het evenemententerrein komt, maar ook via de 1^e Weteringsewal. Fietsers en voetgangers kunnen gebruik maken van de brug bij het Notenlaantje en het kavelpad langs de spoorbaan. De veronderstelling dat er slecht één toegangsweg is, is dus onjuist.

Kavelpad langs spoorbaan

Het kavelpad wordt bij evenementen niet gebruikt als ontsluiting van het evenemententerrein voor het autoverkeer, maar als calamiteitenroute voor hulpdiensten en als ontsluiting voor fietsers en voetgangers. De breedte is daarbij toereikend (zie paragraaf 2.1). De in- en uitgang van parkeerterrein P2 sluit aan op de 1^e Weteringsewal.

Doorstroming op Grote Molenstraat

Het CROW (Handboek wegontwerp 2013) geeft aan dat de maximale capaciteit van de Grote Molenstraat (gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom type II) 3.200 pae (persoonauto equivalenten) per uur mag bedragen. Ideaal is 2.800 pae/uur of minder. Dit sluit aan bij het rapport² dat Loendersloot Advies in opdracht van DAS voor appellant gemaakt heeft (onderdeel 2, pagina 4). Deze cijfers gelden ook voor de Rijksweg Noord wat eveneens een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom is.

Omrekening pae naar mvt

Normaliter wordt gerekend met motorvoertuigen per etmaal, wat we vanaf dit punt ook in dit rapport doen. Omrekenen van personenauto equivalenten (pae) naar motorvoertuigen (mvt) doen we op basis van recente gegevens uit het RVMK³:

In 2014 maakten op een werkdag 6300 motorvoertuigen gebruik van de Grote Molenstraat. Daarvan is 13% middelzwaar vrachtverkeer (819 voertuigen) en 9% zwaar vrachtverkeer (567 voertuigen). Daarnaast zijn dus $6300 - 819 - 567 = 4914$ lichte voertuigen (auto's en motoren).

Middelzwaar vrachtverkeer vertegenwoordigt ongeveer 1,5 auto's, zwaar vrachtverkeer 3 auto's. Dat leidt tot het volgende overzicht:

Voertuig	Voertuigen/etmaal	Omrekenfactor	Pae/etmaal
Licht verkeer	4914	1,0	4914
Middelzwaar vrachtverkeer	819	1,5	1229
Zwaar vrachtverkeer	567	3	1701
Totaal	6300		7844

Tabel 2.1 Omrekening pae naar mvt o.b.v. modelgegevens 2014, werkdag

² Rapport "Nader deskundigenadvies", Loendersloot Advies dd. 05-11-2011, voor DAS

³ Bron: modelberekeningen RVMK (Regionale VerkeersMilieukaart Regio Arnhem), o.b.v. werkdag 2014

In de toekomst verandert deze verhouding door een toename van licht verkeer en een afname van middelzwaar - en zwaar vrachtverkeer:

Voertuig	Voertuigen/etmaal	Omrekenfactor	Pae/etmaal
Licht verkeer	7565	1,0	7565
Middelzwaar vrachtverkeer	979	1,5	1469
Zwaar vrachtverkeer	356	3	1068
Totaal	8900		10102

Tabel 2.1 Omrekening pae naar mvt o.b.b. modelgegevens 2024, werkdag

Voor het toekomstbeeld betekent dit dus dat 10102 pae zich vertaalt in 8900 mvt, ofwel een gemiddelde omrekenfactor van 1,135.

De maximale capaciteit van de Grote Molenstraat is dan 2819 mvt/uur, en in een ideale situatie 2466 mvt/uur.

Doorrekening scenario's

In het maximale scenario wordt een evenement voor 20.000 bezoekers georganiseerd. Op basis van het rapport van Traffic Support⁴ volgt dat in totaal 3404 (afgerond 3500) voertuigen naar het evenement zullen komen. Loendersloot Advies hanteert een andere verdeling over modaliteiten, maar de aanname die hiervoor wordt gedaan (bijv. "50% komt met de auto") is niet onderbouwd en kan dan ook niet worden getoetst. De huidige etmaalintensiteit (werkdag) op de Grote Molenstraat is 6300 motorvoertuigen per etmaal⁵. In 2024 loopt dit volgens modelberekeningen op naar 8900 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etmaal). Een landelijk geaccepteerde norm is dat hiervan 10% in het drukste uur (spits) rijdt (respectievelijk 630 en 890 mvt per etmaal).

Uit het rapport van Traffic Support blijkt ook dat in totaal 1.198 voertuigen een route volgen die uiteindelijk over de Grote Molenstraat leidt (tabel 4, route 3). Tijdens het piekmoment komt 28% van de voertuigen naar het evenemententerrein, dit zijn 335 voertuigen. Gezien de capaciteit van 2466 mvt/uur in een ideale situatie voor de Grote Molenstraat levert dit geen problemen op, aangezien maximaal $335 + 630 = 965$ voertuigen dan van de Grote Molenstraat gebruik maken (op basis van huidige intensiteit).

Zelfs indien we rekenen met een toestroom op basis van het rapport van Loendersloot Advies ($4000 \text{ auto's} + 100 \text{ bussen}^6 = 4100 \text{ mvt}$), is de druk op de Grote Molenstraat op het piekmoment $28\% * 4100 = 1148$ voertuigen.

⁴ Rapport Traffic Support "Verkeers en Vervoersanalyse Park Lingezegen, Pop en Dance evenement, Evenemententerrein Park Lingezegen" dd. juni 2015, pagina 7, tabel 2

⁵ Bron: modelberekeningen RVMK (Regionale VerkeersMilieukaart Regio Arnhem), o.b.v. werkdag 2014

⁶ Elke bus vertegenwoordigt 2,5 personenautoequivalenten

In combinatie met de huidige etmaalintensiteit van 6300 mvt/etmaal (630 voertuigen in het drukste uur), en de aanname dat de drukste uren van de reguliere intensiteit en het evenement samen vallen, komen op het piekmoment dan $1148 + 630 = 1778$ voertuigen over de Grote Molenstraat. Dit valt ruim binnen de 2466 mvt per uur in een ideale situatie voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom.

Naast de Grote Molenstraat speelt ook de verwerkingscapaciteit van het kruispunt Grote Molenstraat / De Park / Raaijestraat een belangrijke rol, dit is een bottleneck in de route. Het kruispunt is vormgegeven als een voorrangskruispunt, waarbij verkeer vanaf De Park voorrang moet verlenen aan verkeer op de Grote Molenstraat. Hierbij zijn de principes van Duurzaam Veilig gevolgd, wat landelijk in 1997 door alle Nederlandse wegbeheerders is omarmd. Hierin wordt een scherp onderscheid geplaatst tussen wegen met een stroomfunctie en wegen met een ontsluitende functie. Dit zijn de (80 km/u) gebiedsontsluitingswegen en de (60 km/u) erftoegangswegen. Kruisingen tussen beide typen gebeuren met een voorrangssysteem om het onderscheid voor de weggebruiker zo duidelijk mogelijk te maken.

Als vuistregel wordt gehanteerd dat een voorrangskruispunt 1350 tot 1550 mvt/uur kan verwerken. Aangezien op het piekmoment 965 (335 naar evenement en maximaal 630 regulieren intensiteit) voertuigen gebruik maken van dit kruispunt levert dit geen problemen op.

Voor elk evenement wordt daarnaast een verkeersplan ingediend door de organisator van het evenement. Dit wordt door de gemeente gecheckt op basis van vigerende richtlijnen.

Minimaal twee ontsluitingsroutes voor calamiteiten

Voor calamiteiten zijn er twee ontsluitingsroutes beschikbaar: een route via de noordzijde naar Schuytgraaf / station Arnhem Zuid en een route via de zuidzijde deels langs het spoor naar de 1^e Weteringsewal. Brandweer Gelderland-Midden (onderdeel van Veiligheids en Gezondheidsregio Gelderland-Midden) heeft ook aangegeven⁷ dat er twee routes moeten zijn. Zie ook beantwoording paragraaf 2.1.

2.2.2 Vraag 2

2.5

Parkeerplaatsen P1 en P2 zijn onverhard. Auto's zullen met behulp van tractoren van het parkeerterrein gehaald moeten worden na hevige regenval. Ook zullen er gevaarlijke situaties ontstaan doordat er zeer veel fietsers zullen zijn omdat dit de hoofdingang is en blijft.

Er bestaat inderdaad een kans dat (een klein deel van de) voertuigen bij hevige regenval één van de parkeerterreinen moeilijk kan verlaten. De organisator van een evenement moet hier maatregelen voor nemen. Het is dus niet direct de verwachting dat een evenement last zal hebben van zodanige regenval dat dit de ontsluiting negatief beïnvloedt, al is dit nooit helemaal uit te sluiten. Inrichting van de parkeerterreinen maakt onderdeel uit van het verkeersplan dat bij de vergunningsaanvraag voor een evenement wordt gemaakt. Dit wordt altijd getoetst door de gemeente.

⁷ Brief dd. 7 oktober 2015 'Calamiteitenroute evenemententerrein Park Lingezegen'

Mocht verkeer het terrein moeilijk kunnen verlaten dan is dat eveneens niet van nadelige invloed op de doorstroming op het kruispunt met de Grote Molenstraat omdat dan minder verkeer tegelijk van het kruispunt gebruik zal maken. Ook de afwikkeling van fietsverkeer wordt opgenomen in een verkeersplan, gebruik van verkeersregelaars kan dit in goede banen leiden.

Parkeerplaats 1 naast de ingang van De Park zal de verkeersdoorstroming niet ten goede komen en alleen maar meer opstoppen veroorzaken, ook omdat dit een relatief klein gebied is.

De plaatsing van parkeerterrein P1 direct naast de ingang is niet direct nadelig voor de doorstroming, maar vraagt wel om goede verkeersregeling bij het kruispunt en op het parkeerterrein zelf (routing en sturing van voertuigen). De gemeente heeft daarvoor aangegeven:

“Door inzet van verkeersmaatregelen, dynamisch verkeersmanagement, verkeersregelaars etc. zijn de verkeersstromen naar wens te sturen en zijn de (mogelijke) knelpunten te voorkomen en op te vangen. Per evenement zal gericht maatwerk en de benodigde inzet bepaald moeten worden. De organisator zal daartoe bij een aanvraag om evenementenvergunning een verkeers- en vervoersplan moeten overleggen waarin o.a. de verkeers- en vervoersmaatregelen en parkeergelegenheden zijn aangegeven.”

Zoals ook Loendersloot advies aangeeft heeft De Park als erftoegangsweg een capaciteit van 4.000 à 6.000 voertuigen per etmaal (ASVV 2004 spreekt van 5000 à 6000 motorvoertuigen per etmaal). Hierin passen de verwachte 1.104 voertuigen op basis van de berekening door Traffic Support.

2.2.3 Vraag 3

2.9

Indiener heeft het verkeerskundig rapport van Loendersloot Advies bij zijn zienswijze gevoegd. In het Traffic Support rapport staan veel onduidelijkheden.

- *Waar komt de taxistandplaats?*
- *Waar komt parkeercapaciteit voor “Kiss & Ride”?*

De taxistandplaats wordt aangelegd op het terrein van Tilleman (ten westen van de Rijksweg Noord). Dit is tevens de locatie voor de Kiss&Ride zone. Deze vormen van vervoer gaan goed samen, omdat beide typen voertuigen alleen kort stilstaan en niet parkeren.

- *Voor calamiteiten moet o.a. De Park en de Notenlaan- gescheiden door een hek – gebruikt worden volgens dit rapport. Dus de weg naar het evenemententerrein wordt gebruikt door duizenden mensen, auto's die moeten parkeren in de laan, fietsers, personenauto's die heen en weer rijden om mensen te brengen en halen, taxi's en eventueel politie, brandweer en ambulance? De Notenlaan, 2 meter smaller dan De Park, wordt gebruikt door duizenden personen, gearriveerd met o.a. on- en georganiseerde touringcars), fietsers, taxi's, auto's, parkeergelegenheid Kiss & Ride? En eventueel politie, brandweer en ambulance waarvoor de weg wordt gescheiden door hek?*

Voor calamiteiten worden het kavelpad en de route via de Marasingel (Arnhem) gebruikt. Incidenteel kan een hulpvoertuig de spoorkruising bij de Notenlaan gebruiken. De Grote Molenstraat wordt gebruikt voor verkeer richting P1, de Rijksweg Noord voor verkeer richting de taxistandplaats en de Kiss&Ride zone. Taxi's rijden niet over de Notenlaan richting het evenemententerrein. Zoals eerder al omschreven (zie paragrafen 2.2.1 en 2.2.2) kunnen de genoemde wegen de verkeersstroom op basis van richtlijnen verwerken.

- *Waar komt de standplaats voor touringcars? Bij de heer Tillemann? Is er een overeenkomst met hem? Zijn deze parkeerplaatsen gegarandeerd?*

De standplaats voor touringcars komt inderdaad op het terrein van Tillemann en wordt bereikt via de Rijksweg Noord. In het wijzigingsplan van Tillemann voor zijn gronden is een verharde parkeervoorziening met een oppervlakte van maximaal 0,75 ha mogelijk gemaakt. In deze oppervlakte zijn toegangswegen en –paden naar de parkeervakken niet inbegrepen. Deze parkeervoorziening dient voor bezoekers van de manege en bezoekers van het park bij evenementen.

- *Is er rekening gehouden met het overige verkeer? Grote Molenstraat is de ontsluitingsweg van Elst waar dagelijks duizenden automobilisten gebruik van maken (volgens onderzoek in 2020 per dag 11.900 auto's).*

Onduidelijk is welk onderzoek naar intensiteiten in 2020 aangehaald wordt. Recente modelberekeningen uit het RVMK (Regionaal VerkeersMilieukaart, regio Arnhem) laten zien dat de huidige etmaalintensiteit op de Grote Molenstraat 6300 motorvoertuigen is. Een landelijk geaccepteerde CROW richtlijn voor verkeersdrukke (percentage van de etmaalintensiteit in het drukste uur) is 10%. Dit betekent dat in het drukste uur 630 voertuigen (regulier verkeer) passeren op de Grote Molenstraat. Los van het feit dat evenementen vaak in het weekend zullen plaatsvinden en dagelijks verkeer dan in een lagere intensiteit en meer gespreid over de dag plaatsvindt, zou dat betekenen dat maximaal $630 + 310 = 940$ voertuigen in het drukste uur gebruik maken van de Grote Molenstraat. Dit past binnen de verwerkingscapaciteit van de Grote Molenstraat in een ideale situatie van 2.466 mvt/uur.

- *Waarom gebruikt Traffic Support niet de bezettingsgraad van 2,5 personen per auto (zoals in het MER) maar 3,1?*

De bezettingsgraad per auto is gebaseerd op ervaringscijfers van evenementenorganisatie OnlineTicket.nl. Het MER geeft inderdaad een gemiddelde bezetting van 2,5 persoon per auto⁸, maar dit is een gemiddelde van alle soorten evenementen. In de MER staat echter ook dat bij zgn. “familie-attracties” de bezetting per auto hoger is dan bij attracties zoals een museum. Evenementen in De Park passen beter in de categorie “familie-attracties” dan andersoortige attracties. Een gemiddelde bezetting van 3,1 persoon per auto op basis van ervaringscijfers van OnlineTicket.nl lijkt in dit geval dan ook niet onlogisch.

⁸ Park Lingezegen – Milieueffectrapportage, bijlage 6

- *Waar is het percentage van 38% (pagina 7 van het Traffic Support rapport op gebaseerd? Loendersloot Advies verwacht dat 50% met de auto komt.*

Het percentage van 38% bezoekers dat met de auto komt, is eveneens gebaseerd op ervaringscijfers van evenementenorganisatie OnlineTicket.nl. Loendersloot Advies heeft een aanname gedaan (50% met de auto), welke niet verder onderbouwd en dus niet te controleren is.

2.2.4 Vraag 4

2.14

Een grotere zorg is dat hun woning door de verkeersopstoppen niet snel genoeg bereikt kan worden door ambulance en brandweer. (Hun woning staat loodrecht onder de hoogspanningslijn). Deze zorg moet niet onderschat worden volgens Loendersloot Advies en deze vrees neemt niet af door dit nieuwe bestemmingsplan.

In paragraaf 2.2.3 is al beschreven dat de Grote Molenstraat (piek)belasting op basis van dagelijks verkeer in combinatie met evenementenverkeer kan verwerken (en er nog restcapaciteit is), daarnaast is de woning van appellant niet alleen te bereiken via de noordelijke route over de Grote Molenstraat maar ook langs de zuidkant en (weliswaar met extra omrijtijd) via de Hollanderbroekstraat en Raaijstraat. Voor elk grootschaliger evenement moet bij de vergunningaanvraag een verkeersplan worden overlegd. Dit wordt door de gemeente getoetst, waarbij ook de hulpdiensten worden geraadpleegd. Er zal dus te allen tijde rekening worden gehouden met aanrijtijden in geval van calamiteiten, ook naar objecten in de omgeving van het evenemententerrein zoals woningen.

2.3 Indieners zienswijze 3

2.3.1 Vraag 1

3.7b

De uitgangspunten van de verkeers- en vervoersanalyse van Traffic Support Events zijn voor de onderbouwing onjuist en ongeschikt.

1. *Niet onderbouwd is dat de databank die is gebruikt, relevant is voor de situatie. De gebruikte gegevens zijn onvoldoende relevant omdat de ligging, aanwezige infrastructuur en verkeersdynamiek in de buurt van deze evenementenlocatie heel anders is dan de locaties in de databank van Traffic Support Events.*

Het is correct dat de ligging van het evenemententerrein, het karakter van de omgeving en hun wederzijdse invloed een specifieke aanpak vergt. In de huidige situatie bestaat het evenemententerrein nog niet, er kan derhalve geen beroep worden gedaan op specifieke cijfers voor deze locatie. Berekening op basis van vergelijkbare evenementen is dus nodig om een uitgangspunt te kunnen vaststellen. Traffic Support heeft in de inleiding van haar rapport het volgende aangegeven:

“TSE is bij veel klein- en grootschalige evenementen partner voor het verkeer en vervoer. TSE ontwikkelt de plannen hiervoor en voert deze uit tijdens het evenement.

TSE heeft verschillende evenementen in Arnhem in haar portefeuille. De daaruit opgedane database wordt gebruikt voor deze analyse. Deze database bestaat uit cijfers van de geografische herkomst van bezoekers, de modal split en de in- en uitstroompercentages.”

Deze achtergrond sluit aan op de omgeving waarin evenementen op De Park gaan plaatsvinden en is dus bruikbaar als referentiekader voor het onderzoek.

2. Slechts één type evenement is gebruikt in de analyse terwijl veel meer en ruimere scenario's mogelijk zijn op basis van het bestemmingsplan.

Het type evenement dat is gebruikt in de analyse van Traffic Support is het maximale scenario op basis van bezoekersaantallen (20.000 personen). Uiteraard is het zo dat andersoortige evenementen een andere dynamiek in verkeersstromen met zich meebrengen, maar het aantal voertuigen dat van en naar een evenement rijdt speelt daarin een maatgevende rol. Bij lagere bezoekersaantallen (10.000 en 5.000 in de andere scenario's) is de verkeersdruk op wegen in het gebied dan ook significant lager.

3. Het gebruikte evenement is bovendien een evenement van slechts één zaterdag tijdens een beperkte tijdsperiode. Het bestemmingsplan biedt veel ruimere mogelijkheden voor evenementen, zoals meerdere dagen, doordeweekse dagen met meer verkeersdruk, meerdere evenementen in de omgeving tegelijkertijd en mogelijke complicaties, zoals calamiteiten, incidenten of slechte weersomstandigheden.

Er is gerekend met een maximum scenario op basis waarvan, zoals omschreven in onder andere paragraaf 2.2.3, geen problemen ontstaan op de wegen in het gebied. Slechte weersomstandigheden spelen inderdaad een rol, maar aangezien de restcapaciteit van de wegen in het gebied voldoende is en slecht weer ook een negatieve invloed heeft op bezoekersaantallen ontstaat geen beeld van zodanige problemen dat de doorstroming of veiligheid in het gebied in het geding is bij evenementen.

4. De analyse stelt dat de verkeersafwikkeling van een pop- en dance-evenementen van 20.000 bezoekers met een modal split goed uitvoerbaar is. Indieners bestrijden dit. Op basis daarvan wordt niet onderbouwd dat evenementen binnen de maximale mogelijkheden van het plan goed uitvoerbaar zijn. Onvoldoende rekening wordt gehouden met de maximaal mogelijke verkeershinder en verkeersdynamiek door de mogelijkheden van het plan en/of andere oorzaken.

Voor een grootschaliger evenement wordt een specifiek verkeersplan gemaakt (zie paragraaf 2.2.2), waarin beschreven staat welke maatregelen per situatie worden genomen. In paragraaf 2.2.3 is al beschreven dat ook tijdens piekbelasting (inclusief dagelijks verkeer) de wegen rondom het evenemententerrein voldoende theoretische capaciteit hebben. Voor calamiteiten zijn aparte routes opgenomen in de plannen die niet conflicteren met in- en uitgaande stromen van bezoekers.

Het is evident dat slecht weer (met name regen en mist) invloed kan hebben op het verkeer. Voertuigen gaan vaak langzamer rijden en houden meer afstand.

Dit verkleint de theoretische capaciteit. Er is echter nog voldoende restcapaciteit aanwezig op de diverse wegen in het gebied om problemen te kunnen opvangen.

Zoals al in paragraaf 2.2.1 is beschreven is de capaciteit van zowel de Grote Molenstraat als Rijksweg Noord voldoende om het aantal voertuigen dat het evenement aantrekt te verwerken.

2.3.2 Vraag 2

3.7c

De analyse onderbouwt niet hoe verkeersstromen zich ontwikkelen bij uitstroom als bezoekers gelijktijdig het evenemententerrein verlaten. Niet onderzocht is waar en in welke mate bij een meerdaags evenement de vervoersbewegingen verwacht kunnen worden. Indieners verwachten een andere verkeersdynamiek dan waar in de analyse rekening mee is gehouden.

In de praktijk kan het inderdaad voorkomen dat na afloop van een evenement een groot aantal voertuigen tegelijk het terrein verlaat en er doorstromingsproblemen ontstaan. Toepassen van een goede verkeersregeling, die gevat moet zijn in een verkeersplan dat integraal onderdeel uitmaakt van de vergunningaanvraag voor een evenement, draagt bij aan een veilig en vlotte doorstroming richting de Grote Molenstraat en de Rijksweg Noord. Eventuele opstoppen zullen zich dan met name voordoen op de parkeerterreinen P1 en P2 zelf en niet op de gebiedsontsluitingswegen aan weerszijden van het gebied. Hierdoor is ook de overlast voor verkeer op beide gebiedsontsluitingswegen nihil.

2.3.3 Vraag 3

3.7d

Het college onderbouwt niet dat 2 calamiteitenwegen voor hulpdiensten voldoende zijn om in geval van calamiteiten adequaat te reageren. De veiligheid is onvoldoende geborgd. Er hoeft niet veel fout te gaan om de toegang van hulpdiensten te blokkeren. De wegen zijn smal en niet geschikt voor tweerichtingsverkeer. Hetzelfde geldt voor blokkades van andere toegangswegen om welke reden dan ook. Deze toegangswegen zijn niet ontworpen voor grote evenementen op deze locatie.

Zie antwoord in paragraaf 2.1, brief brandweer dd. 7 oktober 2015.

2.3.4 Vraag 4

3.7e

Het college onderbouwt niet of en hoe het evenemententerrein in geval van calamiteiten goed is te evacueren en de veiligheid van bezoekers gewaarborgd is.

Ontruiming van het evenemententerrein bij calamiteiten hangt direct samen met het type evenement dat wordt georganiseerd.

Voor elk evenement moet een vergunning aangevraagd worden bij de gemeente, waarin ook een calamiteitenplan moet zijn opgenomen. Dit wordt vervolgens door de gemeente getoetst.

2.3.5 Vraag 5

3.7f

Het college onderbouwt niet of en hoe de veiligheid van omwonenden gewaarborgd is in geval van calamiteiten en/of een evacuatie van het evenemententerrein.

Zie paragraaf 2.3.3 .

2.3.6 Vraag 6

3.7g

Het college waarborgt niet dat de omgeving van het evenemententerrein goed bereikbaar blijft bij het optreden van verkeersopstoppen door een evenement. Bij optredende calamiteiten op het terrein en/of in de omgeving kunnen hulpdiensten dan gehinderd worden en niet adequaat reageren.

Voor hulpdiensten zijn twee routes beschikbaar die voldoen aan de door de brandweer gestelde eisen (zie paragraaf 2.2.1). Deze routes conflicteren niet met routes voor motorvoertuigen naar de parkeerterreinen.

Paragraaf 4.2.4 van de analyse biedt daarvoor geen adequate onderbouwing. Verder stelt Traffic Support Events dat zij ervoor zorgen dat omwonenden hun bestemming kunnen bereiken en verlaten. Dit is niet aan Traffic Support Events, aangezien niet op voorhand gesteld kan worden dat zij het verkeer bij alle evenementen regelen.

Van een goede ruimtelijke ordening is geen sprake omdat nadelige effecten op het woon- en leefklimaat en de veiligheid optreden als gevolg van een slechtere bereikbaarheid van woningen in de omgeving waaronder die van indieners. Dit geldt in het bijzonder voor type 1 en 2 evenementen. De risico's zijn eenvoudig te beperken door het maximum bezoekersaantal aanzienlijk te beperken, bijvoorbeeld door type 1 en 2 evenementen te schrappen uit het plan.

Zoals al beschreven (zie paragraaf 2.2.1) is de capaciteit (op basis van CROW richtlijnen) op de Grote Molenstraat en Rijksweg Noord voldoende om verkeer van en naar een evenement goed te kunnen verwerken. Appellant geeft aan dat nadelige effecten in het woon- en leefklimaat en de veiligheid optreden als gevolg van een slechtere bereikbaarheid. Bereikbaarheid betreft de mate waarin tijd, geld en moeite nodig zijn om van de herkomst naar de bestemming reizen. Verkeer is daarnaast feitelijk inherent verkeersonveilig, omdat eenieder die aan het verkeer deelneemt de kans heeft op een ongeval (ook eenzijdig). Een 100% verkeersveilige omgeving bestaat dan ook niet.

Wegbeheerders, ook de gemeente Overbetuwe, passen in grote mate de Duurzaam Veilig principes toe. Hierin is omschreven hoe vorm, functie en gebruik in een verkeerssysteem op elkaar moeten worden afgestemd.

Vormgeving van infrastructuur is uitgewerkt in het Handboek Wegontwerp van het CROW. Hieruit volgen de richtlijnen die zijn genoemd in bijvoorbeeld paragraaf 2.2.1 (ideale situatie: 2.466 mvt/uur op een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom). Het aantal voertuigen speelt op een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom echter een ondergeschikte rol aangaande verkeersveiligheid, het gaat daarin met name om scheiding van langzaam verkeer en snelverkeer en bijvoorbeeld de vormgeving van bermen, obstakelvrije zones, etc. Bereikbaarheid, in de zin dat het op piekmomenten langer kan duren om te reizen tussen herkomstlocatie en bestemming, kan door grotere aantallen inderdaad negatief worden beïnvloed. De capaciteit van de wegen in het plangebied valt echter binnen de richtlijnen van het CROW. Verkeersveiligheid staat daar dus los van, door de consequente scheiding van langzaam verkeer en snelverkeer.

3.7i

De ligging van het evenemententerrein biedt zeer beperkt mogelijkheden voor het gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten. Mede ten gevolge van de ligging van het evenemententerrein is slechts het gebruik van het omliggende wegennet mogelijk hetgeen indieners ongewenst vinden bij grote evenementen. Bij grote evenementen moet goed gespreid gebruik gemaakt kunnen worden van verschillende vervoersmodaliteiten waaronder in grote mate het gebruik van openbaar vervoer. De aanwezige infrastructuur dient voor regionale bereikbaarheid en ontsluiting en is niet ontworpen voor grootschalige evenementen. Het kan niet de bedoeling zijn dat de 1^e Weteringsewal, De Park en de aansluitingen op de Rijksweg Noord en de Grote Molenstraat gebruikt worden voor grootschalige evenementen.

Ten eerste zijn de wegen openbaar gebied, en dus voor eenieder toegankelijk. Bestuurders op basis van bestemming verbieden van een weg gebruik te maken is juridisch niet mogelijk. Daarnaast is de weg te allen tijde ook voor voertuigen die niet naar een evenement onderweg zijn te gebruiken, dat geldt ook voor het openbaar vervoer.

Zoals al omschreven in paragraaf 2.2.1 is de capaciteit op zowel de Grote Molenstraat als Rijksweg Noord op basis van hun typering (gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom) voldoende om zowel dagelijks verkeer als daaraan toegevoegd evenementenverkeer te verwerken.

3.7k

In het plan wordt gesteld dat de verschillende aanrijroutes naar het evenemententerrein en de schakelmogelijkheden in aanrijroutes de omgeving juist interessant maakt voor grootschalige evenementen. Dit is een te beperkte onderbouwing van het plan aangezien dit slechts de ontsluiting via het wegennet betreft en te beperkt is onderzocht hoe andere vervoersmodaliteiten, zoals openbaar vervoer, gebruikt kunnen worden. De mogelijkheden om verkeershinder en overlast te beperken vinden indieners daardoor te beperkt voor grootschalige evenementen type 1 en type 2.

Traffic Support heeft op basis van een eigen database in haar rapport⁹ aangegeven welke modaliteiten naar verwachting gebruikt zullen worden door bezoekers (tabel 2, pagina 7). Hierin zijn alle relevante modaliteiten vertegenwoordigd.

⁹ Rapport Traffic Support "Verkeers en Vervoersanalyse Park Lingezegen, Pop en Dance evenement, Evenemententerrein Park Lingezegen" dd. juni 2015

3 Afsluiting 1^e Weteringsewal

3.1 Besluit ProRail

ProRail heeft besloten tot het fysiek afsluiten van de spoorwegovergang op de 1^e Weteringsewal. Dit heeft tot gevolg dat de geplande parkeerplaats aan de oostzijde van De Park (P2) en de daarbij behorende ontsluiting via de Rijksweg Noord niet kan plaatsvinden zoals gepland.

De vraag hierbij is: Hoe moet het parkeren en de ontsluiting worden georganiseerd indien de 1^e Weteringsewal inderdaad wordt afgesloten?

3.2 Parkeren in de omgeving

Aan de zuidzijde van Arnhem, op gunstige afstand van het evenemententerrein, zijn op meerdere locaties grote parkeerterreinen aanwezig:

- Transferium Gelredome: 4000 parkeerplaatsen;
- Kantorenpark Gelderse Poort (OHRA): 700 parkeerplaatsen;
- Kantorenpark Gelderse Poort (overig): +/- 140 parkeerplaatsen;
- P+R station Arnhem-Zuid: 170 parkeerplaatsen;
- Terrein Tilleman (naast Rijksweg Noord): 272 parkeerplaatsen.

Rekenend met een bezetting van 3,1 bezoekers per auto kunnen hiermee maximaal zo'n 16000 bezoekers elders een parkeerplek vinden. Dit is ruim voldoende om het verlies aan parkeerplaatsen op P2 te compenseren. Deze parkeerplaatsen bevinden zich op openbaar terrein en zijn voor eenieder toegankelijk. Bij parkeren op het transferium Gelredome moet rekening gehouden worden met evenementen die in het stadion plaatsvinden, in dat geval is het transferium niet beschikbaar voor bezoekers van Park Lingezegen.

Vanaf de verschillende P+R terreinen wordt een pendeldienst met bussen geregeld zodat bezoekers snel op het evenemententerrein kunnen zijn. De pendeldienst maakt onderdeel uit van het verkeersplan dat de evenementenorganisator opneemt in de vergunningaanvraag. Deze wordt altijd getoetst bij de gemeente Overbetuwe. Reistijd vanaf Gelredome of het OHRA parkeerterrein naar het evenemententerrein is (zonder stops) ongeveer 11 minuten. Per stop moet rekening worden gehouden met 2 minuten extra reistijd.

Vanwege extra verkeer dat op de Grote Molenstraat en de Rijksweg Noord rijdt richting een evenement, rijdt busverkeer dan via de Metamorfosenallee, Minervasingel en Marasingel naar een plek ten noorden van Park Lingezegen. Net buiten de woonwijk, in de bocht van de Marasingel, is daar een keerlus aanwezig waar bussen kort kunnen stilstaan en passagiers in- en uit kunnen stappen.

Hier is plek voor tenminste 5 bussen, zodat de kans op opstoppen minimaal is en een goede doorstroming van bezoekers richting het evenemententerrein kan plaatsvinden. Indien in de praktijk blijkt dat de keerlus niet bruikbaar is, of dat er grote weerstand komt vanuit omwonenden, zullen bussen via een andere route moeten rijden. Gebruik van het terrein van Tilleman is praktisch wel mogelijk, maar vanwege het vele draaien en keren op het terrein af te raden. Daar kunnen dan wel touringcars (eenmaal in en eenmaal uit) en taxi's terecht om te parkeren, maar geen pendelbussen.

Om pendelbussen naast de keerlus op de Marasingel een alternatief te geven kan overwogen worden om een van de twee gebiedsontsluitingswegen af te sluiten. Omdat de Grote Molenstraat toegang vormt tot parkeerterrein P1, dat wel bereikbaar is, is dat geen haalbare optie. Dan blijft de Rijksweg Noord over, die vlak voor en vlak na het evenement tijdelijk moet worden afgesloten om pendelbussen ruimte te geven om stil te staan en bezoekers te laten instappen. Omdat de meeste evenementen laat op de avond zullen eindigen is er ook weinig verkeer aanwezig waardoor de gevolgen beperkt blijven. Uiteraard blijft de weg wel open voor hulpdiensten. De bussen rijden dan alleen in zuidelijke richting. Aangezien de bussen niet in de omgeving kunnen keren, rijden zij via de Ceintuurbaan en A325 terug naar de parkeerlocaties.

Praktische invulling hiervan wordt gedaan in een door de evenementenorganisator op te stellen verkeersplan, dat onlosmakelijk deel uitmaakt van een aanvraag om evenementenvergunning en dat wordt getoetst door de gemeente.

Bijlagen

1 Overzicht relevante jurisprudentie

Zaak rechtbank Zutphen: Appellant versus gemeenteraad vanwege verwachte geluids- en verkeersoverlast naar aanleiding van evenemententerrein (10.000 bezoekers).

Samenvatting: Voorzieningenrechter wijst verzoek omwoners Xnozzfestival Bussloo af

Zaaknummer ECLI:NL:RBZUT:2010:BN4184

<http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBZUT:2010:BN4184>

Zaak rechtbank Arnhem: Appellant versus gemeenteraad vanwege verwachte geluids- en verkeersoverlast naar aanleiding van dancefestival

Samenvatting: Evenementenvergunning dancefestival; APV; specialiteitsbeginsel; strijd met bestemmingsplan levert geen grond op om evenementenvergunning te weigeren

Zaaknummer ECLI:NL:RBARN:2005:AU1491

<http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBARN:2005:AU1491>

Zaak Raad van State: Appellanten versus parkorganisatie Park Lingezen

Samenvatting: Bij besluit van 28 juni 2011, nr. 7, heeft de raad het bestemmingsplan "Buitengebied, De Park 10" vastgesteld.

Zaaknummer ECLI:NL:RVS:2013:BY8555

<http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2013:BY8555>



Mobycon beweegt met u mee