

Actualisatie verkeersonderzoek

Cobercokwartier Arnhem

10 september 2021



Opdrachtgever: BPD
t.a.v. R. Stapel

Document titel	Actualisatie verkeersonderzoek
Ondertitel	Cobercokwartier Arnhem
Projectnummer	375753
Revisie	Definitief
Datum	10-09-2021
Auteur	Stijn Altena
E-mail adres	stijn.altena@sweco.nl

Sweco
De Holle Bilt 22
3732HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt

Sweco Nederland BV
www.sweco.nl
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	5
3	Verkeersgeneratie	6
4	Ontsluiting en verkeersafwikkeling	8
5	Parkeren	13
6	Bereikbaarheid actief en openbaar vervoer	14
7	Conclusies	16

1 Inleiding

Het terrein van de voormalige melkfabriek Coberco wordt de komende jaren herontwikkeld. BPD Ontwikkeling BV is voornemens op het terrein een gemengd woon-, werk- en leefmilieu te realiseren. Het gebied, met de naam Cobercokwartier, gaat plaats bieden aan verschillende functies: er komen woningen, kantoren, detailhandel, horeca, ateliers en andere voorzieningen. Ten behoeve van de herontwikkeling dient een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld. Onderdeel van het bestemmingsplan is het uitvoeren van een verkeersonderzoek.

Dit verkeersonderzoek heeft als doel om de effecten van de herontwikkeling op de mobiliteit in en om het gebied inzichtelijk te maken. Allereerst worden in hoofdstuk 2 de uitgangspunten van dit onderzoek beschreven. In hoofdstuk 3 komt de verkeersgeneratie van de planontwikkeling aan de orde. Hoofdstuk 4 gaat in op de ontsluiting van het gebied en de verkeersafwikkeling. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de parkeeroplossingen besproken. Hoofdstuk 6 gaat tenslotte in op de bereikbaarheid van het Cobercokwartier voor voetgangers en fietsers en per openbaar vervoer.

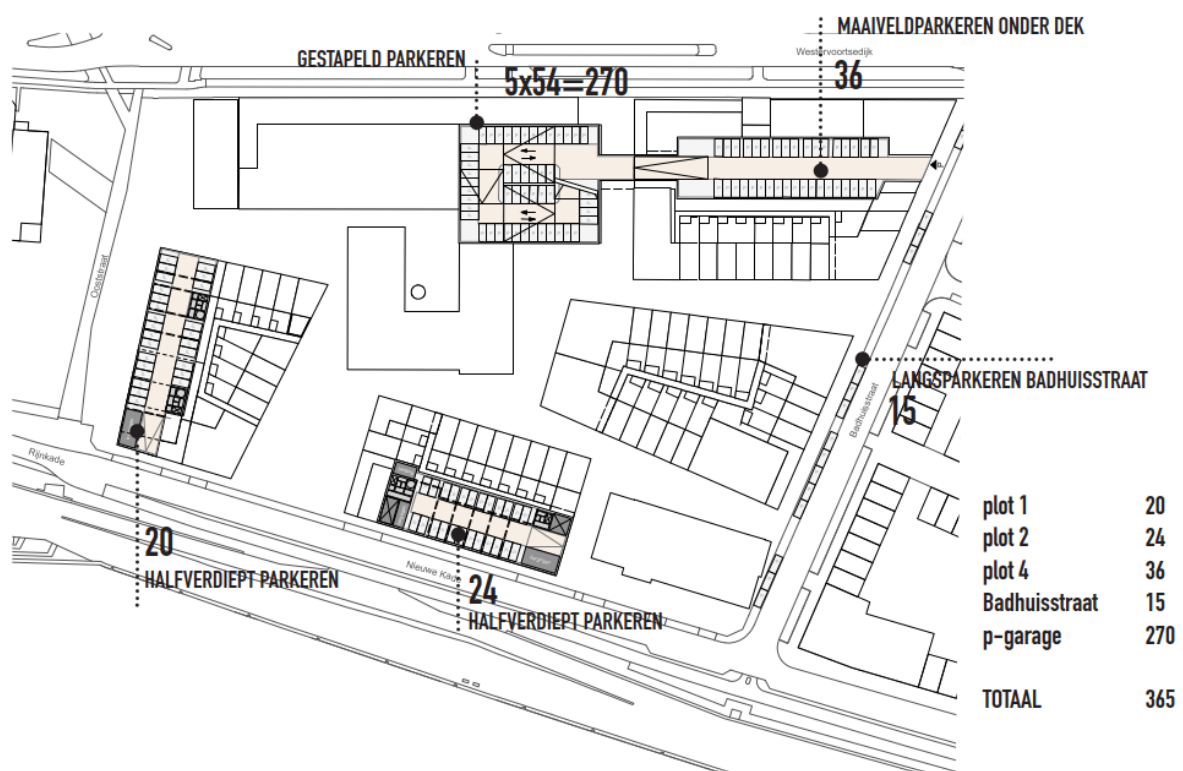
2 Uitgangspunten

In dit verkeersonderzoek is uitgegaan van de regels die zijn opgenomen voor het bestemmingsplan Cobercokwartier, versie 29 april 2021. De functies vallen uiteen in een aantal categorieën, zoals in tabel 2-1 hieronder is weergegeven. Voor de functies geldt een maximale omvang, welke als uitgangspunten zijn gehanteerd in dit verkeersonderzoek.

Programma	Omvang	Eenheid
Wonen	310	woningen
Bedrijvigheid (incl. ambachtelijke bedrijven)	5.012	m2 BVO
Detailhandel	1.100	m2 BVO
Horeca	1.680	m2 BVO
Sport	800	m2 BVO
Museum/expositieruimte	500	m2 BVO

Tabel 2-1: omvang ruimtelijk programma per categorie. Bron: Regels, Bestemmingsplan Cobercokwartier (29 april 2021)

Voor de ontsluiting van het plangebied voor autoverkeer wordt uitgegaan van een aansluiting op de Badhuisstraat en twee aansluitingen op de Nieuwe Kade. De halfverdiepte en ondergrondse parkeervoorzieningen komen op die straten uit, zoals is afgebeeld in figuur 2.1.



Figuur 2.1: plattegrond met de ligging en ontsluiting van de halfverdiepte en ondergrondse parkeervoorzieningen voor autoverkeer. Bron: Stedenbouwkundig Plan Cobercokwartier (3 mei 2021).

3 Verkeersgeneratie

3.1 Bepalen verkeersgeneratie

Op basis van het ruimtelijk programma (zie Hoofdstuk 2 'Uitgangspunten') kan worden bepaald hoe veel autoverkeer er per dag van en naar het gebied zal rijden. Ofwel, hoe veel verkeer deze nieuwe ontwikkeling zal gaan genereren. De verkeersgeneratie van de planontwikkeling is bepaald met behulp van de verkeersgeneratiekencijfers van het CROW (CROW-publicatie 381). Het CROW hanteert kencijfers per gebiedstype en per stedelijkheidsgraad. De kencijfers kennen een bandbreedte. In dit verkeersonderzoek is per functie het gemiddelde kencijfer opgenomen voor gebiedstype 'Schil centrum' en stedelijkheidsgraad 'Sterk stedelijk'. De gehanteerde kencijfers zijn weergegeven in tabel 3-1.

Voor een aantal functies is geen geschikt kencijfer voorhanden bij het CROW en is daarom voor dit onderzoek een bepaalde verkeersgeneratie aangenomen. Voor de functie horeca is een combinatie gemaakt van de parkeer kencijfers voor restaurants en cafés. De parkeerbehoefte is vervolgens omgerekend naar een verkeersgeneratie, op basis van de aanname dat een parkeerplek 3 keer per dag gebruikt wordt, van zes ritten per dag. De bedrijvigheid valt uiteen in meerdere typen bedrijven en daardoor is de exacte verkeersgeneratie lastig te bepalen. Uitgegaan is van het CROW-kencijfer voor 'bedrijfsverzamelgebouw', omdat dit de invulling met gemengde functies het meest benaderd.

Programma	Functie conform CROW (gebiedstype schil centrum, sterk stedelijk)	Kencijfer	Eenheid
Grondgebonden woningen & loft-ateliers	Koop, huis, tussen/hoek	6,8	woning
Appartementen > 120 m2	Koop, appartement, duur	6,8	woning
Appartementen 60-120 m2	Koop, appartement, midden	5,1	woning
Appartementen & studio's < 60 m2	Huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)	3,2	woning
Bedrijvigheid	Bedrijfsverzamelgebouw	5,65	100 m² bvo
Detailhandel	wijkcentrum gemiddeld	51,5	100 m² bvo
Horeca	50% restaurant & 50% café	6	parkeerplek
Sport	fitnesscentrum	24,05	100 m² bvo
Museum/expositieruimte	museum	7,2	100 m² bvo

Tabel 3-1: overzicht gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers conform het CROW (CROW-publicatie 317).

3.2 Resultaten

De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is berekend op basis van het ruimtelijk programma en de verkeersgeneratiekencijfers van het CROW (zie paragraaf 3.1). De berekende verkeersgeneratie is weergegeven in tabel 3-2. Er wordt onderscheid gemaakt naar een verkeersgeneratie per werkdag etmaal en per spitsuur. De onderliggende aanname is dat ongeveer 10% van de verplaatsingen per etmaal in het maatgevende spitsuur plaatsvindt.

Programma	Omvang	Eenheid	Verkeersgeneratie (etmaal)	Verkeersgeneratie (spitsuur)
Grondgebonden woningen & loft-ateliers	54	woningen	408	41
Appartementen > 120 m2	82	woningen	619	62
Appartementen 60-120 m2	134	woningen	759	76
Appartementen & studio's < 60 m2	40	woningen	142	14
Bedrijvigheid	5.102	m² bvo	383	38
Detailhandel	1.100	m² bvo	559	56
Horeca	1.600	m² bvo	706	71
Sport	800	m² bvo	192	19
Museum/expositieruimte	500	m² bvo	36	4
Totaal per werkdag			3803	380

Tabel 3-2: berekende verkeersgeneratie per etmaal en per spitsuurperiode op basis van ruimtelijk programma.

3.3 Doorrekening met het verkeersmodel

De berekende verkeersgeneratie van de planontwikkeling is vervolgens opgenomen in het verkeersmodel (Verkeersmodel regio Arnhem Nijmegen, basisjaar 2020, prognosejaar 2031). Het extra verkeer is in dit model toebedeeld over de wegvakken in de omgeving. Op die manier ontstaat een beeld van de te verwachten verkeersintensiteiten op de omliggende wegen nadat het Cobercokwartier gerealiseerd zal zijn. Tevens is een verschillenplot tussen het prognosejaar 2031 en het prognosejaar 2031 inclusief ontwikkeling van het Cobercokwartier. Hierdoor is inzichtelijk welke toename van verkeer veroorzaakt wordt door de ontwikkeling van het Cobercokwartier, en welke toename autonome groei van het verkeer betreft.

De te verwachten verkeersintensiteiten op de relevante wegen in de omgeving worden besproken in hoofdstuk 4. Hier komt tevens de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op kruispunten aan de orde. De modelplots zijn opgenomen als bijlage bij dit onderzoek.



Figuur 2.1: verschillenplot verwachte situatie 2031 met planontwikkeling, ten opzichte van situatie 2031 zonder planontwikkeling (autonome groei). Uitsnede uit resultaten modelrun Verkeersmodel Arnhem-Nijmegen (2021).

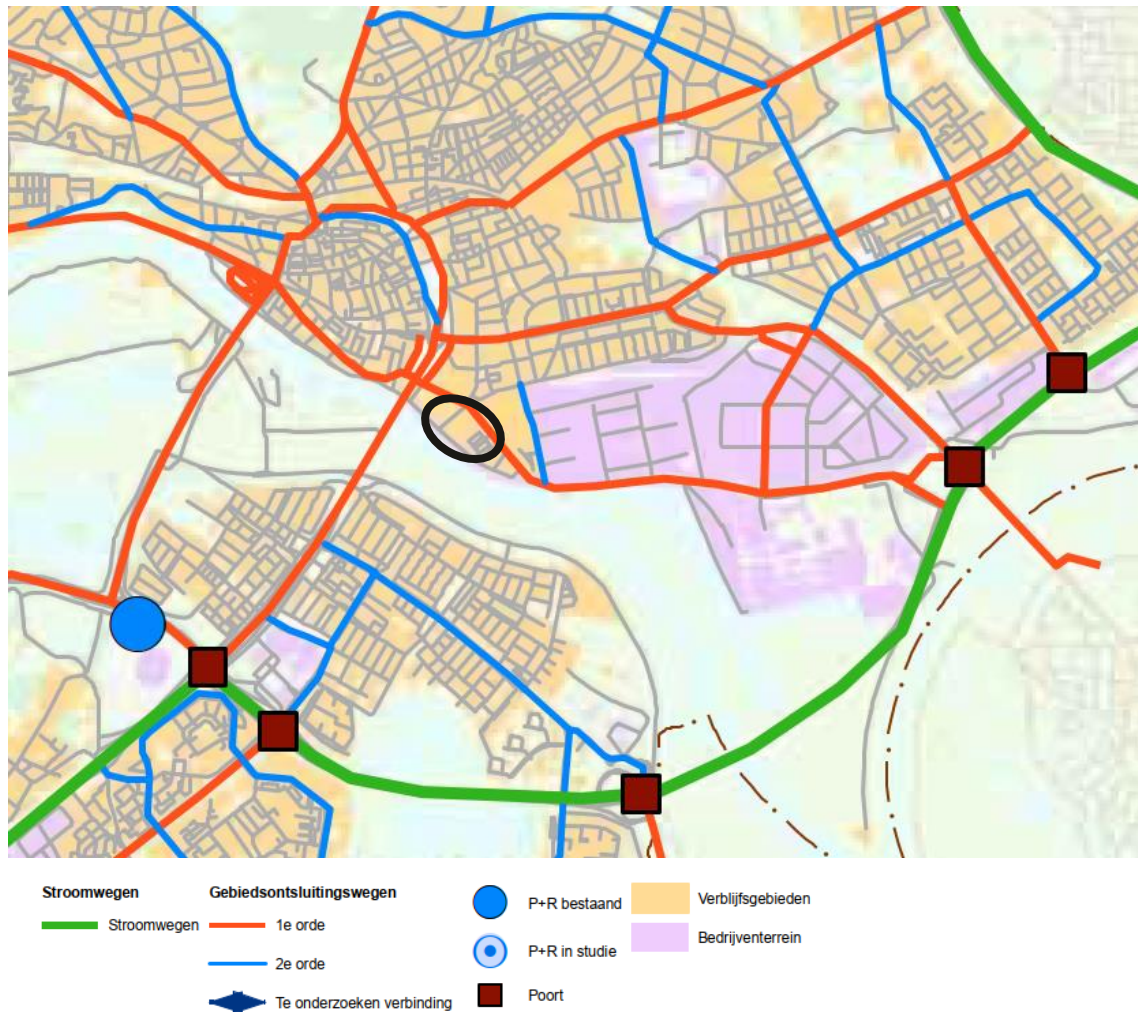
3.4 Bevoorrading en pakketbezorging

In het Stedenbouwkundig Plan (3 mei 2021) is aangegeven dat de reeds bestaande laad- en losplaats langs de Westervoortsedijk behouden zal blijven. Dit is van belang voor de bevoorrading van detailhandel, horeca en de andere voorzieningen die op het terrein gevestigd zullen worden. Het aantal en de locatie van de laad- en losplaatsen is een belangrijk aandachtspunt in de ontwikkeling van het gebied. De grote toename van pakket- en bezorgdiensten is een maatschappelijke en economische ontwikkeling die niet moet worden onderschat. Het thuisbezorgen van maaltijden, boodschappen en pakketten is de afgelopen jaren steeds normaler geworden en het aantal bezorgvoertuigen groeit hierdoor flink. Ten behoeve van de verkeersveiligheid en het voorkomen van overlast is het van belang dat op meerdere plekken in het plangebied voldoende ruimte wordt ingericht voor het laden en lossen.

4 Ontsluiting en verkeersafwikkeling

4.1 Ontsluiting van het gebied

De parkeervoorzieningen in het Cobercokwartier zullen straks bereikbaar zijn vanaf de Badhuisstraat en (in mindere mate) de Nieuwe Kade. Via deze wegen zal het autoverkeer vervolgens ontsloten worden via de Westervoortsedijk. In de wegcategorisering van de gemeente Arnhem is de Westervoortsedijk benoemd als een Gebiedsontsluitingsweg van de 1^e orde (zie figuur 4.1). Een goede doorstroming op wegen van deze categorie is van belang voor de afwikkeling van het autoverkeer in de stad. Er worden daarom vanuit het Cobercokwartier geen nieuwe aansluitingen op de Westervoortsedijk gerealiseerd.



Figuur 4.1: wegcategorisering gemeente Arnhem (structuurvisie 2020-2040)

De Badhuisstraat en de Nieuwe Kade zijn in de huidige situatie beide ingericht als erftoegangswegen (ETW) met een maximum toegestane snelheid van 50 km/u. Wanneer het Cobercokwartier wordt ontwikkeld, is een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u in het gebied een logische maatregel. Een maximumsnelheid van 30 km/u past bij een ETW en sluit aan bij de functie en indeling van een verblijfsgebied.

De Nieuwe Kade ligt parallel aan de Westervoortsedijk en vormt aan de westzijde een verbinding met de binnenring van Arnhem. Het profiel bestaat uit een klinkerverharding, waarin de rijstroken door een asstreek van elkaar worden gescheiden. Daarnaast is aan de zijde van de Rijn een tweerichtings-fietspad beschikbaar. Langs de noordzijde van de Nieuwe Kade ligt een ruim voetpad. In figuur 4.2 is het huidige profiel van de Nieuwe Kade weergegeven.



Figuur 4.2: huidige inrichting Nieuwe Kade (Google Street View)

De Nieuwe Kade zal als onderdeel van de planontwikkeling opnieuw worden ingericht. Het krijgt het karakter van een autoluwe woonstraat. De verwachte verkeersintensiteiten op de Nieuwe Kade na ontwikkeling van het plangebied laten een inrichting conform een erftoegangsweg met een minimum profiel toe. Van belang is een inrichting die aansluit op die functie. Een scheiding van rijstroken door een asstreep past daar bijvoorbeeld niet bij. Herinrichting van de Nieuwe Kade moet het gebruik van die route verder ontmoedigen, ook voor verkeer van en naar het Cobercoterrein. Een ander aandachtspunt is het vrijliggende fietspad. In de regel kent een erftoegangsweg met deze intensiteiten geen vrijliggend fietspad. Echter vanwege het fietsroutenetwerk van de gemeente Arnhem en de ambitie om lopen en fietsen in het plangebied te stimuleren kan het handhaven van het vrijliggende fietspad wel wenselijk zijn.

De Badhuisstraat is een verbinding tussen de Nieuwe Kade en de Westervoortsedijk en ligt dwars op deze wegen. De straat vormt tevens de begrenzing van het plangebied aan de oostelijke zijde. Het profiel bestaat uit een klinkerverharding zonder rijstrookscheiding. Aan de kant van het plangebied is nu een strook parkeerplaatsen gesitueerd. Er zijn geen fietsstroken aangebracht. De Badhuisstraat dient in de huidige situatie slechts ter ontsluiting van een klein aantal bedrijven en wordt beperkt gebruikt. De verkeersintensiteit zal in de toekomstige situatie naar verwachting circa 1.475 mtv/etmaal bedragen. De inrichting van de Badhuisstraat zal als onderdeel van de planontwikkeling worden aangepast. In figuur 4.3 is de huidige inrichting van de Badhuisstraat weergegeven.



Figuur 4.3: huidige inrichting Badhuisstraat (Google Street View)

De Westervoortsedijk begrenst het plangebied aan de noordzijde. De weg is ingericht als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, met een maximumsnelheid van 50 km/u. De Westervoortsedijk vervult de rol als verbindingsweg tussen de N325 (IJsseloordweg) aan de oostkant van het plangebied en het Airborneplein aan de westkant. De Westervoortsedijk is een belangrijke ontsluitingsroute voor de Arnhemse binnenstad. Het profiel bestaat uit één rijbaan per rijrichting, waarbij de twee rijbanen zijn gescheiden door middel van een brede middenberm. Tevens beschikt de weg in beide richtingen over een vrijliggend fietspad. In figuur 4.4 is het huidige profiel van de Westervoortsedijk weergegeven.



Figuur 4.4: huidige inrichting Westervoortsedijk (Google Street View)

In de toekomstige situatie, inclusief de ontwikkeling van het plangebied, bedraagt de verkeersintensiteit op de Westervoortsedijk naar verwachting circa 15.885 mtv/etmaal. De toename van autoverkeer als gevolg van de ontwikkeling, zeker op spitsuurniveau, is in verhouding tot de huidige intensiteiten niet groot. Gezien de huidige inrichting van de Westervoortsedijk zal de toename van het autoverkeer op wegvakniveau geen problemen veroorzaken voor de verkeersafwikkeling.

Wel zal, als gevolg van de toename van autoverkeer, de druk op de verkeersafwikkeling op een aantal kruispunten toenemen. In paragraaf 4.2 wordt verder ingegaan op de afwikkelcapaciteit van deze kruispunten en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling als gevolg van de ontwikkeling van het Cobercokwartier.

4.2 Verkeersafwikkeling

Opzet en uitgangspunten analyse verkeersafwikkeling

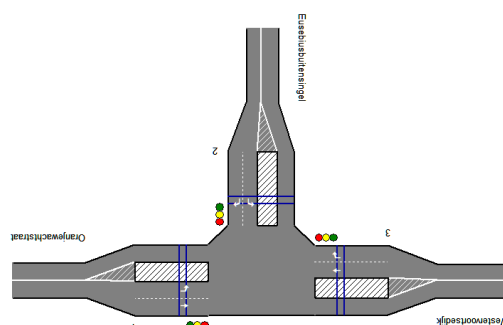
In deze paragraaf wordt ingegaan op de te verwachte effecten van de planontwikkeling op de afwikkelcapaciteit op de kruispunten. Het gaat om de volgende kruispunten:

- Westervoortsedijk – Eusebiusbuitensingel - Oranjewachtstraat;
- Westervoortsedijk – Badhuisstraat – Rietgrachtstraat.

Beide kruispunten zijn uitgerust met VRI's. Voor deze kruispunten zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd met Cocon. In de berekeningen is uitgegaan van actuele telgegevens van de gemeente Arnhem. De VRI tellingen zijn voor de toekomstige situatie opgehoogd met 1% autonome groei per jaar. Vervolgens is inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn van de planontwikkeling voor de kruispuntafwikkeling. Er is geen rekening gehouden met de huidige regeling van de VRI.

Westervoortsedijk – Eusebiusbuitensingel – Oranjewachtstraat

Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten en de capaciteit van de opstelstroken van de Westervoortsedijk, Eusebiusbuitensingel en Oranjewachtstraat is in Cocon berekend hoeveel groentijd per rijrichting nodig is. Hiermee is bepaald welke conflictgroep het kritieke pad en daarmee de cyclustijd bepaalt. Het kritieke pad voor dit kruispunt is vanaf de Oranjewachtstraat rechtdoor, vanaf de Eusebiusbuitensingel linksaf en de voetgangersoversteek aan de oostzijde van het kruispunt. De ontwikkeling van de cyclustijd op dit kruispunt is weergegeven in tabel 4-1 hieronder.

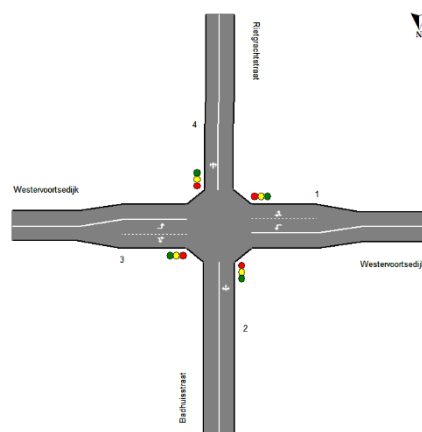


	2020	2030 met planontwikkeling
Ochtendspits	60-65 seconden	65-70 seconden
Avondspits	60-65 seconden	65-70 seconden

Tabel 4-1: ontwikkeling cyclustijden maatgevende momenten kruispunt Westervoortsedijk - Eusebiusbuitensingel - Oranjewachtstraat (op basis van Cocon kruispuntanalyse)

Westervoortsedijk – Badhuisstraat – Rietgrachtstraat

Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten en de capaciteit van de opstelstroken van de Westervoortsedijk (beide richtingen), Badhuisstraat en Rietgrachtstraat is in Cocon berekend hoeveel groentijd per rijrichting nodig is. Hiermee is bepaald welke conflictgroep het kritieke pad en daarmee de cyclustijd bepaalt. Het kritieke pad voor dit kruispunt is vanaf de Westervoortsedijk (west-oost) rechtdoor en rechtsaf, Westervoortsedijk (oost-west) linksaf, vanaf de Rietgrachtstraat (alle richtingen) en de voetgangersoversteek aan de Oostzijde. Autoverkeer vanuit de Badhuisstraat speelt geen rol in het kritieke pad, omdat de voetgangersoversteek langere groentijden vraagt in dezelfde regeling. De ontwikkeling van de cyclustijd op dit kruispunt is weergegeven in tabel 4-2 hieronder.



	2020	2030 met planontwikkeling
Ochtendspits	65-70 seconden	70-75 seconden
Avondspits	60-65 seconden	65-70 seconden

Tabel 4-2: ontwikkeling cyclustijden maatgevende momenten kruispunt Westervoortsedijk - Badhuisstraat - Rietgrachtstraat (op basis van Cocon kruispuntanalyse)

Conclusie verkeersafwikkeling

Zoals te zien in tabellen 4-1 en 4-2 neemt de cyclustijd in de toekomstige situatie inclusief planontwikkeling licht toe. Op het kruispunt Westervoortsedijk – Eusebiusbuitensingel – Oranjewachtstraat neemt de cyclustijd toe van 60-65 seconden naar 65-70 seconden en op het kruispunt Westervoortsedijk – Badhuisstraat – Rietgrachtstraat op het maatgevende moment van 65-70 seconden naar 70-75 seconden. Voor laatstgenoemd kruispunt is de ochtendspits het maatgevende moment. Voor eerstgenoemd kruispunt is geen wezenlijk verschil tussen de ochtendspits en avondspits.

De toename is echter beperkt en past nog (ruim) binnen de maximaal wenselijke cyclustijd. In een stedelijke omgeving mag de cyclustijd conform het gemeentelijke beleid maximaal circa 90 seconden bedragen. Op drukke kruispunten waarop altijd kruisend verkeer aanwezig is, bedraagt de maximale cyclustijd circa 120 seconden.

Daarbij dient nog een kanttekening te worden gemaakt over de invloed van de voetgangersoversteekplaatsen. Bij beide kruispunten maakt de voetgangersoversteek deel uit van het kritieke pad en bepaalt daardoor mede de cyclustijd. Het kan in de praktijk echter voorkomen dat de voetgangersoversteek wordt overgeslagen in de regeling, wanneer er geen voetgangers aanwezig zijn. De daadwerkelijke cyclustijd valt dan dus iets lager uit.

Geconcludeerd kan worden dat er op de kruispunten een lichte toename zal zijn van de cyclustijden, maar dat deze toenames zeer weinig tot geen nadelige gevolgen hebben voor de afwikkeling van het verkeer. De cyclustijden passen binnen de richtlijnen van de gemeente en bieden bovendien mogelijkheden om de groentijden voor fietsverkeer te verlengen waar dit wenselijk is.

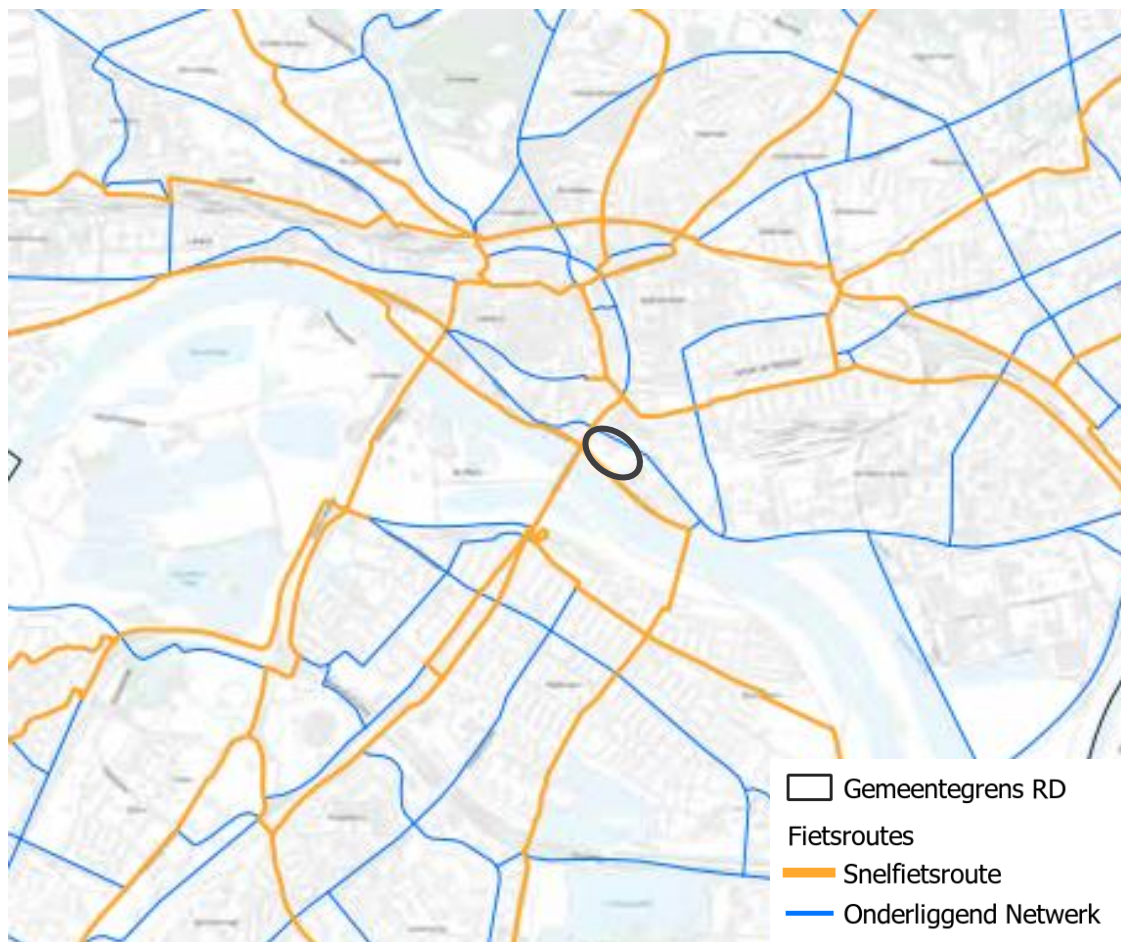
6 Bereikbaarheid actief en openbaar vervoer

6.1 Lopen

Bij de inrichting van het Cobercokwartier wordt het STOMP-principe³ gehanteerd. Dat wil zeggen dat voetgangers en fietsers prioriteit krijgen in het gebied. De openbare ruimte in het plangebied wordt geheel autovrij, waardoor de voetganger en fietser de ruimte krijgen en er een prettig verblijfsklimaat wordt gecreëerd. Naast voldoende ruimte binnen het gebied is ook de aansluiting op het voetgangersnetwerk rondom het gebied van belang. Vanuit het Cobercokwartier is het centrum van Arnhem goed lopend te bereiken. Via de Nieuwe Kade en Rijnkade is het bijvoorbeeld iets meer dan 5 minuten lopen naar de Markt en via het Airborneplein (ook wel Berenkuil) zijn met 10 minuten lopen het Stadhuis en het Stadstheater te bereiken.

6.2 Fietsen

Het Cobercokwartier is uitstekend ontsloten voor fietsverkeer. De Westervoortsedijk en de Nieuwe Kade maken onderdeel uit van het stedelijk hoofd fietsrouten netwerk van Arnhem. Tevens maken de Nijmeegseweg (over de John Frostbrug) en de fietsring om de binnenstad heen deel uit van het regionaal snelfietsrouten netwerk (zie figuur 6.1). Vanuit het Cobercokwartier kunnen fietsers gemakkelijk via de Eusebiusbuitensingel het Airborneplein (ook wel Berenkuil) bereiken. Dit is een knooppunt van fietsroutes en biedt tevens de mogelijkheid om een deel van de drukke verkeersaders ongelijkvloers te kruisen.



Figuur 6.1: fietsnetwerk gemeente Arnhem (Accentnota Fiets)

³ STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en Privéauto is een principe waarmee de prioritering van de vervoersmiddelen wordt aangegeven. In het Stedenbouwkundig Plan (3 mei 2021) is een toelichting op het STOMP-principe opgenomen.

Vanwege de realisatie van appartementen, detailhandel, horeca en andere werkgelegenheid is het van belang om ook voldoende fietsparkeerplekken in de openbare ruimte te voorzien. In het Stedenbouwkundig Plan (3 mei 2021) zijn fietsparkeerplekken voorzien in de openbare ruimte op maaiveld en in in pandige gemeenschappelijke bergingen. Er wordt rekening gehouden met fietsparkeerplekken voor zowel bewoners als bezoekers. De normen die worden gehanteerd in het Stedenbouwkundig Plan zijn conform de kencijfers voor fietsparkeren van het CROW.

Tevens wordt ruimte gereserveerd voor ‘buitenmodel-fietsen’ en worden laadvoorzieningen voor elektrische fietsen gerealiseerd in de mobiliteitshub. Voor grondgebonden woningen worden privé fietsenbergingen gerealiseerd. Al met al wordt ruimschoots voldaan aan de algemene normen en kwaliteitseisen van een modern fietsparkeerplan.

6.3 Openbaar vervoer

Het Cobercokwartier is gunstig gelegen ten opzichte van het bestaande openbaar vervoersnetwerk. Treinstation Arnhem Centraal, met belangrijke regionale, nationale en internationale treinverbindingen, ligt op 5 minuten fietsafstand van het plangebied. Het station is ook met de bus goed te bereiken vanaf het gebied.

De bushalte Airborneplein ligt op 200 tot 400 meter lopen vanuit het gebied (maximaal 5 minuten lopen). Deze bushalte wordt door meerdere buslijnen aangedaan en heeft een hoge bedieningsfrequentie. Vanaf deze bushalte zijn snelle en directe verbindingen naar Arnhem Centraal Station beschikbaar, met een reistijd van 6 minuten. In tabel 6-1 is een overzicht opgenomen van de lijnvoering en frequentie op de bushalte Airborneplein.

Lijn	Bestemmingen	Frequentie (werkdag overdag)
2	Arnhem Centraal – De Laar West	4x per uur
3	Het Duifje – Burgers Zoo / Openluchtmuseum	4x per uur
300	Arnhem Centraal – Nijmegen	4x per uur
33	Arnhem Centraal – Nijmegen	2x per uur

Tabel 6-1: lijnvoering en frequentie busverbindingen vanaf halte Airborneplein

Aan de Westervoortsedijk ligt de bushalte Badhuisstraat en aan de Eusebiusbuitensingel de bushalte Stadskantoor. Beide haltes liggen op loopafstand vanaf het Cobercokwartier. De lijnvoering en frequentie op deze haltes zijn minder goed dan die van bushalte Airborneplein. De haltes Badhuisstraat en Stadskantoor worden aangedaan door lijn 12 (Arnhem CS – IJsseloord 2) en lijn 43 (Arnhem CS – Apeldoorn/Dieren). Beide lijnen rijden op werkdagen overdag 2 keer per uur.

7 Conclusies

De in dit verkeersonderzoek besproken resultaten vormen geen probleem voor de ontwikkeling van het Cobercokwartier. Het gebied is goed bereikbaar en ontsloten voor actief verkeer (voetgangers en fietsers) en per openbaar vervoer. De toename van verkeersintensiteiten kan goed worden verwerkt op de wegen in en om het plangebied. Voor de verkeersafwikkeling op de geregelde kruispunten (Westervoortsedijk – Badhuisstraat – Rietgrachtstaat en Westervoortsedijk – Eusebiusbuitensingel – Oranjewachtstraat) worden geen problemen voorzien. De lichte toename van de cyclustijden passen binnen de richtlijnen van de gemeente Arnhem.

Met de in het Stedenbouwkundig Plan opgenomen parkeerplaatsen wordt voldaan aan de parkeerbehoefte zoals die is berekend in de parkeerbalans. Volgens de berekeningen in het Stedenbouwkundig Plan is sprake van een kleine overcapaciteit. Ook wordt voldaan aan de normen en kwaliteitseisen die worden gesteld aan fietsparkeerplaatsen.

