

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

IJsselhof Vastgoed B.V.

Verkeersaspecten ontwikkeling Geldermalsen

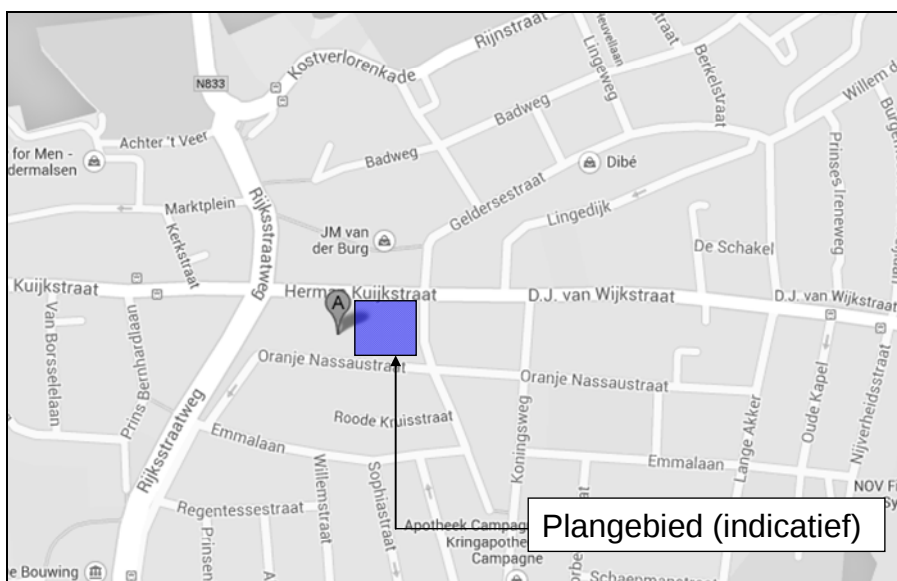
Parkeerbalans en verkeersgeneratie

Datum
Kenmerk
Eerste versie

31 januari 2014
YVG010/Nbc/0034
25 oktober 2013

1 Inleiding

In Geldermalsen, op de Herman Kuijkstraat 37-47, werkt IJsselhof Vastgoed BV aan de ontwikkeling van een supermarkt met enkele dagwinkels, 18 bovenwoningen en een onderliggende parkeergarage (zie figuur 1.1 voor de ligging van de ontwikkellocatie). Het plan is tot en met de DO-fase uitgewerkt en is gereed voor de aanvraag van de omgevingsvergunning. Voor de realisatie van de geplande ontwikkeling dient het bestemmingsplan te worden gewijzigd. Alle onderzoeken zijn hiervoor gereed en door de gemeente getoetst.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie en omgeving (bron ondergrond: Google Maps)

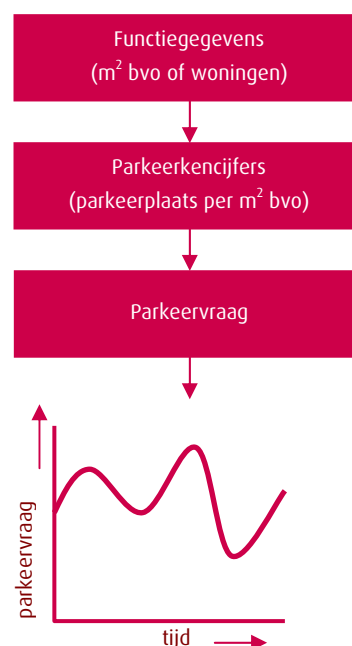
Goudappel Coffeng BV door IJsselhof Vastgoed gevraagd een parkeerbalans en verkeersgeneratie op te stellen van de geplande ontwikkeling. In voorliggende notitie worden beide zaken verder uitgewerkt.

2 Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het geplande parkeeraanbod. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm en/of CROW-parkeerkencijfer¹ (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo).

Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een goed voorbeeld hiervan is dat de supermarkt 's nachts gesloten is en geen parkeervraag genereert, terwijl de bewoners van de bovenwoningen juist dan thuis zijn. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de aanwezige parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt rekening gehouden. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

De berekende parkeervraag wordt vervolgens afgezet tegen het beschikbare parkeeraanbod.

2.2 Uitgangspunten

Op de locatie van de ontwikkeling waren in het verleden een doe-het-zelfzaak en enkele woningen aanwezig. Deze functies zijn al langere tijd niet meer in gebruik en hebben zodoende geen parkeervraag en verkeersgeneratie meer.

¹ Voor zover bij Goudappel Coffeng bekend is, beschikt de gemeente Geldermalsen niet over vastgestelde parkeernormen. Daarom is in deze studie gebruik gemaakt van de CROW-parkeerkencijfers beschreven in publicatie 317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie d.d. oktober 2012.

2.2.1 Programma toekomstige situatie

De ontwikkeling omvat de volgende functies:

- een supermarkt (1.681 m² bvo);
- vier winkelruimten (samen 197 m² bvo);
- 1 appartement < 77 m² bvo;
- 17 appartementen > 77 m² bvo;
- een parkeerkelder van 72 parkeerplaatsen, waarvan 18 bestemd voor de woningen en 54 ten behoeve van (winkel)bezoek.

In de huidige situatie bevindt zich een supermarkt op de hoek van de Herman Kuijksstraat met de Rijksstraatweg, op circa 100 m van de ontwikkellocatie. Aangenomen wordt dat dit pand na realisatie van de supermarkt op de ontwikkellocatie naar verwachting een nieuwe bestemming krijgt. De gemeente Geldermalsen staat een bestemming opnieuw als supermarkt niet toe en is planologisch niet mogelijk. Bij Goudappel Coffeng is niet bekend welke bestemming dit pand zal gaan krijgen en is daarom in het onderzoek buiten beschouwing gelaten. Met andere woorden: In dit onderzoek wordt ervan uitgegaan dat dit pand in de toekomst een invulling krijgt die een met de huidige situatie vergelijkbare parkeervraag en verkeersgeneratie oplevert. Iedere andere functie zal echter naar verwachting een lagere parkeervraag en verkeersgeneratie opleveren.

2.2.2 CROW-parkeerkcijfers

De gemeente Geldermalsen beschikt niet over vastgestelde parkeernormen. De parkeerbalans is daarom opgesteld met behulp van de CROW-parkeerkcijfers. Het centrum van Geldermalsen kent een stedelijkheidsgraadklasse 4², dat wil zeggen 'weinig stedelijk'. De ontwikkellocatie bevindt zich aan de rand van het centrumgebied. Er is uitgegaan van de CROW-parkeerkcijfers voor de zone 'centrum'. De CROW-parkeerkcijfers kennen een bandbreedte. Gezien de ligging van het plangebied en het autobezit in Geldermalsen dat iets hoger ligt dan gemiddeld in vergelijkbare kernen³, kan gerekend worden met de gemiddelde CROW-parkeerkcijfers binnen de bandbreedte. Goudappel Coffeng heeft in dit onderzoek op aangeven van de gemeente Geldermalsen gerekend met een bovengemiddeld parkeerkcijfer op 75% van de bandbreedte. Dit vanwege het ontbreken van hoogwaardige openbaarvervoervoorzieningen. Voor de woningen is in het gehanteerde parkeerkcijfer onderscheid gemaakt in parkeren op de openbare ruimte door bewoners en parkeren door bezoek. Dit is gedaan vanwege de verschillende aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers. In tabel 2.1 zijn de gehanteerde CROW-parkeerkcijfers weergegeven.

² Gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid per km² (bron: CBS Statline).

³ Het autobezit in de kern Geldermalsen is 1,33 en gemiddeld in vergelijkbare gemeenten 1,22 (bron: CBS Statline).

programma	functie CROW	parkeer- kencijfer	eenheid
supermarkt	fullservice supermarkt middellaag/laag prijssegment	4,1	per 100 m ² bvo
winkelruimten	binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	3,85	per 100 m ² bvo
appartementen < 77 m ² bvo	etage, koop, midden (eigen terrein)	1,0	per woning
appartementen < 77 m ² bvo	etage, koop, midden (openbare ruimte)	0,3	per woning
appartementen > 77 m ² bvo	etage, koop, duur (eigen terrein)	1,0	per woning
appartementen < 77 m ² bvo	etage, koop, duur (openbare ruimte)	0,5	per woning
bezoek aan de woningen	bezoek	0,3	per woning

Tabel 2.1: Gehanteerde CROW-parkeerkencijfers

2.2.3 Aanwezigheidspercentages

In tabel 2.2 zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages weergegeven. Deze zijn gebaseerd op de richtlijnen van CROW. De te realiseren woningen worden voorzien van een eigen parkeerplaats. Deze parkeerplaatsen kunnen dus niet voor de parkeervraag van een andere functie worden gebruikt. Daarom is voor de woningen de aanwezigheid voor het parkeren op eigen terrein (in de garage) op alle momenten op 100% gezet. De parkeervraag in de openbare ruimte is berekend met behulp van de gangbare aanwezigheidspercentages gebaseerd op de richtlijnen van het CROW.

programma	aanwezigheidspercentages				
	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	zaterdag middag	zaterdag avond
supermarkt	60%	40%	80%	100%	40%
winkelruimten	60%	10%	75%	100%	0%
appartementen (eigen pp)	100%	100%	100%	100%	100%
appartementen (openbare ruimte)	50%	90%	80%	60%	80%
bezoek aan de woningen	20%	80%	70%	60%	100%

Tabel 2.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

2.2.4 Parkeeraanbod

Het parkeeraanbod binnen het plan bestaat uit een te realiseren parkeerkelder, waarin in totaal 72 parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn. Hiervan zijn 18 parkeerplaatsen bestemd voor de bewoners van de appartementen. De 54 overgebleven parkeerplaatsen zijn beschikbaar voor openbaar gebruik en vooral bedoeld voor de supermarkt.

3 Resultaat parkeerbalans

Bij het opstellen van de parkeerbalans is de volgende redenering gebruikt:

- Op basis van het programma en de bijbehorende CROW-parkeerkcijfers is het totale aantal parkeerplaatsen berekend dat ongewogen⁴ noodzakelijk zou zijn voor de ontwikkeling (opgesplitst naar programmaonderdeel).
- Van het aantal ongewogen parkeerplaatsen is vervolgens aan de hand van aanwezigheidspercentages het hoogste gelijktijdig benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald.
- Het hoogste gelijktijdig benodigde aantal parkeerplaatsen wordt vervolgens afgezet tegen het geplande parkeeraanbod binnen het plan. Een positieve uitkomst betekent dat het geplande parkeeraanbod binnen het plan voldoende is om de parkeervraag op te vangen. Een negatieve uitkomst betekent dat theoretisch te weinig parkeerplaatsen zijn gepland om het gelijktijdig benodigde aantal parkeerplaatsen op te vangen.

3.1 Parkeervraag toekomstige programma

In tabel 3.1 is de parkeervraag op basis van het toekomstige programma weergegeven.

programma	parkeervraag					
	ongewogen	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond
supermarkt	69	41	28	55	69	28
winkelruimten	8	5	1	6	8	0
appartementen (eigen pp)	18	18	18	18	18	18
appartementen < 77 m ² bvo (openbare ruimte)	0	0	0	0	0	0
appartementen > 77 m ² bvo (openbare ruimte)	9	4	8	7	5	7
bezoek aan de woningen	5	1	4	4	3	5
totale parkeervraag	109	69	59	90	103	58
totale parkeeraanbod binnen het plan	72	72	72	72	72	72
op te lossen in de openbare ruimte	-37	3	13	-18	-31	14

Tabel 3.1: Parkeervraag toekomstig programma

In tabel 3.1 is te zien dat de ongewogen parkeervraag voor het toekomstige programma 109 parkeerplaatsen bedraagt. Het totale parkeeraanbod binnen het plan bedraagt 72 parkeerplaatsen.

⁴ Ongewogen betekent dat geen rekening is gehouden met aanwezigheidspercentages, dus met dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen.

Wanneer gekeken wordt naar dubbelgebruik van het aanwezige parkeeraanbod is het maatgevende moment waarop de parkeervraag van de verschillende functies gelijktijdig het hoogst is, de zaterdagmiddag. De totale parkeervraag bedraagt 103 parkeerplaatsen, waarvan 69 parkeerplaatsen berekend zijn voor de supermarkt (93% bezoekers). Op basis van het beschikbare parkeeraanbod binnen het plan is op dat moment sprake van een tekort van 31 parkeerplaatsen, die gefaciliteerd moeten worden op de beschikbare openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in de omgeving van het plan. Deze mogelijkheid wordt in de hiernavolgende paragraaf op basis van recentelijk verricht parkeeronderzoek beoordeeld.

3.2 Parkeeronderzoek 2011

In 2011 heeft de gemeente Geldermalsen het parkeeronderzoek gehouden door Pouderoyen Compagnons geactualiseerd. Op verschillende momenten is de parkeerdruk (het aantal geparkeerde voertuigen afgezet tegen de beschikbare capaciteit) in het centrum en de omgeving gemeten⁵. Ten tijde van het parkeeronderzoek waren de voormalige functies, zoals de doe-het-zelfzaak niet meer in gebruik. Het onderzoek hoeft daarop niet meer gecorrigeerd te worden.

Voor winkelen en werken is een loopafstand van 200 m acceptabel⁶. Binnen deze loopafstand zijn de volgende openbare parkeerlocaties beschikbaar:

- Parkeerterrein Koninginnelaan;
- Langsparkeervakken langs het zuidelijke deel van de Geldersestraat (tot net ten noorden van de aansluiting met het Lingeplein);
- Parkeerterrein langs de Rijksstraatweg.

Naast de ontwikkellocatie ligt een openbaar toegankelijk parkeerterrein met een parkeercapaciteit van 55 plekken (parkeerterrein Koninginnelaan). Het realiseren van de in- en uitgang van de parkeergarage gaat ten koste van circa 3 parkeerplaatsen. Gerekend wordt met een beschikbare parkeercapaciteit van 52 parkeerplaatsen. In figuur 3.1 zijn de ontwikkellocatie en het parkeerterrein weergegeven.

Langs de Geldersestraat is een parkeercapaciteit van 8 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen aanwezig binnen een acceptabele loopafstand van 200 m van de ontwikkellocatie.

Op een loopafstand van ruim 100 m van de ontwikkellocatie bevindt zich het parkeerterrein langs de Rijksstraatweg dat in de huidige situatie door (een deel van) de klanten van de bestaande supermarkt wordt gebruikt⁷. In tabel 3.2 zijn de uitkomsten van de parkeerdrukmeting weergegeven.

⁵ Update parkeerdrukmeting 2011; Centrum Geldermalsen, opgesteld door G.T. van Maaswaal; januari-februari 2011.

⁶ CROW-publicatie 317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie; oktober 2012.

⁷ Tevens is een voorziening voor het stallen van winkelwagens aanwezig, dat duidt op het gebruik van het parkeerterrein door bezoekers aan de bestaande supermarkt.



Figuur 3.1: Ontwikkellocatie en parkeerterrein (bron: Masterplan centrum Geldermalsen)

locatie	parkeercapaciteit	aantal geparkeerde voertuigen (bezetting)		
		donderdagochtend 17 februari 2011	vrijdagavond (koopavond)	
			18 februari 2011	zaterdagmiddag 19 februari 2011
parkeerterrein Koninginnelaan	52	20	32	40
Geldersestraat*	8	8	7	7
parkeerterrein Rijksstraatweg	38	20	21	23

* Inschatting op basis van de totale parkeerdruk op de Geldersestraat.

Tabel 3.2: Uitkomsten parkeerdrukmeting (bron: Update parkeerdrukmeting 2011)

Uit de resultaten weergegeven in tabel 3.2, is op te maken dat op alle momenten sprake is van vrije parkeerplaatsen op het parkeerterreinen Koninginnelaan en Rijksstraatweg. Op zaterdagmiddag is de hoogste parkeerbezetting geteld. Op dat moment zijn op het parkeerterrein Koninginnelaan 12 vrije parkeerplaatsen beschikbaar. Op het parkeerterrein Rijksstraatweg zijn op hetzelfde moment 15 vrije parkeerplaatsen beschikbaar. Tijdens de koopavond en de werkdagochtend zijn meer vrije parkeerplaatsen beschikbaar. Op de Geldersestraat is een beperkte parkeercapaciteit beschikbaar, die op nagenoeg elk moment gedurende de telling volledig bezet is.

Op het maatgevende moment, de zaterdagmiddag, is binnen het plan sprake van een tekort van 31 parkeerplaatsen. Door gebruik te maken van de beschikbare vrije parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand van 200 m zal op het maatgevende moment een theoretisch tekort optreden van circa 4 parkeerplaatsen in de directe omgeving van de ontwikkellocatie.

Aangenomen wordt dat tijdens het parkeeronderzoek een deel van de geparkeerde voertuigen op het parkeerterrein aan de Rijksstraatweg toebehoort aan medewerkers en/of bezoekers van de bestaande supermarkt. De parkeerbehoefte voor een supermarkt is relatief hoog ten opzichte van andere commerciële functies. Een andere invulling van de bestaande supermarkt zal zorgen voor een afname van de parkeerdruk op dit parkeerterrein. Het beperkte tekort van 4 parkeerplaatsen op het maatgevende moment zal naar verwachting hierdoor worden opgelost. Door goede afspraken met het personeel van de supermarkt te maken, is het denkbaar dat zij op afstand parkeren, waardoor bezoekers van de supermarkt gebruik kunnen maken van de parkeerkelder en het naastgelegen parkeerterrein.

In het gebied rondom de ontwikkeling zal na realisatie van de geplande ontwikkeling naar verwachting een acceptabele parkeersituatie ontstaan.

4 Verkeersgeneratie

Naast het opstellen van de parkeerbalans heeft IJsselhof Vastgoed Goudappel Coffeng gevraagd de verkeersgeneratie van de ontwikkeling te berekenen en te toetsen binnen de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

4.1 Uitgangspunten

4.1.1 Gehanteerde kencijfers

De verkeersgeneratie is berekend met behulp van CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). In tabel 4.1 zijn de gehanteerde kencijfers weergegeven.

programma	functie CROW	CROW-	
		kencijfer	eenheid
supermarkt	fullservice supermarkt laag/middellaag prijssegment	84,2	per 100 m ² bvo
winkelruimten	binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	35,1	per 100 m ² bvo
appartementen < 77 m ² bvo	etage, koop, midden	6,0	per woning
appartementen > 77 m ² bvo	etage, koop, duur	7,4	per woning

Tabel 4.1: Gehanteerde CRO- kencijfers voor de verkeersgeneratie in mvt/etm/gemiddelde weekdag

Bij de CROW-kencijfers voor de verkeersgeneratie zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd als in de parkeerbalans, te weten:

- weinig stedelijk;
- centrum;
- 75% van de bandbreedte.

4.2 Uitkomsten verkeersgeneratie

In tabel 4.2 is de berekende verkeersgeneratie voor de ontwikkeling weergegeven.

programma	verkeersgeneratie
supermarkt	1.415
winkelruimten	70
appartementen < 77 m ² bvo	6
appartementen > 77 m ² bvo	126
totaal	1.617
totaal afgerond op 50-tallen	1.600

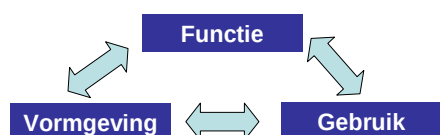
Tabel 4.2: Verkeersgeneratie toekomstig programma etmaal/gemiddelde weekdag

Als gevolg van de geplande ontwikkeling is een totale verkeersgeneratie berekend van circa 1.600 mvt/etm/gemiddelde weekdag, circa 1.760 mvt/etm/werkdag (factor 1,1⁸). Een groot deel van het verkeer zal worden afgewikkeld via de Herman Kuijkstraat. Daarnaast zullen naar verwachting ook de D.J. van Wijkstraat en in mindere mate de Geldersestraat en Koningsweg verkeer van en naar de ontwikkeling afwikkelen.

4.3 Toets Duurzaam Veilig

4.3.1 Duurzaam Veilig

Kern van de filosofie van Duurzaam Veilig is niet alleen het bestrijden van de verkeers- onveiligheid, maar deze te voorkomen door een wegsysteem te ontwerpen, waarin evenwicht bestaat tussen drie elementen: functie, vorm en gebruik. Een goede categorisering kenmerkt zich door overeenstemming tussen deze drie elementen.



Figuur 4.1: Drie elementen Duurzaam Veilig-beleid

⁸ CROW-publicatie 272 - Verkeersgeneratie voorzieningen.

De Herman Kuijckstraat is in het gemeentelijke beleid gedefinieerd als een wijk-verzamelweg (erftoegangsweg type I, zie bijlage 1)⁹. Een verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etm is voor dit type wegen als bovengrens vastgesteld. De D.J. van Wijkstraat en de Koningsweg zijn eveneens als wijkverzamelwegen gecategoriseerd.



Figuur 4.2: Huidige inrichting Herman Kuijckstraat ter hoogte van het plangebied (bron: Cyclomedia; september 2013)

Het huidige gebruik op de Herman Kuijckstraat bedraagt ter hoogte van de aansluiting met de Rijksstraatweg circa 3.300 mvt/etm/werkdag¹⁰. De voormalige functies op de ontwikkellocatie, zoals de doe-het-zelf zaak, zijn hierin niet meer opgenomen. Wel is het verkeer van en naar de bestaande supermarkt opgenomen. Om een 'worst case' te bepalen, is het uitgangspunt in de analyse dat het huidige pand van de bestaande supermarkt opnieuw als supermarkt zal functioneren. Iedere andere functie zal naar verwachting een lagere verkeersgeneratie, en dus een lagere verkeersbelasting op de Herman Kuijckstraat opleveren.

⁹ Toekomstige Duurzaam Veilige Wegencategorisering, aangeleverd door de gemeente Geldermalsen (ontvangen per e-mail d.d. 21 januari 2014).

¹⁰ Bron: Verkeersmodel Regio Rivierenland 2012.

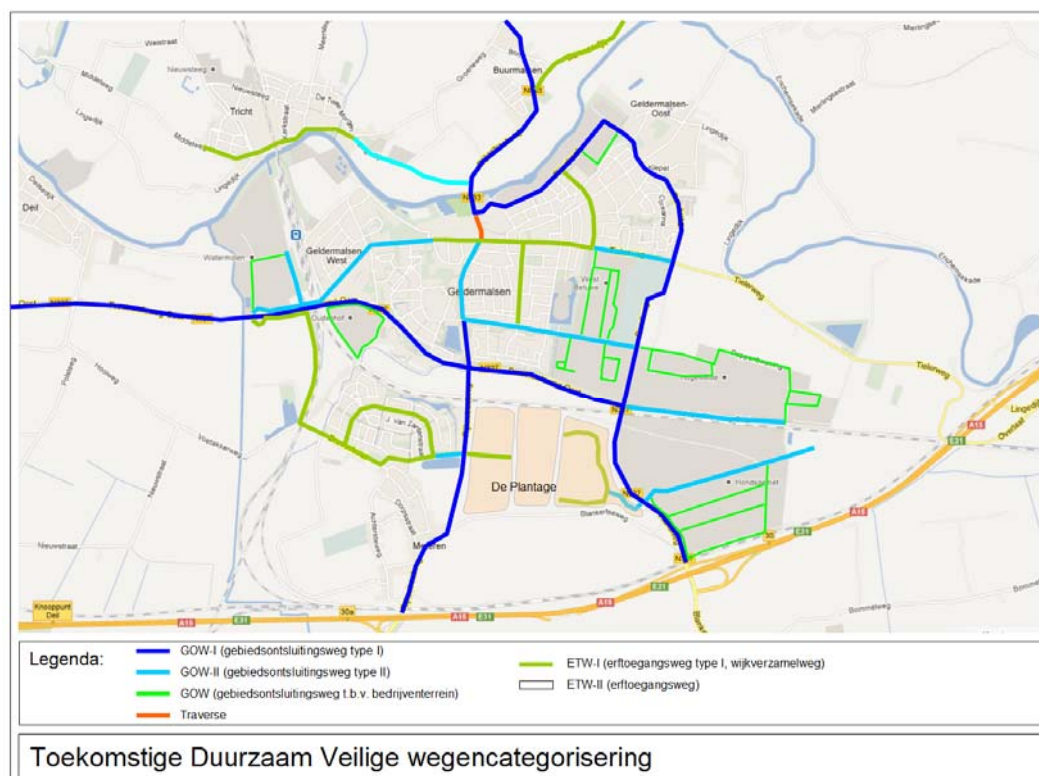
Als gevolg van de geplande ontwikkeling bedraagt de berekende verkeersgeneratie circa 1.600 mvt/etm/gemiddelde weekdag, circa 1.760 mvt/etm/werkdag (factor 1,1). Wanneer de totale verkeersgeneratie wordt opgeteld bij de huidige verkeersintensiteit op de Herman Kuijckstraat bedraagt de totale verkeersintensiteit circa 5.100 mvt/etm. Dit is een maximale bovengrens in de toekomstige situatie (worst case). Deze verkeersintensiteit past binnen de bandbreedte voor erftoegangswegen binnen Duurzaam Veilig.

5 Conclusies

Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Overall is na realisatie van de geplande ontwikkeling sprake van een goede ruimtelijke ordening ten aanzien van parkeren en verkeersafwikkeling.
- In het gebied rondom de ontwikkeling zal na realisatie van de geplande ontwikkeling naar verwachting een acceptabele parkeersituatie ontstaan:
 - Voor de toekomstige functies is een ongewogen parkeervraag van 109 parkeerplaatsen berekend. In de parkeerkelder onder de ontwikkeling worden 72 parkeerplaatsen gerealiseerd. Op het maatgevende moment, rekening houdend met dubbelgebruik, is de totale parkeervraag 103 parkeerplaatsen, waardoor er een tekort is van 31 parkeerplaatsen, die gefaciliteerd moeten worden op parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
 - Het tekort binnen het plangebied kan deels op het naastgelegen parkeerterrein worden gefaciliteerd. Hier is op het maatgevende moment een restcapaciteit van 12 parkeerplaatsen. De overige 19 parkeerplaatsen kunnen gefaciliteerd worden op het parkeerterrein aan de Rijksstraatweg tegenover de bestaande supermarkt. Dit ligt binnen de loopafstand van maximaal 200 m voor winkelen (niet zijnde supermarkt) en werken. Het aantal beschikbare vrije parkeerplaatsen bedraagt op het maatgevende moment op dit terrein circa 15 parkeerplaatsen, maar zal naar verwachting toenemen na het vrijvallen van de bestaande supermarkt. Elke andere commerciële invulling heeft naar verwachting een lagere parkeerbehoefte, waardoor de parkeervraag van de ontwikkeling naar verwachting kan worden gefaciliteerd.
- De verkeersgeneratie kan binnen de richtlijnen van Duurzaam Veilig worden afgewikkeld op de Herman Kuijckstraat die is gecategoriseerd als wijkverzamelweg (erftoegangsweg type I). De bovengrens voor dit type erftoegangswegen is vastgesteld op 6.000 mvt/etm.
 - Voor de ontwikkeling is een verkeersgeneratie berekend van 1.760 mvt/etm/gemiddelde werkdag. In combinatie met de bestaande verkeersintensiteit geeft dit een totale verkeersbelasting van maximaal circa 5.100 mvt/etm/gemiddelde werkdag (worst case), waarbij ervan wordt uitgegaan dat het bestaande pand opnieuw functioneert als supermarkt en dat alle verkeer naar de ontwikkellocatie rijdt via de Herman Kuijckstraat.

Bijlage 1 Wegencategorisering gemeente Geldermalsen



Figuur B1.1: Wegencategorisering gemeente Geldermalsen (ontvangen per e-mail d.d. 21 januari 2014)