

Waalbommel BV



Buitenstad
Zaltbommel
Verkeer en parkeren

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Waalbommel BV

Buitenstad Zaltbommel

Verkeer en parkeren

Datum 24 maart 2020
Kenmerk
Eerste versie

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Buitenstad	2
2.1	Programma	2
2.2	Andere functies in het gebied	3
3	Parkeren	4
3.1	Parkeernormen	4
3.2	Parkeervraag	5
3.3	Parkeerbalans	6
3.4	Conclusie	7
4	Ontsluiting	8
4.1	Verkeersprognose	8
4.2	De route naar Buitenstad	9
4.3	Aansluiting op de omgeving	9
4.4	Interne ontsluiting	10
4.5	Conclusie	10
5	Mobiliteitsbeleid	11
5.1	Inleiding	11
5.2	Korte ritten	11
5.3	Langere verplaatsingen	12
5.4	Maatregelen in Buitenstad	12

1

Inleiding

Buitenstad is een ontwikkelingslocatie aan de westzijde van de binnenstad van Zaltbommel. Het huidige bedrijventerrein wordt omgevormd tot een buitendijks woongebied aan de Waal met ongeveer 300 woningen. Een bijzondere locatie, buitendijks aan de twee havens en dicht bij de binnenstad.



Figuur 1.1: Buitenstad, buitendijks aan de Waal

In 2015 hebben wij een rapport opgesteld waarin de ontsluiting en het parkeren voor het plangebied beschreven (Buitenstad Zaltbommel, WMB010/Vnj/0006.01, Goudappel Coffeng, 7 oktober 2015). De tijd heeft niet stilgestaan en het plan is de afgelopen tijd verder uitgewerkt. In dit rapport geven we een actualisatie van het eerdere rapport op basis van het plan zoals dat nu voorligt en is beschreven in het Integraal Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan Buitenstad, Zaltbommel, Wurck april 2019.

Voor de woningaantallen gaan we op basis van het stedenbouwkundig plan uit van 288 woningen (143 appartementen en 145 grondgebonden woningen).

2

Buitenstad

2.1 Programma

De locatie Buitenstad is een voormalige bedrijvenlocatie die wordt omgevormd tot een bijzondere woonlocatie. Werkgelegenheid is aanwezig in de vorm van woon-werk-units.



	Appartementen		Woningen	Totaal	Functies	Opmerking
	Begane grond	Verdieping				
Blok A	2	21		23		
Blok B			18	18		
Blok C		80		80		
Blok D					715	Horeca
Blok E	6	20		26	4 wo-we.	
Blok F			29	29		
Blok G			22	22		
Blok H	2	9	38	49	7 wo-we.	
Blok I			27	27		
Blok J					658	Bergingen
Blok K			3	3		
Blok L		3		3		Drijvend
Blok M			8	8	50	Commercieel
Totaal woningen	10	133	145	288	1.423	

In het totaal voorziet het plan in 288 woningen waarvan 11 woon-werk-eenheden. Daarnaast is er ruimte voor 715 m² horeca. Het parkeren wordt opgevangen op 321 parkeerplaatsen op eigen terrein en 197 parkeerplaatsen in de openbare ruimte, totaal 518 parkeerplaatsen.

2.2 Andere functies in het gebied

In het gebied zijn twee supermarkten (Albert Heijn en Lidl) aanwezig met een pick-up point. De supermarkten hebben gezamenlijk een eigen parkeerterrein. Aan de Steenweg ligt voormalig hotel Tivoli, een monument, waarin restaurant 't Zusje is gevestigd. Ontwikkelingen voor beide functies en de impact daarvan op het plangebied is niet onderzocht aangezien eventuele ontwikkelingen volledig op eigen terrein plaatsvinden, evenals het parkeren daarbij.

Het centumparkeren en de overloop daarvan op drukke dagen wordt opgevangen op het betaalde parkeerterrein Havendijk en het gratis parkeerterrein Beersteeg. Een looproute tussen de Beersteeg en de Havenkade is daarom onderdeel van het plan.



Figuur 2.1: supermarkten, restaurant en de parkeerterreinen

3

Parkeren

3.1 Parkeernormen

Buitenstad valt onder het bestemmingsplan Parapluplan parkeren. Dit bestemmingsplan verwijst naar de 'parkeernota Zaltbommel 2018' voor de toe te passen parkeernormen. Op het moment dat er specifiek voor Buitenstad een bestemmingsplan wordt opgesteld, zal daarin ook worden verwezen naar de parkeernota.

Uitgangspunt is dat een nieuwe ontwikkeling geen extra parkeerdruk legt op de omgeving. Het benodigde parkeren bij functies in Buitenstad moeten dus binnen het plangebied worden opgenomen, waarbij het parkeren ten behoeve van woningen binnen een loopafstand van 100 meter moet worden opgelost. Voor Buitenstad gelden in beginsel de normen voor 'Kern Zaltbommel – rest bebouwde kom'.

Functie/voorziening	Parkeernorm	Eenheid
Grondgebonden woning	2,0	Parkeerplaats per woning
Grondgebonden appartement	2,0	Parkeerplaats per woning
Appartement sociale huur	1,5	Parkeerplaats per woning
Woonzorgcomplex	0,6	Parkeerplaats per wooneenheid
Commercieel	2,8	Parkeerplaats per 100m ² bvo

Tabel 3.1: parkeernormen Parkeernota Zaltbommel 2018

In de parkeernorm is ook de parkeerbehoefte voor bezoekers meegenomen. Voor woningen geldt standaard dat 0,3 parkeerplaats per woning bedoeld is voor de bezoeker. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn.

In het Integraal Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan Buitenstad wordt gezien de ligging direct na naast de binnenstad en de compacte stedelijke bouw gewerkt met een lagere parkeernorm voor de woningen. De toegepaste normen zijn 1,7 parkeerplaats per grondgebonden woning of appartement en een parkeernorm van 1,3 voor de overige appartementen. Deze normen sluiten aan bij de kentallen van het CROW¹

¹ Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen, CROW publicatie 381, december 2018. Deze publicatie vervangt Publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie uit 2012.

In het plan voor Buitenstad zijn woon-werk-eenheden opgenomen. Daar zijn geen aparte parkeernormen voor, maar de verwachting is dat het (zakelijk) bezoek overdag gebruik kan maken van de parkeerplaatsen die 's avonds en in het weekend worden benut door bezoekers aan de woningen.

De Parkeernota geeft geen parkeernormen voor horeca. In de parkeerbalans houden we daarvoor de kentallen van het CROW aan, voor een matig stedelijke omgeving met een ligging in de schil rond het centrum, 4 parkeerplaatsen per 100m² café en 8 parkeerplaatsen per 100 m² restaurant. We zijn uitgegaan van 300m² café en 415m² restaurant.

3.2 Parkeervraag

In het onderstaande overzicht is per woningtype (appartement grondgebonden of op verdieping, eengezinswoning) en functies de parkeervraag bepaald.

Programma						Parkeervraag				
Appartementen		Woningen	Functies	Totaal	Opmerking	Parkeren bij de woningen			Functies	
Grondgeb.	Verdieping	(m ² bvo)				Bewoners	Bezoek			
Norm						1,4	1,0	1,4	0,3	
Blok A	2	21		23		2,8	21,0	-	6,9	-
Blok B		18		18		-	-	25,2	5,4	-
Blok C		80		80		-	80,0	-	24,0	-
Blok D			715		Horeca	-	-	-	-	45,2
Blok E	6	20		26	4wo-werkeenh	8,4	20,0	-	7,8	-
Blok F		29		29		-	-	40,6	8,7	-
Blok G		22		22		-	-	30,8	6,6	-
Blok H	2	9	38	49	7wo-werkeenh	2,8	9,0	53,2	14,7	-
Blok I		27		27		-	-	37,8	8,1	-
Blok J					Bergingen	-	-	-	-	-
Blok K		3		3		-	-	4,2	0,9	-
Blok L		3		3	Drijvend	-	3,0	-	0,9	-
Blok M		8	50	8	Commercieel	-	-	11,2	2,4	1,4
Totaal	10	133	145	288		14,0	133,0	203,0	86,4	46,6
Minimaal benodigd aantal openbare parkeerplaatsen						133				
Benodigd aantal parkeerplaatsen voor bewoners						350				

Tabel 3.2: benodigd aantal parkeerplaatsen op basis van de normen

Op basis van de parkeernormen zijn in totaal 483 parkeerplaatsen nodig. In deze berekening is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van de openbare parkeerplaatsen.

3.3 Parkeerbalans

In het plan zijn 321 parkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen en 197 parkeerplaatsen in de openbare ruimte, in totaal 518 parkeerplaatsen.

Voor de parkeerplaatsen in de openbare ruimte geldt dat die afwisselend voor meerdere parkeermotieven gebruikt kunnen worden op basis van de aanwezigheid van de verschillende doelgroepen.

Functie	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	koop- avond	nacht	middag	avond	middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoeker	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Café	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3.3: aanwezigheidspercentages

Op basis van de aanwezigheidspercentages kunnen we een parkeerbalans opstellen. In het plan is voorzien dat 321 parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn voor de auto's van bewoners. Dat betekent dat 29 auto's van bewoners op openbaar terrein moeten worden opgevangen, daarnaast moet het bezoek en het parkeren van de andere functies op openbaar terrein worden opgevangen. Zonder uitwisseling is er binnen het plangebied voldoende parkeerruimte aanwezig, er is een overschot van 32 parkeerplaatsen. Door de mogelijkheid van uitwisseling op de openbare parkeerplaatsen is het overschot nog wat groter, er zijn 39 parkeerplaatsen meer dan noodzakelijk op basis van de normen.

Programma	parkeervraag								
	zonder dubbel gebruik	Werkdag					Zaterdag		Zondag
		ochtend	middag	avond	koop- avond	nacht	middag	avond	middag
Woningen 1,4pp/wo	29	15	15	26	23	29	17	23	20
Woningen 1,0pp/wo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoek 0,3pp/wo	86	9	17	69	60	0	52	86	60
Horeca (café)	14	4	6	13	12	0	11	14	6
Horeca (restaurant)	33	10	13	30	32	0	23	33	13
Commercieel	1	1	1	0	0	0	0	0	0
Parkeervraag	165	39	53	139	128	29	104	158	101
Parkeeraanbod	197	197	197	197	197	197	197	197	197
Overschot/tekort	32	158	144	58	69	168	93	39	96

Tabel 3.4: parkeerbalans openbaar parkeren.

3.4 Conclusie

Er is enige overmaat aan parkeerruimte in het plan aanwezig. Deze overmaat aan parkeerruimte zorgt ervoor dat de parkeeroplossing robuust is. Er ontstaat geen probleem indien de uiteindelijke invulling van de functies iets afwijkt van het plan. Maar ook als het autobezit onder de bewoners toch wat hoger wordt dan nu is verondersteld, kan dat binnen het plangebied kan worden opgevangen.

4

Ontsluiting

4.1 Verkeersprognose

In 2019 hebben we een analyse uitgevoerd met het Verkeersmodel Rivierenland 2017 voor het prognosejaar is 2030 (notitie 001990.20180824.M1.01 Verkeer Buitenstad, Goudappel Coffeng, augustus 2019). Buitenstad is in het verkeersmodel opgenomen met de volgende omschrijving van het plan:

- ■ De huidige bedrijvigheid vervalt
- ■ Het brandstofverkoop punt vervalt
- ■ Restaurant 't Zusje blijft aanwezig, inclusief de appartementen daarboven.
- ■ Circa 300 nieuwe woningen
- ■ Circa 715 m² toegevoegde horeca
- ■ Een uitbreiding van de supermarkt van 3.400 m² bvo tot 4.600 m²
- ■ Een pick-up point van 150 m².

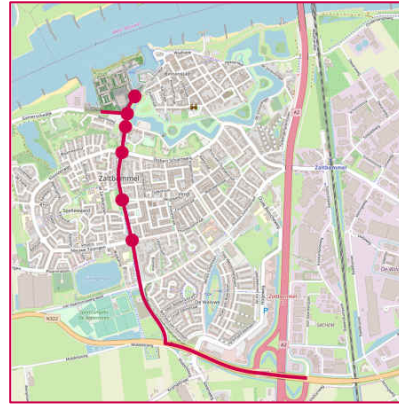
Tabel 4.1 geeft een samenvatting van deze modelanalyse voor de wegen direct rond het plangebied (Verkeersmodel Rivierenland 2017, prognosejaar 2030).

Weg	Wegvak	Autonoom	Buitenstad	Toe-/afname
Steenweg	Havendijk-Molengang	5800	6300	500
	Gamerschedijk-Havendijk	7700	7400	300
	Beersteeg-Gamerschedijk	6600	8800	2.200
	Kloosterwiel-Beersteeg	6900	9000	2.100
Havendijk	Aansluiting Steenweg	2500	1800	-700
Gamerschedijk	Buitenstad-Steenweg	1400	4700	3.300
	Leutsestraat-Buitenstad	1400	2000	600
Beersteeg	Aansluiting Steenweg	600	600	-

Tabel 4.1: intensiteiten 2030, afgerond op honderdtallen

4.2 De route naar Buitenstad

Buitenstad wordt ontsloten via de Steenweg en de Gamersdijk. De Steenweg is voor Buitenstad de belangrijkste route voor het autoverkeer. Via de Steenweg is er een vlotte verbinding met de N322 en de A2 (circa 5 minuten rijden buiten de spits). In de eerste studie uit 2015 hebben we de verkeersafwikkeling op 6 aansluitingen op deze route getoetst. De conclusie uit deze analyse is dat de verkeerstoe-namen die samenhangt met de ontwikkeling van Buitenstad goed kan worden verwerkt door de bestaande rotondes en kruispunten.



De prognosecijfers die 2019 zijn opgesteld wijken beperkt af van de cijfers die gehanteerd zijn bij de eerdere analyse uit 2015. Op grond daarvan kunnen we stellen dat de conclusies ten aanzien van de verkeersafwikkeling op de Steenweg nog steeds gelden: de ontwikkeling van Buitenstad levert extra verkeer. De kruispunten en rotondes kunnen deze beperkte toename goed verwerken.

Specifiek voor de Gamerschedijk hebben we geconstateerd dat een middeneiland in de Steenweg een duidelijke verbetering van de fietsoversteek oplevert. Deze aanbeveling staat los van de ontwikkeling van Buitenstad, ook zonder deze ontwikkeling geldt dat fietsers in de ochtend- en avondspits te lang moeten wachten voor ze kunnen oversteken.

4.3 Aansluiting op de omgeving

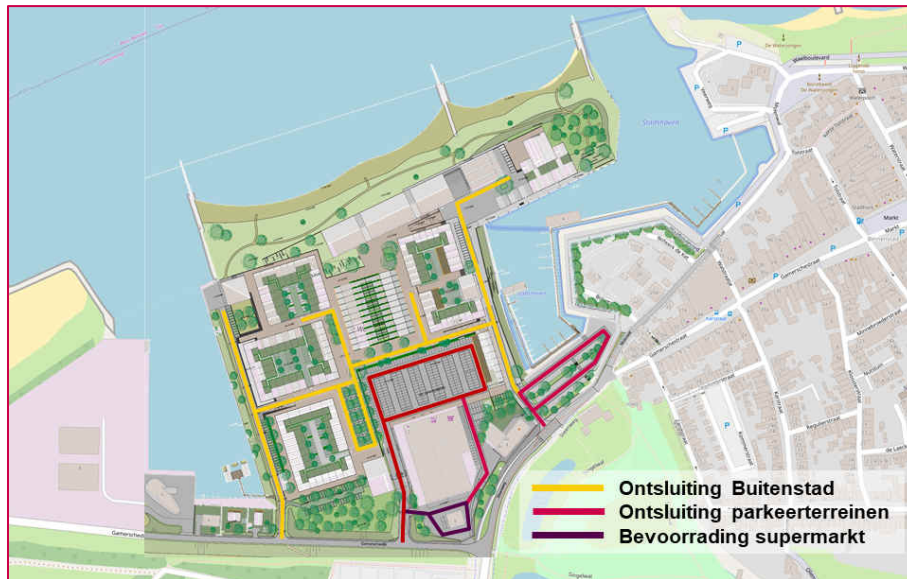
Het woongebied Buitenstad is met twee inrijders aangesloten op de Steenweg en de Gamerschedijk (zie Figuur 4.1). De aansluiting op de Gamerschedijk ligt op dit moment nog buiten de bebouwde kom. De ontwikkeling van Buitenstad is een goede aanleiding om de bebouwde komgrens te verleggen tot voorbij de inrit van bouwblok K en de inrit van het naastgelegen bedrijf (Busker). De nieuwe aansluiting op de Gamerschedijk kan in dat geval als gelijkwaardige T-aansluiting worden vormgegeven, passend bij het 30 km/uur regime.

De huidige aansluiting van de Havendijk op de Steenweg is vormgegeven als een 30 km/uur plateau. Deze vormgeving voldoet ook voor de toekomst.

De aansluiting van de supermarkt en het restaurant op de T-aansluiting van de Gamerschedijk op de Steenweg komt te vervallen. In- en uitrijden kan via de ontsluiting van het parkeerterrein.

4.4 Interne ontsluiting

De auto-ontsluiting van de woningen in Buitenstad is gescheiden van het parkeren bij de supermarkt en het parkeren bij het restaurant. Figuur 4.1 laat dit zien. Daarmee zijn de woonstraten in Buitenstad rustig en gevrijwaard van winkelpubliek.



Figuur 4.1: auto-ontsluiting binnen Buitenstad

Parkeerplaatsen voor bezoekers liggen aan de ontsluitingsstraten, de parkeerplaatsen voor bewoners op eigen terrein zijn ook via deze straten bereikbaar. Er is rekening gehouden met groot verkeer, aan het eind van beide inprickers is er een mogelijkheid om te keren. Dit geldt ook voor de vuilnisauto.

4.5 Conclusie

Met de gescheiden ontsluiting van het woongebied en de supermarkten is bereikt dat voor beide een goede ontsluiting wordt gerealiseerd. Het woongebied ondervindt geen last van gehaast winkelend publiek, waardoor een aantrekkelijk verblijfsklimaat ontstaat. Met het verleggen van de bebouwde komgrens op de Gamerschedijk kunnen zowel het woongebied als de supermarkten veilig worden aangesloten.

De ontwikkeling van Buitenstad leidt tot een toename van het verkeer. Deze toename is relatief beperkt en is geen aanleiding voor maatregelen op wegen elders in Zaltbommel.

5

Mobiliteitsbeleid

5.1 Inleiding

Uit het oogpunt van duurzaamheid streeft de gemeente Zaltbommel naar broeikasgasreductie in relatie tot verkeer en vervoer². De gemeente wil daarin een voorbeeld zijn door onder andere het eigen wagenpark te vergroenen door elektrische (waterstof-) auto's. Minder autoverkeer draagt ook bij aan de doelstelling, dat vraagt een gemeentebrede aanpak/visie om te voorzien in voldoende en gebruiksvriendelijke alternatieven zoals: fietsvoorzieningen, deelauto's, carpoolen, openbaar vervoervoorzieningen, etc. In dit hoofdstuk bekijken we – vooruitlopend op een breder gemeentelijk beleid - wat de mogelijkheden zijn om al in de planfase van Buitenstad vermijdbaar autoverkeer tegen te gaan.

5.2 Korte ritten

Op ritten tot 5 km kan de auto vaak worden vervangen door de fiets. De ligging van Buitenstad, met een grote winkelvoorziening in de wijk en een korte afstand tot de binnenstad is wat dit aangaat zeer kansrijk. De kleinere boodschappen zijn prima lopend of met de fiets te doen, de binnenstad is op loopafstand. Dit in combinatie met betaald parkeren maakt dat bewoners van Buitenstad de auto voor winkelbezoek vaker zullen laten staan. Voor wie binnen Zaltbommel werkt, geldt bovendien dat werkgelegenheidsgebieden in Zaltbommel, onder meer rond de A2 corridor, ook ruimschoots binnen de afstand van 5 km liggen en daarmee op fietsafstand.

Voor basisscholen blijkt dat ouders tot een afstand van ongeveer 1,5 km kinderen vooral te voet of met de fiets naar school brengen. Als we kijken naar de ligging van basisscholen in Zaltbommel dat Buitenstad door de ligging ook op dit aspect goed scoort.

² Gemeente Zaltbommel, Bestuursakkoord 2018-2022

5.3 Langere verplaatsingen

Voor langere autoritten is het openbaar vervoer een alternatief. Het openbaar vervoer biedt een alternatief voor de auto als de extra reistijd beperkt is en als op de bestemming parkeren lastig is. Aan de herkomst zijde is een korte afstand tot een (intercity)station van belang. Betaald parkeren bij de woning en files op de weg spelen ook mee bij de afweging van de reizigers.

Vanuit Buitenstad is het station niet ver weg (7 minuten fietsen, 5 minuten met de auto), alhoewel de afstand gevoelsmatig groter is door de ligging aan de andere kant van de A2. Op Zaltbommel stoppen alleen Sprinters, wat betekent dat op langere reizen overstappen altijd noodzakelijk is. Maar voor wie bijvoorbeeld werkt in het centrum van 's-Hertogenbosch biedt de trein een goed alternatief voor de auto.

5.4 Maatregelen in Buitenstad

In het licht van de gewenste broeikasgasreductie zijn oplaadpunten voor elektrische auto's van bewoners en bezoekers een logische maatregel.

En wellicht is het mogelijk om het pick-up-point bij de supermarkt ook in te zetten als centraalpunt om pakketjes achter te laten. Daarmee wordt voorkomen dat de busjes van de pakketbezorgers veelvuldig door de wijk rijden.

- Goede parkeervoorzieningen voor fietsen zijn bepalend voor het gebruik van de fiets. Met bergingen bij alle woningen is dit aspect goed afgedekt. Voldoende stopcontacten om elektrische fietsen op te laden horen daarbij: juist de elektrische fiets kan een bijdrage leveren aan het terugdringen van het vermijdbare autogebruik.
- Voor bezoek kunnen fietsnietjes een goede voorziening zijn bij voorzieningen en appartementencomplexen. Als 'hekje' een extra accent bij ingangspartijen en tegelijkertijd een goede voorziening om een fiets met een slot vast te leggen.
- Gezien de ligging van Zaltbommel en het type woningen in Buitenstad is het niet te verwachten dat veel mensen het helemaal zonder auto willen doen. Door de ligging dicht bij het centrum ligt het wel voor de hand om op de openbare parkeerplaatsen te werken met betaald parkeren in combinatie met vergunningparkeren. Dit kan een remmend effect hebben op het bezit van een tweede auto. In Buitenstad worden iets lagere parkeernormen gehanteerd dan in de Parkeernota Zaltbommel 2018. Dat past hierbij.
- Met een aantal deelauto's centraal in de wijk kan de noodzaak voor een tweede auto worden beperkt. Bewoners zonder tweede auto kunnen dankzij een deelauto eenvoudig over een extra auto beschikken als dat nodig is. Neveneffect is dat mensen een deelauto vaak bewuster gebruiken, waardoor het aantal autoritten uiteindelijk daalt.
- Het totaal aantal parkeerplaatsen kan met de inzet van deelauto's lager worden. De gemeente Utrecht hanteert bijvoorbeeld de regel dat met één parkeerplaats voor een deelauto vier andere parkeerplaatsen kunnen vervallen.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**