

Verkeersparagraaf

Verkeersstructuur

Ten behoeve van de uitbreiding van Bataviastad zijn voor de omgevingsvergunning procedure in 2012/2013 de nodige onderzoeken verricht door het bureau Goudappel Coffeng. In het onderzoek is met name gekeken naar de ontsluitingsstructuur en de parkeercapaciteit.

Bataviastad is de grote publiekstrekker in dit gebied. In 2011 had Bataviastad 2,1 miljoen bezoekers. Een groot deel van de bezoekers komt met de auto. De bijkomende verkeersstromen maken een goede ontsluiting met de auto of ander vervoermiddel noodzakelijk. Hierin heeft de gemeente op de volgende manieren voorzien.

Auto-ontsluiting

Het overgrote deel van de bezoekers naar dit gebied komt met de auto. Een deel van het verkeer komt via de Markerwaarddijk (Enkhuizen) (N302), maar het grootste deel komt via de Houtribweg (A6, Zwolle).

In de Nota Mobiliteit is de Markerwaarddijk en de N302 opgenomen als stroomweg. Mogelijk wordt deze route in de toekomst opgewaardeerd naar een 100 km/u weg passend bij het principe stroomweg.

In 2011 is een onderzoek uitgevoerd (Verkeer en parkeren Bataviastad 2011) naar onder andere de ontsluitingsstructuur van het Bataviakwartier. De hoeveelheid autoverkeer dat afkomt op de functies in het Bataviakwartier kunnen op de bestaande hiervoor genoemde hoofdwegenstructuur zonder grote verkeershinder worden afgewikkeld.

Parkeren

Parkeren voor het gehele gebied wordt in principe opgelost op de bestaande parkeerterreinen en huidige overloopterreinen en de VOC-garage.



Op de parkeerterreinen geldt betaald parkeren. Het parkeren, is zoals uit figuur 1 blijkt voornamelijk op maaiveld. In de huidige situatie is er sprake van een parkeercapaciteit van in totaal circa 3.143 parkeerplaatsen (inclusief onverharde terreinen).

De parkeerplaatsen zijn ontsloten via de aparte toegangsweg vanaf de rotonde Houtribweg. Tevens is er een ontsluiting aanwezig via de Boulevard. De VOC-garage en het parkeerterrein voor lang parkeren zijn via de Museumweg toegankelijk.

Figuur 1. Parkeergelegenheden.

De bestaande parkeercapaciteit is voldoende groot om de parkeervraag voor de bestaande functies te kunnen verwerken. Voor nieuwe initiatieven geldt het uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Indien dit niet lukt dan dient er gekeken te worden naar alternatieve parkeeroplossingen op de bestaande parkeerterreinen. Het parkeren dient in ieder geval binnen het gebied opgelost te worden.

Voor de verschillende activiteiten in het gebied worden verschillende parkeernormen gehanteerd. Voor de meeste activiteiten wordt hierbij volstaan met een verwijzing naar de CROW Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317. Voor dit gebied wordt uitgegaan van matig stedelijk gebied in rest bebouwde kom. Voor de in afbeelding 1 opgenomen activiteiten zijn specifieke parkeernormen opgenomen.

1.Auto	Parkeeraantal
FOV	9,1 per 100 m2 bvo (minimale norm)
Musea	1,1 per 100 m2
Horeca/leisure	6,0 per 100 m2 bvo
Haven	1,0 per ligplaats
Wonen, duur	2,0 per woning
Wonen, middel	2,0 per woning
Wonen, goedkoop	1,8 per woning
Hotel	1,0 per kamer
Zwembad	11,0 per 100 m2 bassin
2. Bus/touringcar	
Per voorziening	1 busparkeerplaats per 100 autoparkeerplaatsen
3. Invalidenparkeerplaatsen	
Per voorziening	5% aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (5 parkeerplaatsen op de 100 algemene parkeerplaatsen)
4. Fiets	
Per voorziening	2 fietsparkeerplaatsen per 10 autoparkeerplaatsen

Afbeelding 1: parkeernormen

Interne wegenstructuur

Binnen het gebied zijn met name erftoegangswegen aanwezig met een bijbehorende maximale snelheid van 30 km/u. In figuur 2 is de wegenstructuur weergegeven. De boulevard heeft een belangrijke functie voor het verblijven en verplaatsen van de bezoekers van het gebied naar de verschillende functies. De boulevard is hiervoor ter hoogte van de Bataviawerf afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Voor bestemmingsverkeer is een uitzondering van kracht.



	Hoofdstructuur
	Secundaire Structuur
	Busroutes
	Hoofd fietsroute

Figuur 2. Wegenstructuur.

Fietsen

Via de fietsbruggen over de Houtribweg is het gebied voor langzaamverkeer vanuit de stad goed bereikbaar. De fietsroutes uit de stad naar de dijk (boulevard) maken onderdeel uit van de hoofd fietsroutes in Lelystad en dienen dan ook gehandhaafd te blijven. De uitbreiding van Batavia Stad met fase 3 kan mogelijk leiden tot aanpassing in de hoofd fietsroute van stad naar kust. Mogelijk dat de route omgelegd moet worden. Kruisingen en toegangswegen en de hoofd fietsroute worden verkeersveilig ingericht.

Openbaar vervoer

Met het openbaar vervoer is het gebied bereikbaar door een buslijn tussen de Museumweg en het centrum van Lelystad. Deze openbaar vervoersverbinding kent medio 2014 een halfuursdienst.