

Eindverslag inspraak inzake bestemmingsplan Zaltbommel, De Waluwe Parkeiland

Gevolgte procedure

- 6 t/m 19 juni 2013: het voorontwerpbestemmingsplan ligt voor de inspraak ter inzage;
- 3 september 2013: het college van burgemeester en wethouders neemt een besluit omtrent de inspraakreacties.

Vragen/inspraakreacties tijdens informatieavond

- a. Maken de verkeerstellingen onderscheid in soorten voertuigen (vrachtauto's, personenauto's) en wordt langzaam verkeer ook geteld?

Verkeerstellingen meten de werkelijk gereden snelheid per passerend voertuig. Hierbij kan het telapparaat signaleren hoe lang een voertuig is en daaruit is het type voertuig af te leiden. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen/lengten voertuigen:

Eerste klasse: motoren (brommers), personenauto's en bestelauto's

Tweede klasse: (kleine) vrachtwagens, autobussen en personenauto met aanhangwagen

Derde klasse: vrachtwagens met resp. oplegger of aanhanger en verlengde autobussen

Fietsen kunnen niet standaard worden geregistreerd in een verkeerstelling. Als fietsen geteld moeten worden dan adviseert het uitvoerend bedrijf om hiervoor een aparte telling te doen. Fietsen zijn dus niet geteld in onze reguliere verkeerstellingen.

- b. Is er een beeld van overtreding(en) van het vrachtautoverbod?

Op de Hertog Karellaan is in maart 2013 gedurende 2 weken geteld. Dat geeft een indicatie van de verkeerssituatie. In deze resultaten is te zien dat gemiddeld op een dag 18 voertuigen van de derde klasse vanaf de rotonde Hogeweg de Hertog Karellaan zijn ingereden (dat is bijna 2% van de totaal ruim 1100 voertuigen die daar gemiddeld op een dag de wijk zijn ingereden). Omdat er een onderbord hangt "uitgezonderd bestemmingsverkeer" is niet met 100% zekerheid te zeggen of deze 18 grote voertuigen overtreders zijn.

- c. Portage is nu zo ingericht dat bevoorrading aan de oostkant is. Ingang basisschool en grote toestroom van fietsers vanuit de Waluwe is aan de westkant. Het is dan toch niet logisch om de Fiep Westendorplaan aan te laten sluiten aan de westkant van de Portage?

Voor de bevoorrading maakt het niet uit waar de Fiep Westendorplaan wordt ontsloten want de meest comfortabele route voor de bevoorrading is en blijft via de Hogeweg en Van Heemstraweg West. Wat betreft de keuze voor een aansluiting aan de westzijde, zie het antwoord op vraag f.

- d. Komt er bij punt 3 op de tekening een rotonde en is hiervoor bewust gekozen?

Punt 3 op de tekening is de nieuwe aansluiting van Fiep Westendorplaan op de Hogeweg. Deze aansluiting wordt als T-splitsing vormgegeven dus niet met een rotonde. Aan de hand van het verkeersmodel zijn berekeningen uitgevoerd om in te schatten wat de toekomstige verkeersafwikkeling op deze kruising wordt. Op basis hiervan is geconstateerd dat een T-splitsing het verkeer voldoende kan afwikkelen. Bij deze berekeningen is als uitgangspunt meegenomen dat de capaciteit van de N322 en het kruispunt N322-Hogeweg is verbeterd.

- e. Waarom wordt er gekozen om een extra kruising aan te leggen (Fiep Westendorplaan op Alfred Smithlaan) op een locatie die al zo druk is?

In de oorspronkelijke plannen was de Fiep Westendorp laan ontsloten aan de zuidzijde op Hertog Karellaan en aan de noordzijde op het parkeerterrein. Na recent onderzoek is gebleken dat het wenselijker is om de Fiep Westendorp laan aan de zuidzijde rechtstreeks op de Hogeweg aan te sluiten en daarmee krijgt de Fiep Westendorp laan een verzamelfunctie met een grotere intensiteit (NB. hierdoor zal het verkeer op de route Hertog Karellaan – Alfred Smithlaan afnemen). Daarom is het niet wenselijk om dit verkeer via het parkeerterrein te laten rijden waarna het via de uitritten van het parkeerterrein de weg op moet draaien. De Fiep Westendorp laan kan beter op een andere woonstraat worden aangesloten dan op een parkeerterrein. Dit is ook mede ingegeven door de opgedane ervaringen na ingebruikname van het parkeerterrein Portage. Voor het verkeer van de Fiep Westendorp laan dat de wijk in- of uitrijdt, is de route via de Alfred Smithlaan veiliger dan via het parkeerterrein.

f. Is er ook overwogen om aan te sluiten op de Prins Bernhardweg?

Ja dat is ook overwogen. Wij hebben de conclusie getrokken dat het niet wenselijk is om de Fiep Westendorp laan op het parkeerterrein te laten aansluiten. Logisch alternatief is om de Fiep Westendorp laan af te laten buigen naar het westen richting Alfred Smithlaan of naar het oosten naar de Prins Bernhardweg/Van Heemstraweg West. Deze laatste route is momenteel niet mogelijk omdat daar de ruimte niet voor beschikbaar is. Dit betekent dat nu gekozen is om naar de westzijde af te buigen.

g. Situatie vanuit het parkeerterrein richting de basisschool is onveilig. Dit komt vanwege een lastige bocht. Men geeft aan moeite te hebben met het functioneren van het kruispunt. Bovendien lopen twee verkeersstromen door elkaar, namelijk doorgaand verkeer (auto's) en bestemmingsverkeer (met name zwakkere verkeersdeelnemers als fietsers en voetgangers). Zijn er alternatieven om dit slimmer in te richten?

Verkeersveiligheid kunnen wij helaas niet garanderen. Een verkeersveilige situatie is niet alleen afhankelijk van de weginrichting maar ook van en in combinatie met het gedrag van alle verkeersdeelnemers waar wij weinig invloed op hebben. Bovendien is de drukte rondom een basisschool met veel (zwakkere) langzaam verkeer deelnemers een gebruikelijk fenomeen wat we bij alle basisscholen zien en is dit niet per definitie onveilig.

Qua weginrichting betekent het dat we de nieuwe kruispuntsituatie Fiep Westendorp laan met Alfred Smithlaan goed in detail moeten uitwerken, ook in gezamenlijkheid met de nabijgelegen kruising Alfred Smithlaan met Prins Clausstraat en de uitrit van het parkeerterrein. Als dit betekent dat we deze laatste kruising aan moeten passen, dan doen we dat. Met het bijvoorbeeld verruimen van de bochten zodat verkeer in twee richtingen het kruispunt beter kan passeren, kan chaos al verminderd worden. Ook bekijken we of de voorrangssituatie duidelijk is aangegeven want hiermee kan ook verwarring opgeheven worden. Kortom, de detailuitwerking van de nieuwe geplande aansluiting is nog niet gereed maar zal mede naar aanleiding van de inspraakreacties extra aandacht krijgen. We komen terug bij de bewoners met een conceptontwerp om belangstellenden de gelegenheid te geven hierop te reageren.

h. Is een aansluiting mogelijk op de rotonde bij de Watertoren?

Ja, dat is mogelijk en dat is ook in de plannen meegenomen. De Wichard van Pontlaan sluiten we aan op de rotonde Steenweg (nabij watertoren). De voorbereidingen hiertoe zijn net gestart. We moeten nog een ontwerp maken van deze nieuwe weg, in samenspraak met bewoners. Tevens moeten we nog een verkeersbesluitprocedure doorlopen. Openstelling van deze aansluiting is voorzien in 2015 wanneer de provincie de N322 heeft omgelegd (zodat het 'oude' gedeelte N322 doodlopend wordt). Dan komt de rotonde Steenweg ook in ons beheer.

- i. In het verleden zijn verkeersbepurende maatregelen bij het parkeerterrein beloofd om het doorgaand verkeer tegen te gaan. Is het mogelijk om het parkeerterrein op te splitsen, zodat doorgaand verkeer wordt voorkomen?

Uitgangspunt was en is dat de route aan de zuidkant van de Portage geen verkeersaantrekkende werking voor het doorgaande verkeer zou hebben. Hierbij is het van belang wat als doorgaand verkeer of sluipverkeer wordt beschouwd.

Wijkvreemd verkeer wordt algemeen als sluipverkeer beschouwd. Dat is verkeer dat rijdt op een weg zonder ontsluitende functie en dat een herkomst en bestemming heeft buiten de wijk. Bijvoorbeeld een auto die vanuit Bruchem via de woonstraten van de Waluwe/Vergt naar de binnenstad van Zaltbommel rijdt. Er is echter sprake van uitwisseling van verkeer tussen de wijken Vergt en Waluwe. Dat gaat over en weer (afhankelijk van herkomst en bestemming) en betreft intern verkeer en is acceptabel op het wegennet. Ook verkeer van buiten de Waluwe en Vergt dat naar voorzieningen in deze wijk(en) rijdt, is geen sluipverkeer want heeft daar zijn bestemming.

Doordat de verbinding als parkeerterrein is ingericht, is het geen aantrekkelijke route voor wijkvreemd verkeer om (bijvoorbeeld) vanaf Gameren naar het station te rijden. Daarmee is de opzet geslaagd. Door verkeer binnen de wijk Waluwe en Vergt wordt het parkeerterrein wel als route gebruikt en dit "doorgaande" verkeer komt in conflict met de parkeerterreinfunctie. Op rustige (winkel)momenten is het geen probleem dat er verkeer over het parkeerterrein rijdt, en op drukker momenten hebben we de indruk dat ook een deel van het verkeer het parkeerterrein mijdt en via de Thorbeckestraat rijdt. Momenteel zien wij nog geen reden om het parkeerterrein te knippen. Mede omdat de Thorbeckestraat dan nog drukker belast zal worden en omdat we alle parkeerplaatsen en de winkels goed bereikbaar willen houden. Het is echter wel een aandachtspunt wat we blijven monitoren.

- j. Er zijn verkeerstellingen en –metingen gedaan en er zijn in 2008 besluiten genomen. In hoeverre zijn deze metingen, besluiten en feiten nog actueel en van toepassing op de huidige verkeerssituatie?

In 2012 is de gehele verkeersstructuur in de Waluwe opnieuw onderzocht. Een conclusie hieruit was dat het oorspronkelijke uitgangspunt om het verkeer in de Waluwe te verdelen over meerdere wegen, een juist uitgangspunt is gebleken. Dit betekent o.a. dat geen wegen worden geknipt of afgesloten. Ook is uit dit onderzoek voortgekomen dat de rotonde Hogeweg niet omgebouwd gaat worden tot verkeerslichten-kruispunt maar dat deze als een doorgaande route (bocht) wordt vormgegeven. Ook is de geplande aansluiting van de Fiep Westendorpplan zowel aan zuid- als aan noordzijde gewijzigd waarmee deze weg meer een verzamelfunctie in de wijk krijgt. Met verkeerstellingen op diverse wegen in de Waluwe en Vergt is in het voorjaar van 2012 en 2013 de werkelijke verkeerssituatie in beeld gebracht. Kortom, de nu voorliggende voorstellen en het bestemmingsplan zijn gebaseerd op actuele inzichten.

- k. Kan de politie/BOA's bij tijdelijke maatregelen handhavend optreden?

Niet helemaal duidelijk is wat de vraagsteller bedoelt met "tijdelijke maatregelen". Maar in principe kan de politie of een BOA handhaven op verkeersmaatregelen, ongeacht of deze tijdelijk of permanent zijn. Overigens geldt voor snelheidsovertredingen dat deze alleen door de politie gehandhaafd kunnen worden.

Schriftelijke inspraakreacties

I S.Trimbos, A. Smithlaan 13, Zaltbommel

Hoe wordt bij de inrichting de veiligheid van zwakke verkeersdeelnemers gegarandeerd bij het punt Fiep Westendorpplan – A. Smithlaan?

Zie het antwoord op vraag g.

II A. van Houwelingen, Hertog Karellaan 37, Zaltbommel

Het zou de voorkeur hebben als er parallel aan de parkeerplaats bij de Portage een fietspad zou komen voor fietsers richting Cambium, station, e.d.

Binnen woongebieden (30 km per uur) is het uitgangspunt dat fiets- en autoverkeer van dezelfde weg gebruik maken. In deze gebieden, waar het gebied rondom Portage ook toe behoort, wordt er dan ook geen apart fietspad langs de rijbaan of het parkeerterrein aangelegd.

III T. Rouschop, Hertog Karellaan 39, Zaltbommel

Betwijfeld wordt dat het afslaand verkeer op de Hogeweg van of naar de Fiep Westendorplan niet zal worden gehinderd door het verkeer op de Hogeweg. Juist omdat het verkeer doorstroomt op de Hogeweg en niet meer stilstaat, zoals nu vaak het geval is, zal het afslaand verkeer worden gehinderd. Verwacht wordt dat het verkeer in de toekomst helemaal vast komt te staan bij ongewijzigde plannen en dat er dan alsnog een verkeerslicht of rotonde moet komen.

Het bedrijf Goudappel Coffeng heeft met behulp van het verkeersmodel berekeningen uitgevoerd om in te schatten wat de toekomstige verkeersafwikkeling op deze kruising wordt. Op basis hiervan is geconstateerd dat een T-splitsing het verkeer voldoende kan afwikkelen. Een verkeersmodel geeft geen exacte toekomstige verkeersintensiteiten maar kan op basis van de toekomstige wegenstructuur een indicatie geven van de benodigde kruispuntcapaciteit. Het klopt dat afslaand verkeer van/naar de Hogeweg even moet wachten totdat er ruimte komt in de verkeersstroom omdat de doorgaande route (de Hogeweg) verkeer voorrang heeft. Dit kan betekenen dat er bijvoorbeeld op de Fiep Westendorplan wachtende voertuigen staan die niet direct de Hogeweg op kunnen draaien. Het aantal wachtende voertuigen en de wachttijd is echter beperkt volgens de berekeningen. Het verkeersmodel is geen voorspellend model maar wij kunnen er wel uit afleiden dat de zorg voor "het volledig vaststaan van het verkeer" niet terecht is.

Conclusie

Naar aanleiding van de diverse inspraakreacties zal de toelichting worden aangepast om de nieuwe verkeersstructuur en de gemaakte keuzes te verduidelijken.