

# INFORMATIENOTITIE

---

AAN [REDACTED]  
VAN [REDACTED]  
ONDERWERP Verkeer- en parkeersituatie Bellweg 2  
DATUM 16 oktober 2024 (geactualiseerd op 27 augustus 2025 en 19 februari 2026)  
BIJLAGE -

---

! Dit document is oorspronkelijk opgesteld op 16 oktober 2024 en een aantal keren geactualiseerd n.a.v. ontwikkelingen, bijvoorbeeld m.b.t. toevoegen alternatieve variant (onttrekking aan de openbaarheid) en laatste informatie m.b.t. parkeren.

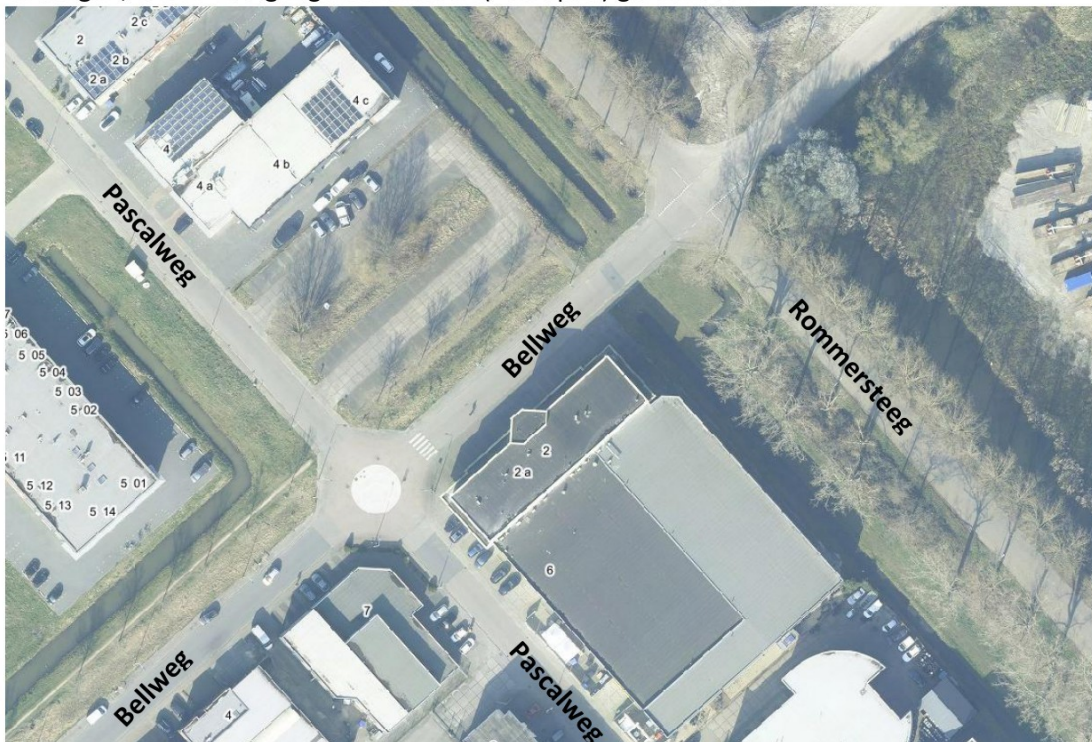
## Aanleiding

Afgelopen periode is gewerkt aan een voorstel voor tijdelijke opvang van vluchtelingen in de gemeente Culemborg, passend binnen de kaders die de gemeenteraad heeft gesteld. Het college stelt na grondig onderzoek voor het kantoorgebouw en het parkeerterrein naast de huidige crisismoodopvanglocatie aan de Bellweg 2, als locatie voor deze tussentijdse vluchtelingenopvang aan te wijzen.

Deze locatie is gelegen op bedrijventerrein Pavijen. Om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van zowel bewoners van de opvanglocatie als andere weggebruikers te garanderen, is een verkeerskundige analyse gedaan van de situatie ter plaatse. In deze memo vindt u de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

## Verkeerssituatie

Het parkeerterrein en het kantoorpand bevinden zich aan de Bellweg. De Bellweg heeft op dit moment een snelheidsregime van 50 km/uur en wordt voornamelijk gebruikt door bestemmingsverkeer. Op de Bellweg zijn zowel haaks- als langspaarvakken aanwezig. Om een goede veilige overstek tussen het kantoorpand en de parkeerplaats te borgen, is een voetgangersoversteek (zebrapad) gerealiseerd.



### Snelheid

De maximumsnelheid op de Bellweg, evenals omliggende straten, ligt op dit moment op 50 km/uur. Om te kunnen bepalen hoe hard er daadwerkelijk wordt gereden, wordt de zogenaamde V85-waarde gehanteerd. De V85-waarde is een gangbare methode voor analyse van de geregistreerde snelheden op een weg. De V85 geeft de snelheid weer die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden. Dit is gebaseerd op het feit dat 85% van de weggebruikers zich in gedrag laat sturen door de weginrichting. De overige 15% vertoont bewust ongewenst gedrag en rijdt harder dan deze snelheid. Indien de V85-waarde (vrijwel) overeenkomt met de ter plaatse vastgestelde maximumsnelheid, of lager ligt, dan is het snelheidsregime overeenkomstig met de inrichting van de weg. Dit toont dan aan dat de wegbeheerder zijn verantwoordelijkheid in de verkeersveiligheid heeft genomen (juiste weginrichting). De weg dwingt dan in voldoende mate het gewenste gedrag af. Het andere deel van de verantwoordelijkheid in verkeersveiligheid ligt vanzelfsprekend bij de weggebruiker (verkeersveilig gedrag).

De V85 metingen van afgelopen periode laten het volgende zien:

Straat	wegvak	V85 (in km/uur)
Bellweg	tussen Rommersteeg en Pascalweg	37,3
Bellweg	tussen Pascalweg en Newtonweg	43,6
Pascalweg	tussen Bellweg en Weth. Schoutenweg	33,2
Pascalweg	tussen Bellweg en Morseweg	31,5

### Intensiteiten en type voertuigen

In de periode van 22 januari tot en met 30 januari 2024 heeft de gemeente verkeersmetingen laten uitvoeren op de Bellweg. In de tabel hieronder staan de meetresultaten weergegeven.

Aantal motorvoertuigen per dagsoort:

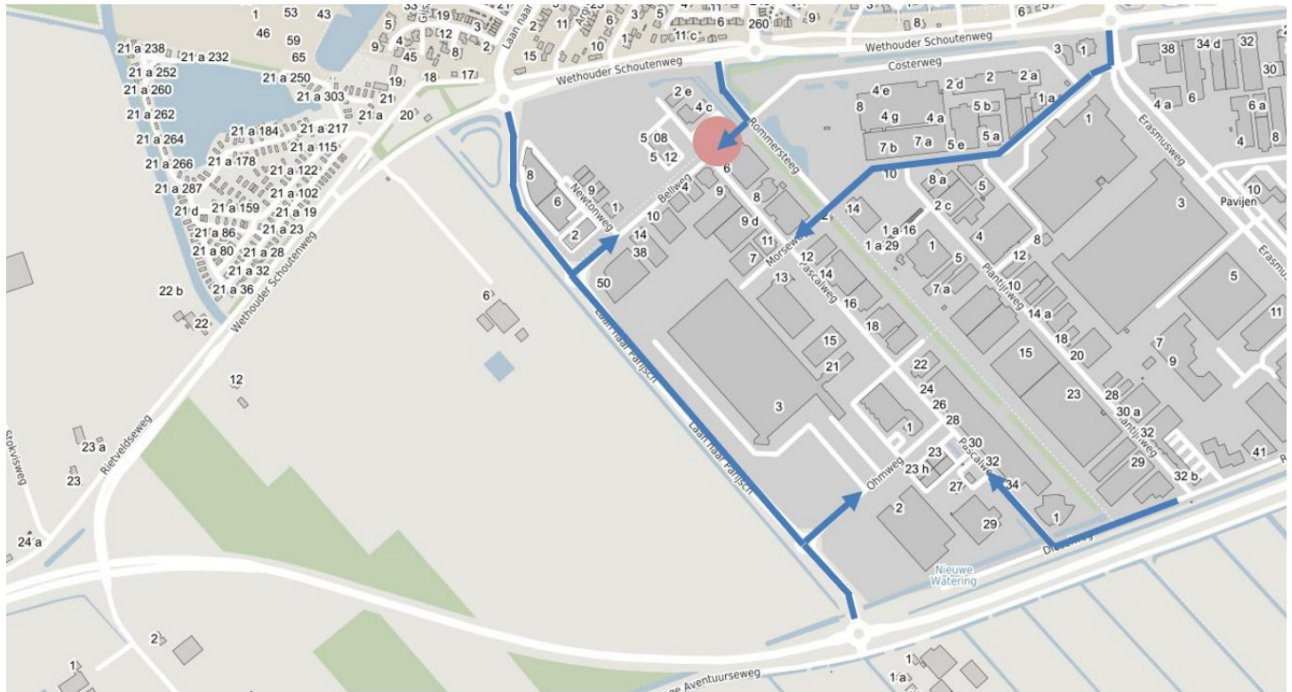
	Richting:	Pascalweg	Laan naar Parijsch	Totaal
<b>Weekdag intensiteit</b>		449	445	894
<b>Werkdag intensiteit</b>		565	549	1114
<b>Weekenddag intensiteit</b>		159	187	346

Daarnaast is ook een onderverdeling gemaakt in het type voertuig:

	Richting:	Pascalweg	Laan naar Parijsch	Gemiddeld
<b>Tweewielers</b>		3%	3%	3%
<b>Kleine voertuigen</b>		75%	79%	77%
<b>Middelgrote voertuigen</b>		20%	16%	18%
<b>Grote voertuigen</b>		3%	2%	2%

### Bereikbaarheid bedrijven Pavijen V

Op de afbeelding hieronder is het deel van bedrijventerrein Pavijen zichtbaar waarop de locatie Bellweg 2 ligt (zie roze stip). De blauwe lijnen geven aan via welke routes gemotoriseerd verkeer vanaf de hoofdwegenstructuur (N320, Wethouder Schoutenweg en Laan naar Parijsch) het gebied kan bereiken.



### Conclusie

- De V85-snelheid op alle wegvakken rond de locatie Bellweg 2, ligt onder de maximum snelheid. Er kan dus gesteld worden dat het gedrag in verkeer niet afwijkt van wat bedoeld is.
- Binnen 30 km/uur zones ligt het theoretisch maximum aantal voertuigen dat veilig afgewikkeld kan worden op 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Op wegen met een snelheidsregime van 50 km/uur ligt dit aantal vele malen hoger. Op basis van bovenstaande intensiteiten kan dan ook gesteld worden dat de Bellweg, met nog geen 1150 motorvoertuigen per etmaal, relatief gezien een rustige weg is.
- Het percentage voertuigen in de categorie middelgroot en groot is 20%. Onder deze voertuigen vallen grotere bedrijfsbussen, kleine en grote vrachtwagens. Dit percentage is zeer gebruikelijk op een bedrijventerrein en uitvalswegen, maar ligt voor een toekomstige woonlocatie in Culemborg hoog.

### Aanbevelingen

De woningen voor de opvang van vluchtelingen zijn voorzien op het parkeerterrein en de voorzieningen van het COA in het bestaande kantoorgebouw. Hiertussen is de Bellweg met voetgangersoversteekplaats gelegen. Tussen deze locaties gaat veel interactie plaatsvinden. Hoewel geconstateerd kan worden dat de verkeersintensiteiten en snelheden geen aanleiding vormen om verkeersmaatregelen te treffen, is het relatief hoge aandeel grote voertuigen (in massa en volume) in combinatie met het type bewoners (kwetsbare voetgangers en niet gewend aan de Nederlandse verkeerssituatie) dat wel.

Om de verkeerssituatie voor ondernemers en bewoners van de opvanglocatie aan de Bellweg 2 te verbeteren, worden een aantal aanbevelingen gedaan.

1. Het afsluiten van (een deel van) het wegvak Bellweg tussen de Rommersteeg en Pascalweg voor gemotoriseerd verkeer. *Bijvoorbeeld door het afsluiten van het rode vlak of door het geheel onttrekken van dit deel van de Bellweg aan de openbaarheid en deel te laten uitmaken van het bedrijfsperceel Bellweg 2.*



Dit heeft de voorkeur boven het afwaarderen van de Bellweg naar een 30 km/uur straat. Belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- a. de snelheid ligt op dit moment niet veel hoger dan 30 km/uur. Alleen door het toepassen van voldoende snelheidsremmende maatregelen kan de huidige snelheid verder worden verlaagd. Omdat er voldoende ruimte vrij moet blijven voor vrachtverkeer (manoeuvrerruimte) kunnen als snelheidsremmende maatregelen voornamelijk verkeersdrempels gerealiseerd worden. Dit levert in combinatie met groot en zwaar verkeer veel trillings- en geluidsoverlast op voor de bewoners van de opvang.
- b. het instellen van een 30 km/uur heeft alleen zin als de omliggende straten, vergelijkbaar van inrichting, ook worden ingericht als 30 km/uur zone. Dit vraagt dus niet alleen om verkeersremmende maatregelen op de Bellweg, maar ook op de omliggende wegen. Dit is zeer kostbaar.
- c. het afsluiten van (een deel van) de Bellweg heeft als voordeel dat dit relatief eenvoudig realiseerbaar is. Door het nemen van een verkeersbesluit en het plaatsen van een fysieke barrière, kan de weg worden afgesloten voor doorgaand verkeer. De voetgangersoversteekplaats ligt binnen het afgezette deel.

Let wel:

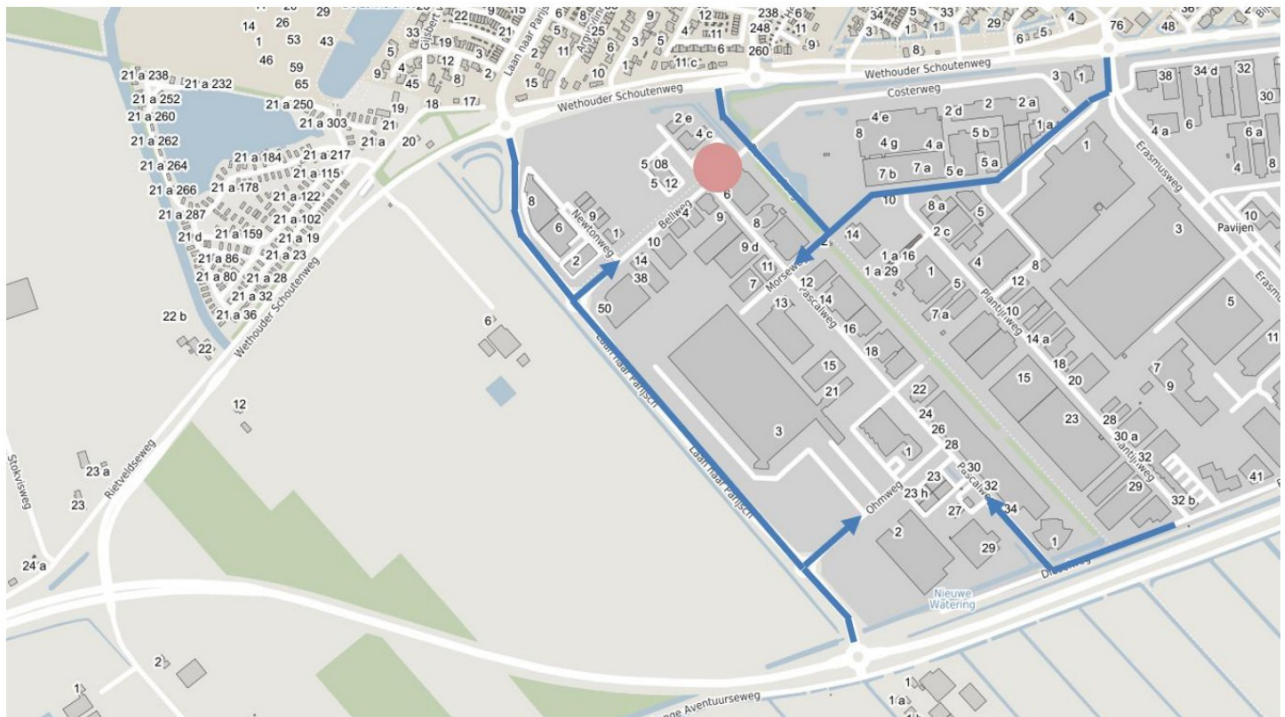
- Voor dit project worden geluidsberekeningen uitgevoerd. De uitkomsten hiervan kunnen ertoe leiden dat het alsnog noodzakelijk is om het snelheidsregime van de omliggende wegen af te waarderen naar 30 km/uur.
- Het pand Bellweg 2 blijft bereikbaar voor hulpdiensten, leveranties, etc.
- een deel van de parkeerplaatsen direct rond het pand komt te vervallen.
- De huidige bewegwijzering naar de betreffende bedrijven wordt aangepast (en/of verplaatst) in overleg met de ondernemers.
- De bereikbaarheid van bedrijven op Pavijen is belangrijk. Een tijdelijke afsluiting van de Bellweg (wegvak Rommersteeg – Pascalweg) zorgt ervoor dat de bedrijven via dit deel van de Bellweg niet meer bereikt kunnen worden. Dit leidt mogelijk tot weerstand onder de ondernemers. Echter blijven alle bedrijven via meerdere alternatieve routes bereikbaar. Omrijafstanden en omrijdtijden voor gemotoriseerd verkeer zijn verwaarloosbaar. Voor fietsers en voetgangers is het noodzakelijk wel een directe verbinding te realiseren naar de Wethouder Schoutenweg.

Bestuurders dienen nu rechtdoor rijden tot de Morseweg. De omrijafstand vanaf het kruispunt Rommersteeg – Bellweg naar het kruispunt Bellweg – Pascalweg is ca. 400 meter. (ofwel 28 sec. bij een snelheid van 50 km/uur).

Wanneer niet voor een afsluiting gekozen wordt, maar om de Bellweg tussen de Rommersteeg Noord en de Pascalweg in zijn geheel te onttrekken aan de openbaarheid ten behoeve van het plaatsen van woonunits en de inrichting als verblijfsruimte, is op dat moment ook de doorgang voor langzaam verkeer niet langer mogelijk tussen de Rommersteeg Noord en de Pascalweg.

Dit is echter niet te regelen d.m.v. een verkeersbesluit via het college (geslotenverklaring), maar via een raadsbesluit dat de onttrekking aan de openbaarheid regelt. Een geslotenverklaring regelt dat de weg in zijn geheel gesloten is voor gemotoriseerd verkeer, maar openbaar toegankelijk blijft voor voetgangers. Met een besluit tot onttrekking aan de openbaarheid, wordt de huidige openbare ruimte (Bellweg, tussen Rommersteeg Noord en Pascalweg) privéterrein. Dan is het ook mogelijk een doorgaande wandelverbinding via dit terrein te blokkeren.

Dit alternatief is enkel mogelijk wanneer een goede wandel- en fietsverbinding tussen (het noordelijke einde van) de Pascalweg en de rotonde Weth. Schoutenweg – Zijderupsvlinderlaan gerealiseerd wordt én hulpdiensten akkoord hebben gegeven hiervoor. Voor hulpdiensten dient een tweezijdige (acceptabele) route naar de panden op het bedrijventerrein beschikbaar te zijn.

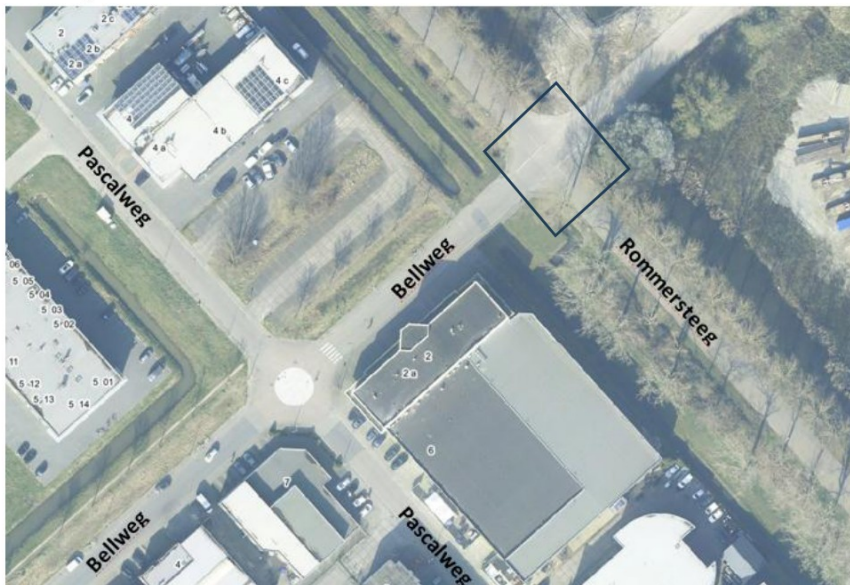


2. Het aanleggen van een plateau inclusief voetgangersoversteek op het kruispunt Bellweg – Rommersteeg.



Bewoners van de opvanglocatie gaan tussen de opvanglocatie en het station of het centrum lopen. Langs de Bellweg en Costerweg is op een groot deel een loopstrook aanwezig. Langs de Wethouder Schoutenweg ligt langs de gehele route een fiets- en voetpad. . Bewoners moeten om hier te komende Rommersteeg oversteken. Hoewel de snelheid op de wegvakken nu relatief laag ligt, wijzigt dat mogelijk als verkeer niet meer rechtsaf de Bellweg op kan rijden.

Het is mogelijk dat de route over de Rommersteeg (van Weth. Schoutenweg naar Morseweg) iets drukker wordt en de snelheid toeneemt. Dit is met name op het wegvak Bellweg – Morseweg. Dit omdat verkeer van en naar de Pascalweg, de Rommersteeg niet meer verlaat of oprijdt bij de Bellweg, maar via een aansluiting zuidelijker (Morseweg). Weggebruikers zijn mogelijk ook niet bedacht op overstekende voetgangers bij, of een groot aantal bewoners op, een bedrijventerrein. Om de veiligheid voor overstekende voetgangers te verbeteren, wordt voorgesteld om het kruispunt te voorzien van een kruispuntplateau met zebra. Dit heeft een remmende én attenderende werking. Dit betekent ook dat de huidige geregelde voorrangssituatie verdwijnt.



3. Het aanleggen van de fietsverbinding tussen Pascalweg en rotonde Weth. Schoutenweg - Zijderupsvlinderlaan.

Voor zowel bezoekers op de fiets van de bedrijven op Pavijen\_V als bewoners van de opvanglocatie is het wenselijk om een directe fietsverbinding te hebben naar de rotonde Weth. Schoutenweg. Op deze manier faciliteren we een veilige route voor langzaam verkeer. Bewoners van de opvanglocatie gaan voornamelijk gebruik maken van de voorzieningen in (de omgeving van) winkelcentrum Parijsch. Het winkelcentrum ligt aan de Zijderupsvlinderlaan. Zowel bij de rotonde Weth. Schoutenweg – Zijderupsvlinderlaan, als op de Zijderupsvlinderlaan zelf, liggen goede oversteekvoorzieningen voor zowel fietsers als voetgangers. Dit betreffen voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) en fietsoversteken waarbij verkeer ook voorrang dient te verlenen aan kruisend fietsverkeer. Zie op de foto's



*Rotonde Weth. Schoutenlaan – Zijderupsvlinderlaan*



*Zijderupsvlinderlaan*

Een goede fiets- en wandelverbinding tussen de Bellweg of Pascalweg en de rotonde Weth. Schoutenweg – Zijderupsvlinderlaan ontbreekt. Voorgesteld wordt om een goede verbinding te realiseren naar deze rotonde en de Zijderupsvlinderlaan. De gestippelde lijn hieronder geeft de locatie waar voorzieningen voor langzaam verkeer ontbreekt weer. De blauwe pijl geeft een bestaand wandelpad weer.



#### *Doortrekken Pascalweg naar Wethouder Schoutenweg*

Enkele ondernemers hebben verzocht om een nieuwe aansluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Wethouder Schoutenweg te realiseren, door het doortrekken van de Pascalweg.

De Wethouder Schoutenweg is een gebiedsontsluitingsweg. Een gebiedsontsluitingsweg heeft als functie het bereikbaar maken van verschillende verblijfsgebieden (woonbuurten) en om het verkeer van de verschillende wijken en gebieden zo vlot en veilig mogelijk af te wikkelen van en naar het bovenliggend weggennet (N320 en A2). Op gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) heeft verkeersdoorstroming de hoogste prioriteit. Het huidige bedrijventerrein is, ook bij een tijdelijke afsluiting van de Bellweg, via meerdere routes uitstekend bereikbaar. Er is geen noodzaak inzake de bereikbaarheid om een extra aansluiting op de Weth. Schoutenweg te realiseren

Iedere aansluiting op deze weg leidt tot een vermindering van doorstroming en een extra locatie waar mogelijk conflicten tussen kruisend verkeer kunnen ontstaan. Dus ook vanuit verkeersveiligheid is een extra aansluiting ongewenst.

Daarnaast zijn er binnen korte afstand van de Bellweg al twee volwaardige aansluitingen aanwezig:

- Laan naar Parijsch: 240 meter
- Rommersteeg: 115 meter

Beide hebben voldoende afwikkelingscapaciteit om het verkeer vanuit het gebied goed af te wikkelen. Daarbij is de afstand van de bedrijven in de omgeving van de Bellweg/Pascalweg naar deze aansluitingen beperkt.

#### **Parkeren**

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte ten behoeve van een COA-opvanglocatie, zijn door de gemeente geen parkeernormen vastgesteld. Ook zijn er geen landelijke kencijfers hiervoor beschikbaar gesteld door het CROW.

In overleg met het COA is op basis van diens ervaring vastgesteld, dat per 10 bewoners van de opvanglocatie, één parkeerplaats gerekend dient te worden. Hierbij is de parkeervraag van COA-personeel en activiteiten op locatie

inbegrepen. In totaal gaat het aan de Bellweg om een opvanglocatie voor 200 vluchtelingen. De parkeerbehoefte is daarmee vastgesteld op 20.

Alle bedrijven in de omgeving beschikken òf over eigen (privé)parkeercapaciteit òf over openbare parkeercapaciteit op eigen grond, aangewezen ten behoeve van het betreffende bedrijf. Daarnaast is er ruime openbare parkeercapaciteit aanwezig, in de vorm van langsparkeren op de Bellweg en Pascalweg. De parkeerdruk is er doorgaans relatief laag.

Het parkeerterrein op de hoek van de Bellweg met de Pascalweg is in het verleden voor Bellweg 2 gerealiseerd. Naast het pand (Bellweg 2) bevinden zich openbare parkeerplaatsen op grond die in eigendom is van de eigenaar van het pand. Bij het plan voor huisvesting vluchtelingen, is het leegstaande pand aan de Bellweg 2 als beste optie geselecteerd, omdat naast het leegstaande pand dat zich leent voor voorzieningen, ook privéruimte buiten aanwezig is voor het plaatsen van de benodigde woonunits. Diverse oplossingen voor het parkeren (op eigen terrein) zijn onderzocht. Een andere indeling van het terrein waarin parkeren en wonen gecombineerd worden, is niet wenselijk in verband met de verkeersveiligheid van vluchtelingen én afbreuk leefbaarheid op de buitenruimte die de functie als ontmoetings- en ontspanningsruimte dient te krijgen. De mogelijkheid voor parkeren op eigen terrein komt hierdoor te vervallen. Ook is naar een alternatieve parkeerlocatie (om te huren) op privéterrein binnen geringe afstand van het pand gezocht. Helaas is hiervoor geen geschikte plek gevonden. Dit leidt ertoe dat parkeergelegenheid in nabijheid van Bellweg 2, in de openbare ruimte gereserveerd dient te worden. De benodigde 20 parkeerplaatsen kunnen gerealiseerd worden aan de Pascalweg. Zie blauwe markering . Hiervoor worden haaksparkeervakken gerealiseerd, zodat zo min mogelijk (huidige) openbare langsparkeercapaciteit verloren gaat. De haaksvakken worden gerealiseerd en gereserveerd voor de opvanglocatie, zo lang daar sprake van is. Na ontmanteling van de opvanglocatie, wordt de huidige situatie zo snel mogelijk hersteld.



### *Belangenafweging*

De gemeente Culemborg is zich ervan bewust dat deze parkeeroplossing, gelet op het (parkeer)beleid en de ambitie om Pavijen verder te vergroenen, niet de voorkeur heeft. Na een zorgvuldige belangenafweging is echter vastgesteld dat deze tijdelijke oplossing noodzakelijk is voor de realisatie van de vluchtelingenopvang, waarmee wordt voldaan aan de Spreidingswet en wij onze bijdrage leveren aan de opvang van vluchtelingen.

### *Conclusie*

Het is noodzakelijk het huidige parkeerterrein te gebruiken voor het plaatsen van woonunits, ten behoeve van huisvesting van vluchtelingen. Het voorgestelde plan heeft geen negatieve invloed voor wat betreft parkeerdruk op de omgeving. Dit kan vanwege het feit dat de nieuwe functie van Bellweg 2 een relatief lage parkeervraag kent, welke we op tijdelijk te realiseren haaksparkeren (20) aan de Pascalweg kunnen oplossen.