

Lijst met onroerende zaken voorkeursrecht Stationsomgeving Zaltbommel

Behorende bij het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Zaltbommel van 25 augustus 2026 tot de voorlopige vestiging van een voorkeursrecht op grond van artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet. Eén en ander conform de kadastrale registers van 19 augustus 2026

Deze vestiging is voorlopig. Deze voorlopige vestiging vervalt van rechtswege 3 maanden na dagtekening van dit besluit of zoveel eerder als het besluit van de gemeenteraad tot aanwijzing ingevolge artikel 9.1 lid 1 van de Omgevingswet in werking treedt.

Kadastrale gemeente	Sectie	Perceelnr	Kadastrale grootte (m ²)	Opp. VKR (m ²)	Soort recht	Aandeel	Bedrijfsnaam	Voorletters	Volledige naam
Zaltbommel	H	87	450	450	Eigendom	1/1			
Zaltbommel	H	1244	2.020	2.020	Eigendom	1/1			
Zaltbommel	H	1244	2.020	2.020	Nutsvoorziening	1/1	Liander N.V.		

Burgemeester en wethouders van Zaltbommel,

W. (Wouter) Abbe
Secretaris

M.C. (Marnix) Bakermans
Burgemeester



gemeente
Zaltbommel

Vestiging voorkeursrecht
Gemeente Zaltbommel
Voorkeursrecht Stationsomgeving

Onroerende zaken waarop een voorkeursrecht
is gevestigd ex artikel 9.1 lid 2 van de
Omgevingswet.

Behoort bij het besluit van het college van
burgemeester en wethouders van de
gemeente Zaltbommel d.d. 25 augustus 2026.

de ondergetekenden
De heer M.C. Bakermans,
burgemeester van Zaltbommel
en de heer W. Aben,
gemeentesecretaris van Zaltbommel.

Zaltbommel, 25 augustus 2026,

W. (Wouter) Aben M.C. (Marnix) Bakermans
Secretaris Burgemeester

W. Aben *M.C. Bakermans*

Kadastrale sectie-indeling
Kadastrale gemeente Zaltbommel, sectie H.



Legenda

- Voorkeursrechtbegrenzing Stationsomgeving
- Voorlopig
- Administratief KadastraleGrens
- Definitief
- Bebouwing
- Nummeraanduidingreeks

Bijlage behorend bij het besluit t.b.v.
de vestiging van een voorkeursrecht
ingevolge de Omgevingswet
Gemeente Zaltbommel

Datum: 19-8-2026
Status: Definitief
Formaat: A3
Schaal: 1:450
Tekenaar: LVD



Raadsbesluit
Zaaknummer: 1603120

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Zaltbommel,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 augustus 2026 'Vestigen voorkeursrecht Stationsomgeving Zaltbommel';

Overwegende dat aan de gronden een niet-agrarische functie met een afwijkend gebruik is toegedacht, waarbij sprake is van een ander gebruik dan het huidige gebruik;

Gelet op het feit dat de gemeente haar regiefunctie kan versterken met het vestigen van het voorkeursrecht;

Er een belangenafweging heeft plaatsgevonden tussen publieke belangen van de gemeente en de belangen van de eigenaar en beperkt zakelijk gerechtigde, waarbij is geconcludeerd dat de belangen van de gemeente zwaarder wegen;

Gelet op artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet en de overige van toepassing zijnde bepalingen uit de Omgevingswet en de overige van toepassing zijnde bepalingen uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

besluit :

1. Een voorkeursrecht te vestigen in gevolge artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet voor de percelen, zoals aangeduid op de bij dit besluit behorende lijst (bijlage 1) en zoals aangeduid op de Grondplantekening behorende bij dit besluit (bijlage 2).
2. Daarbij kennis te nemen van de @ zienswijzen die zijn ingebracht naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpraadsvoorstel en van een reactie zijn voorzien in een zienswijzennota en deze betrekken bij de besluitvorming.
3. De uitvoering van dit besluit (waaronder het informeren van rechthebbenden) op te dragen aan het college van burgemeester en wethouders, met inachtneming van de voorschriften van de Omgevingswet.

Aldus vastgesteld door de raad van Zaltbommel in zijn vergadering van 12 november 2026.

De raad voornoemd,
de raadsgriffier,

de burgemeester,

E.A. (Bianca) Kooijman

M.C. (Marnix) Bakermans

Lijst met onroerende zaken voorkeursrecht Stationsomgeving Zaltbommel

Behorende bij het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Zaltbommel van 25 augustus 2026 tot de voorlopige vestiging van een voorkeursrecht op grond van artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet. Eén en ander conform de kadastrale registers van 19 augustus 2026

Deze vestiging is voorlopig. Deze voorlopige vestiging vervalt van rechtswege 3 maanden na dagtekening van dit besluit of zoveel eerder als het besluit van de gemeenteraad tot aanwijzing ingevolge artikel 9.1 lid 1 van de Omgevingswet in werking treedt.

Kadastrale gemeente	Sectie	Perceelnr	Kadastrale grootte (m²)	Opp. VKR (m²)	Soort recht	Aandeel	Bedrijfsnaam	Voorletters	Volledige naam
Zaltbommel	H	87	450	450	Eigendom	1/1			
Zaltbommel	H	1244	2.020	2.020	Eigendom	1/1			
Zaltbommel	H	1244	2.020	2.020	Nutsvoorziening	1/1	Liander N.V.		

Burgemeester en wethouders van Zaltbommel,

W. (Wouter) Abbe
Secretaris

M.C. (Marnix) Bakermans
Burgemeester



gemeente
Zaltbommel

Vestiging voorkeursrecht
Gemeente Zaltbommel
Voorkeursrecht Stationsomgeving

Onroerende zaken waarop een voorkeursrecht
is gevestigd ex artikel 9.1 lid 2 van de
Omgevingswet.

Behoort bij het besluit van het college van
burgemeester en wethouders van de
gemeente Zaltbommel d.d. 25 augustus 2026.

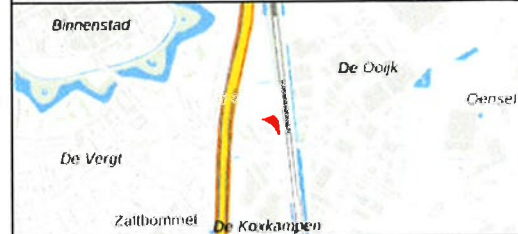
de ondergetekenden
De heer M.C. Bakermans,
burgemeester van Zaltbommel
en de heer W. Aben,
gemeentesecretaris van Zaltbommel.

Zaltbommel, 25 augustus 2026,

W. (Wouter) Aben M.C. (Marnix) Bakermans
Secretaris Burgemeester

[Handwritten signatures]

Kadastrale sectie-indeling
Kadastrale gemeente Zaltbommel, sectie H.



Legenda

- Voorkeursrechtbegrenzing Stationsomgeving
- Voorlopig
- Administratief KadastraleGrens
- Definitief
- Bebouwing
- Nummeraanduidingreeks

Bijlage behorend bij het besluit t.b.v.
de vestiging van een voorkeursrecht
ingevolge de Omgevingswet
Gemeente Zaltbommel

Datum: 19-8-2026
Status: Definitief
Formaat: A3
Schaal: 1:450
Tekenaar: LVD



Ruimtelijke onderbouwing voorkeursrecht Stationsomgeving Zaltbommel

Ten behoeve van ontwikkeling stationsgebied Zaltbommel



Luchtfoto met de twee locaties waar een voorkeursrecht gewenst is

Oude Stationsweg 71 Zaltbommel – perceelnummer 1244

Oude Stationsweg 71a Zaltbommel – perceelnummer 87

Inhoud

1. Inleiding en Aanleiding → <i>groeierende mobiliteitsdruk en laatste ruimtelijke kans</i>	3
2. Aanduiding percelen.....	3
3. Strategisch belang verwerving van de percelen → <i>laatste kans op regie in stationsomgeving</i>	4
4. Mobiliteitsopgaven → <i>ruimte voor een toekomstbestendig stationsgebied</i>	5
4.1 Openbaar vervoer – robuuste inpassing buslijn 166.....	5
4.2 Fiets – groei en uitbreiding fietsvoorzieningen.....	5
4.3 Auto en deelmobiliteit – P+R, Kiss & Ride en hubs.....	5
4.4 Verkeersveiligheid en scheiding van verkeersstromen (STOMP).....	5
4.5 Urgentie.....	6
5. Kansen bij verwerving → <i>kwaliteit, flexibiliteit en toekomstbestendige mobiliteit</i>	6
5.1 Ruimtelijke flexibiliteit en toekomstbestendigheid.....	6
5.2 Opwaardering van een te krappe stationsomgeving.....	6
5.3 Bereikbaarheid en regionale functie.....	7
5.4 Subsidies en cofinanciering.....	7
5.5 Veiligheid, leefbaarheid en STOMP-kwaliteit.....	7
5.6 Versterking van toekomstige ontwikkelmogelijkheden van het station.....	7
6. Risico's bij niet verwerven → <i>verlies van regie en onomkeerbare keuzes</i>	8
6.1 Verlies van regie en ongewenste ontwikkelingen.....	8
6.2 Onomkeerbare ruimtelijke krapte.....	8
6.3 Beperking van mobiliteitsoplossingen.....	8
6.4 Hogere kosten en complexere realisatie.....	8
6.5 Vertraging van de mobiliteitstransitie.....	8
7. Scenariovergelijking.....	9
8. Conclusie → <i>strategische noodzaak en laatste kans</i>	9

1. Inleiding en Aanleiding → groeiende mobiliteitsdruk en laatste ruimtelijke kans

Het stationsgebied ontwikkelt zich tot een steeds belangrijker mobiliteitsknooppunt in de regio. Station Zaltbommel vervult daarbij niet alleen een functie voor de gemeente zelf, maar ook voor de gemeente Maasdriel en een bredere regio. Gezien de woningbouwambities in de omgeving zal het aantal reizigers de komende jaren verder toenemen, wat leidt tot een substantiële toename van de druk op de stationsomgeving.

Tegelijkertijd staat de bereikbaarheid van de regio sterk onder druk, onder andere door de congestie op de A2. Dit versterkt het belang van goed openbaar vervoer als volwaardig alternatief en maakt de kwaliteit van de stationsomgeving nog crucialer. Een goed functionerend station is daarmee een essentieel onderdeel van de mobiliteitstransitie.

De huidige stationsomgeving is echter krap, uitgerekt en niet optimaal ingericht zowel voor de huidige mobiliteitsvraag als voor de verwachte toekomstige groei. De ruimte rondom het station is beperkt en staat onder druk van uiteenlopende functies zoals fietsparkeren, busvoorzieningen, P&R, Kiss & Ride en voetgangersstromen. Zonder aanvullende ruimte groeien vooral de knelpunten in plaats van de oplossingen. Dit vraagt om een strategische herinrichting van de stationsomgeving. Hiervoor is grond nodig. De naastgelegen percelen aan de Oude stationsweg 71 en 71a zijn in dit kader als de laatste kansrijke uitbreidingslocaties direct grenzend aan het stationsplein. Indien deze kans niet wordt benut, blijft de huidige ingeklemde situatie naar verwachting structureel bestaan, terwijl de mobiliteitsvraag en daaraan gepaarde problemen alleen maar toenemen.

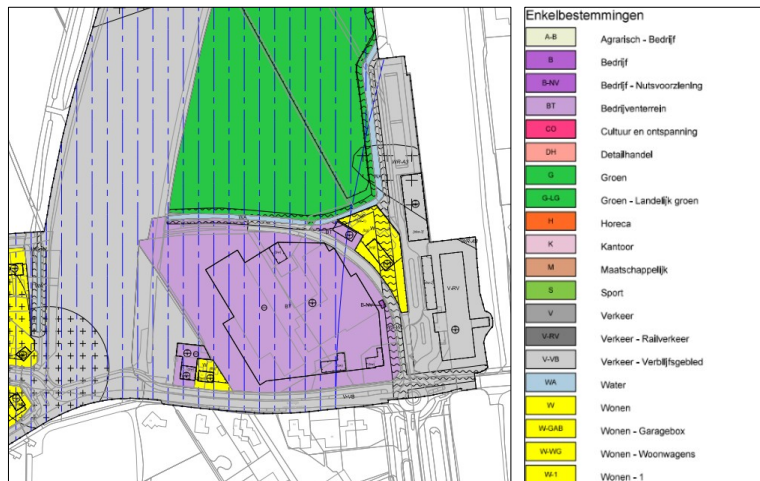
In deze notitie bekijken we de kansen en bedreigingen voor een mogelijke herinrichting van de stationsomgeving.

2. Aanduiding percelen

De betreffende percelen liggen aan de Oude Stationsweg 71 en 71a te Zaltbommel. De percelen zijn kadastraal bekend als gemeente Zaltbommel, sectie H, nummers 87 en 1244 en zijn samen 2.470 m² groot. Op de percelen is nu een burgerwoning en een bedrijfshal aanwezig.



De vigerende planologie voor de stationsomgeving betreft de beheersverordening 'Poederoijen en Zaltbommel', vastgesteld op 22 september 2016. Op grond van deze planologie heeft het perceel van de heer Van der Heyden, op de luchtfoto geel aangeduid, de functie 'Wonen' met de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen -1'. Het perceel van NS Vastgoed B.V. (blauw) heeft de functie 'Verkeer - verblijfsgebied'. De percelen van mevrouw Duin (rood) en MB Vastgoed Beheer III B.V. hebben de functie 'Bedrijventerrein'. Binnen deze functie zijn bedrijven toegestaan tot en met categorie 3.1 of 3.2. Uit de toelichting bij de beheersverordening blijkt niet welke categorie op de betreffende locatie van toepassing is.



Uitsnede verbeelding beheersverordening 'Poederoijen en Zaltbommel'

3. Strategisch belang verwerving van de percelen → laatste kans op regie in stationsomgeving

De betreffende percelen aan de Oude stationsweg 71 en 71a liggen direct in de invloedssfeer van het station en vormen een cruciale schakel in de directe stationsomgeving. De percelen liggen direct naast de zone waar trein, bus, fiets, voetganger en auto samenkomen en waar ruimtelijke keuzes direct bepalend zijn voor de functionaliteit en veiligheid van het hele gebied.

In die zin zijn de percelen de laatste mogelijkheid om nog substantieel ruimte toe te voegen aan de stationsomgeving. Het niet verwerven betekent feitelijk dat de huidige ruimtelijke krapte permanent wordt bestendigd.

Daarnaast is bekend dat derden interesse hebben in de percelen, waarbij ook ontwikkeling en intensivering van de bedrijvigheid denkbaar zijn. Vanuit mobiliteitsoogpunt is dit ongewenst, omdat de zone tussen spoor en A2 juist zou moeten worden benut voor het versterken van het station en de mobiliteitstransitie. Verdere verstedelijking met niet-mobiliteitsfuncties verkleint de toekomstige ontwikkelruimte rondom het station en kan leiden tot een onomkeerbare verdichting die ten koste gaat van de "ademruimte" die het station nodig heeft.

De percelen bieden daarmee niet alleen fysieke ruimte, maar vooral strategische regie: het voorkomen dat cruciale gronden in een ontwikkeling terechtkomen die het oplossen van de mobiliteitsopgave belemmert.

4. Mobiliteitsopgaven → ruimte voor een toekomstbestendig stationsgebied

De stationsomgeving staat voor een duidelijke mobiliteitstransitie waarin het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteit als service en Privéauto) leidend is. Dit betekent dat de nadruk verschuift naar duurzame en actieve mobiliteit, met prioriteit voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Dit vraagt om een fundamenteel andere inrichting van de stationsomgeving, waarin de beschikbare ruimte efficiënt, veilig en toekomstgericht wordt benut.

De huidige stationsomgeving is echter al krap en functioneel zwaar belast. Tegelijkertijd nemen de mobiliteitsstromen toe door woningbouwontwikkelingen in Zaltbommel en Maasdriel en de regionale functie van het station. Door de toenemende druk op de A2 vormt het openbaar vervoer bovendien een steeds belangrijker alternatief, waardoor de betekenis van het station verder groeit.

Daarbij komt dat de recent gerealiseerde snelfietsroute het station nog sterker positioneert als regionaal knooppunt voor fietsverkeer. Dit vraagt om een veilige, logische en hoogwaardige aansluiting op de stationsomgeving. Om de stationsomgeving toekomstbestendig en veilig te kunnen inrichten is extra ruimte nodig. Zonder extra ruimte ontstaat echter het risico dat functies elkaar gaan verdringen, met negatieve gevolgen voor veiligheid, doorstroming en kwaliteit. De betreffende percelen vormen daarbij de laatste mogelijkheid om daadwerkelijk noodzakelijke grond op deze locatie toe te voegen.

4.1 Openbaar vervoer – robuuste inpassing buslijn 166

De komst van nieuwe buslijn 166 vraagt om een structureel en toekomstbestendig halteerconcept in de directe stationsomgeving. Voor een betrouwbare exploitatie en een veilige overstap is het noodzakelijk dat een grote bus, dichtbij het treinstation, comfortabel kan halteren zonder conflicten met andere verkeersstromen. Zonder extra ruimte ontstaat het risico op een krappe en verkeerskundig suboptimale (onveilige) situatie, terwijl juist wordt ingezet op een hoogwaardige OV-knoop waar overstappen logisch en veilig plaatsvindt.

4.2 Fiets – groei en uitbreiding fietsvoorzieningen

De groei van fietsverkeer, versterkt door de snelfietsroute, leidt tot een toenemende vraag naar hoogwaardige fietsvoorzieningen bij het station. Dit betreft zowel reguliere fietsparkeerplaatsen als mogelijk een uitbreiding richting een fietshub of geclusterde stallingsvoorzieningen. De percelen bieden hier flexibiliteit om deze groei op te vangen en voorkomt dat fietsparkeren versnipperd of onvoldoende toekomstbestendig wordt ingepast.

4.3 Auto en deelmobiliteit – P+R, Kiss & Ride en hubs

Ook de vraag naar P+R-voorzieningen, Kiss & Ride en deelmobiliteit blijft bestaan, met name vanwege de regionale functie van het station en de druk op de A2. Deze functies vragen om een duidelijke en veilige inpassing, waarbij verkeersstromen goed worden gescheiden en de doorstroming niet wordt belemmerd. Zonder extra ruimte bestaat het risico dat deze functies worden verdrongen of suboptimaal moeten worden ingepast, met negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

4.4 Verkeersveiligheid en scheiding van verkeersstromen (STOMP)

Een toekomstbestendige stationsomgeving vraagt om een consequente toepassing van het STOMP-principe, waarbij lopen en fietsen prioriteit krijgen en de inrichting van de openbare ruimte hier actief op wordt ontworpen. Dit gaat niet alleen over prioritering van modaliteiten, maar juist ook over het ruimtelijk scheiden van verkeersstromen om conflicten te voorkomen en de overzichtelijkheid te vergroten.

In de huidige en toekomstige situatie komen verschillende verkeersstromen in een relatief beperkt gebied samen: voetgangers die van en naar het station bewegen, intensief fietsverkeer (mede door de snelfietsroute), bus bewegingen, Kiss & Ride-verkeer en incidenteel zoekverkeer naar parkeren en

overstappen. Zonder aanvullende ruimte leidt dit al snel tot kruisingen en menging van verkeersstromen op kritieke punten, met negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid, doorstroming en comfort.

De betreffende percelen bieden in dit kader nadrukkelijk kansen om deze verkeersstromen beter te ontvlechten. Door de extra ruimtelijke mogelijkheden ontstaat meer flexibiliteit om functies logisch te positioneren, zoals het scheiden van fiets- en voetgangersroutes, het veilig inrichten van bus bewegingen en het concentreren van Kiss & Ride- en parkeerstromen op een plek waar zij zo min mogelijk conflicteren met langzaam verkeer.

Daarnaast maakt de extra ruimte het mogelijk om overstappunten overzichtelijker en rustiger te organiseren, waardoor de stationsomgeving minder versnipperd raakt en intuïtiever te gebruiken is voor reizigers. Dit sluit direct aan bij de ambitie om het station te ontwikkelen als een veilige, leesbare en hoogwaardige OV-knoop.

De percelen zijn daarmee niet alleen relevant als uitbreidingsruimte, maar juist als ontwerpruimte: een voorwaarde om verkeersstromen daadwerkelijk te kunnen scheiden in plaats van te moeten combineren binnen een te krap profiel.

4.5 Urgentie

Het is van belang te benadrukken dat de exacte toekomstige inrichting van de stationsomgeving nog nader onderzocht dient te worden, maar dat alle ontwikkelscenario's laten zien dat extra fysieke ruimte noodzakelijk is om deze opgaven goed te kunnen faciliteren.

Daarbij geldt dat de percelen mogelijk één van de laatste kansen vormen om nog substantieel ruimte toe te voegen aan de directe stationsomgeving. Indien deze kans niet wordt benut, blijft de huidige ruimtelijke krapte structureel bestaan.

Zonder uitbreiding van de stationsomgeving bestaat het risico dat ambities en groei zich verder opstapelen, terwijl de fysieke ruimte voor oplossingen ontbreekt. Dit leidt ertoe dat niet de oplossingen, maar de knelpunten dominant worden in de ontwikkeling van het gebied.

5. Kansen bij verwerving → *kwaliteit, flexibiliteit en toekomstbestendige mobiliteit*

De verwerving van de percelen biedt een unieke kans om de stationsomgeving te verbeteren en daadwerkelijk toekomstbestendig te maken. Het gaat daarbij om meer dan het oplossen van knelpunten: het creëren van ruimte is randvoorwaardelijk om de mobiliteitstransitie volgens het STOMP-principe goed te kunnen toepassen op de fysieke inrichting van de stationsomgeving.

5.1 Ruimtelijke flexibiliteit en toekomstbestendigheid

De verwerving van de percelen creëert essentiële ruimte en flexibiliteit in een stationsomgeving die nu al sterk onder druk staat. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om in te spelen op toekomstige groei van reizigersstromen, veranderende vervoerspatronen en nieuwe vormen van mobiliteit.

Belangrijk is dat deze flexibiliteit voorkomt dat de stationsomgeving verder vastloopt in een te krappe en versnipperde ruimtelijke structuur. In plaats van ad-hoc oplossingen ontstaat ruimte om integraal en toekomstgericht te ontwerpen, waarbij verkeersstromen, overstapfuncties en verblijfskwaliteit in samenhang kunnen worden vormgegeven.

5.2 Opwaardering van een te krappe stationsomgeving

De huidige stationsomgeving kent duidelijke ruimtelijke beperkingen, waarbij functies nu al op gespannen voet met elkaar staan. Met de verwerving van de percelen ontstaat de mogelijkheid om deze situatie structureel te verbeteren.

De extra ruimte maakt het mogelijk om het gebied door te ontwikkelen tot een hoogwaardige OV-knoop, waarin veiligheid, overzicht en gebruiksgemak centraal staan. Dit biedt kansen om verkeersstromen beter te scheiden, overstappunten logischer te organiseren en de kwaliteit van de stationsentree te verbeteren. Daarmee wordt niet alleen een knelpunt opgelost, maar ontstaat ook de basis voor een kwalitatieve sprong in de ontwikkeling van het stationsgebied.

5.3 Bereikbaarheid en regionale functie

Station Zaltbommel vervult een belangrijke regionale functie voor zowel Zaltbommel als Maasdriel en de omliggende regio. Door de woningbouwopgave in de regio en de toenemende druk op de A2 zal deze functie de komende jaren verder toenemen.

Een goed functionerende stationsomgeving is daarmee essentieel voor de regionale bereikbaarheid en de positionering van het openbaar vervoer als volwaardig alternatief voor de auto. De verwerving van de percelen draagt eraan bij dat deze groei op een veilige en kwalitatief goede manier kan worden gefaciliteerd.

5.4 Subsidies en cofinanciering

Voor maatregelen gericht op duurzame mobiliteit en de verbetering van OV-knooppunten bestaan diverse subsidiemogelijkheden. Een belangrijk voorbeeld is het Breed MobiliteitsPakket (A2), waarbij cofinanciering door het Rijk mogelijk van vijftig procent.

Dit biedt kansen om investeringen in de stationsomgeving mede extern te financieren. Tegelijkertijd blijft het kernvraagstuk de noodzaak van ruimte: zonder extra fysieke ruimte kunnen ook gesubsidieerde maatregelen niet of slechts beperkt effectief worden gerealiseerd. De verwerving van de betreffende percelen is daarmee essentieel voor het benutten van dergelijke regelingen.

5.5 Veiligheid, leefbaarheid en STOMP-kwaliteit

En ruimer en georganiseerde stationsomgeving leidt direct tot een verbetering van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Door meer ruimte ontstaat de mogelijkheid om verkeersstromen daadwerkelijk volgens het STOMP-principe te scheiden, in plaats van te moeten mengen binnen een te beperkte ruimte

Dit resulteert in minder conflicten tussen voetgangers, fietsers, busverkeer en autobewegingen, een overzichtelijker stationsgebied en een hogere kwaliteit van de openbare ruimte. Daarnaast neemt het comfort en veiligheid voor reizigers toe, doordat overstappen logischer en intuïtiever wordt vormgegeven.

5.6 Versterking van toekomstige ontwikkelmogelijkheden van het station

De verwerving van de percelen biedt niet alleen ruimte voor het oplossen van huidige mobiliteitsknelpunten, maar vormt ook een belangrijke voorwaarde voor de verdere kwalitatieve ontwikkeling van het station en de directe omgeving.

Door eerst de mobiliteitsstructuur op orde te brengen – met een logische, veilige en goed gescheiden inrichting voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en (deel)mobiliteit – ontstaat een stabiele basis voor de stationsomgeving. Deze basis is noodzakelijk om het gebied als geheel beter te laten functioneren.

Een goed functionerende en overzichtelijke stationsomgeving vergroot vervolgens de mogelijkheden om in de toekomst ook ruimtelijke en programmatische ontwikkelingen rond het station te realiseren. Denk daarbij aan verdere gebiedsontwikkeling, kwaliteitsverbetering van de stationsentree en mogelijke verdichting in samenhang met een goed werkend mobiliteitssysteem. Zonder deze basis blijft de ontwikkelruimte in en rond het station beperkt door ruimtelijke krapte, verkeerskundige conflicten en een gebrek aan functionele samenhang.

6. Risico's bij niet verwerven → *verlies van regie en onomkeerbare keuzes*

Wanneer de percelen niet worden verworven, ontstaat een situatie waarin de toekomstige ontwikkeling van de stationsomgeving in belangrijke mate wordt begrensd door bestaande ruimtelijke keuzes en private ontwikkelinitiatieven. Gezien de strategische ligging van de percelen direct aangrenzend tegen het stationsplein zijn de gevolgen hiervan structureel en grotendeels onomkeerbaar.

6.1 Verlies van regie en ongewenste ontwikkelingen

Bij niet-verwerving bestaat het risico dat de betreffende percelen door derden wordt ontwikkeld op een wijze die niet aansluit bij de mobiliteitsopgave van het station. Denk hierbij aan functies zoals bedrijvigheid of andere programmatische invullingen die niet bijdragen aan de versterking van de OV-knoop.

Dergelijke ontwikkelingen kunnen de toekomstige inpassing van mobiliteitsvoorzieningen beperken en de mogelijkheid om te komen tot een samenhangende en hoogwaardige stationsomgeving onder druk zetten. Daarmee wordt de gemeentelijke regie op een cruciale locatie in de stationszone verzwakt.

6.2 Onomkeerbare ruimtelijke krapte

De huidige ruimtelijke krapte in de stationsomgeving blijft bij niet-verwerving niet alleen bestaan, maar wordt feitelijk bestendigd. De mogelijkheid om later nog substantieel ruimte toe te voegen vervalt grotendeels, omdat de omgeving dan verder is ingevuld en vastgelegd.

Hierdoor ontstaan langdurige beperkingen in de ontwikkelruimte rondom het station, terwijl juist flexibiliteit nodig is om in te spelen op groeiende mobiliteitsstromen en veranderende eisen aan overstappen en verkeersveiligheid.

6.3 Beperking van mobiliteitsoplossingen

Zonder deze locatie wordt het aanzienlijk lastiger om noodzakelijke mobiliteitsvoorzieningen toekomstbestendig in te passen. Dit betreft onder andere de uitbreiding of optimalisatie van busvoorzieningen (waaronder lijn 166), fietsparkeren, P+R-voorzieningen en Kiss & Ride.

Deze functies moet dan in een beperkter ruimteprofiel worden ingepast, wat leidt tot suboptimale oplossingen, hogere druk op verkeersveiligheid en minder efficiënte overstapsituaties.

6.4 Hogere kosten en complexere realisatie

Indien de percelen op een later moment alsnog nodig blijken voor mobiliteitsopgaven, zal verwerving naar verwachting kostbaar en complex zijn. Bovendien kunnen juridische en planologische procedures (zoals onteigening) noodzakelijk worden, wat de uitvoerbaarheid vertraagt.

Ook ruimtelijk-technische oplossingen worden in dat scenario vaak minder doelmatig, omdat zij moeten worden ingepast in een reeds vastgelegde en intensiever bebouwde omgeving.

6.5 Vertraging van de mobiliteitstransitie

Het niet verwerven van de percelen betekent in feite dat de mobiliteitstransitie in de stationsomgeving wordt begrensd door ruimtegebrek. Terwijl de vraag naar OV, fiets en ketenmobiliteit toeneemt, blijft de fysieke ontwikkelruimte achter.

Hierdoor ontstaat een mismatch tussen ambities en uitvoeringsmogelijkheden: de opgaven groeien, maar de ruimte om deze op te lossen groeit niet mee. Dit leidt tot vertraging in de ontwikkeling van een toekomstbestendige, veilige en goed functionerende stationsomgeving.

7. Scenariovergelijking

ASPECT	VERWERVEN PERCELEN	NIET VERWERVEN PERCELEN
Ruimtelijke flexibiliteit	Maakt integrale inrichting en toekomstige groei mogelijk	Huidige ruimtelijke krapte blijft structureel bestaan
OV / fiets / auto functies	Maakt robuuste en toekomstbestendige inpassing van bus, fiets, P+R en Kiss & Ride mogelijk	Functies moeten worden ingepast in een te beperkte ruimte met toenemende druk op het systeem
Regie op gebiedsontwikkeling	Gemeente behoudt sturingsmogelijkheden in de stationszone	Afhankelijk van keuzes en invulling door derden
Verkeersveiligheid (STOMP)	Maakt scheiding van verkeersstromen en veilige inrichting mogelijk	Menging van verkeersstromen blijft bestaan en conflicten nemen toe
Toekomstige kosten	Anticiperend investeren voorkomt dure latere ingrepen	Kans op hogere kosten door latere verwerving of complexe herinrichting
Risico ongewenste functies	Mobiliteitsfunctie kan worden geborgd in de stationsomgeving	Risico op niet-passende functies (zoals bedrijvigheid) met negatieve invloed op het station
Toekomstige ontwikkelkansen station	Eerst mobiliteit op orde, daarna ruimte voor kwaliteits- en gebiedsontwikkeling	Ruimtelijke beperkingen blijven bestaan en beperken toekomstige ontwikkeling

Verwerving van de percelen vergroot de regie en toekomstbestendigheid van de stationsomgeving, terwijl niet verwerven leidt tot het vastzetten van de huidige ruimtelijke beperkingen en het beperken van toekomstige oplossingsruimte.

8. Conclusie → *strategische noodzaak en laatste kans*

Vanuit verkeer en mobiliteit zijn de betreffende percelen geen reguliere grondpositie, maar een onmisbare strategische schakel in de toekomstige ontwikkeling van de stationsomgeving. Gezien de ligging direct in de invloedssfeer van het station en de toenemende druk op de ruimte door groei van reizigersstromen, regionale woningbouwopgaven en de versterkte rol van openbaar vervoer in relatie tot de bereikbaarheid van de A2, zijn deze percelen van doorslaggevend belang voor de toekomstige functionaliteit van het gebied.

De verwerving biedt de mogelijkheid om nu regie te nemen en de noodzakelijke ruimtelijke flexibiliteit te waarborgen voor een samenhangende ontwikkeling van de stationsomgeving. Daarmee kan worden voorzien in een robuuste en veilige inpassing van het openbaar vervoer (waaronder buslijn 166), uitbreiding van fietsvoorzieningen, en een logische inrichting van het gebied volgens het STOMP-principe. Cruciaal daarbij is dat eerst de mobiliteitsstructuur op orde wordt gebracht, waardoor ook de toekomstige kwalitatieve en ruimtelijke ontwikkeling van het station zelf beter mogelijk wordt.

Indien de percelen niet worden verworven, ontstaat een reëel risico dat de huidige ruimtelijke krapte wordt vastgelegd en in de toekomst niet meer kan worden hersteld. Dit leidt tot blijvende beperkingen in de inpasbaarheid van mobiliteitsoplossingen, hogere maatschappelijke kosten en een verlies aan sturingsmogelijkheden op een locatie die essentieel is voor de regionale bereikbaarheid van zowel Zaltbommel als de omliggende regio.

Kortom: deze percelen zijn essentieel om de noodzakelijke ruimte in de stationsomgeving veilig te stellen. Het niet benutten van deze kans betekent dat toekomstige groei van mobiliteit en verstedelijking niet wordt gefaciliteerd door ruimte, maar wordt begrensd door het ontbreken ervan.