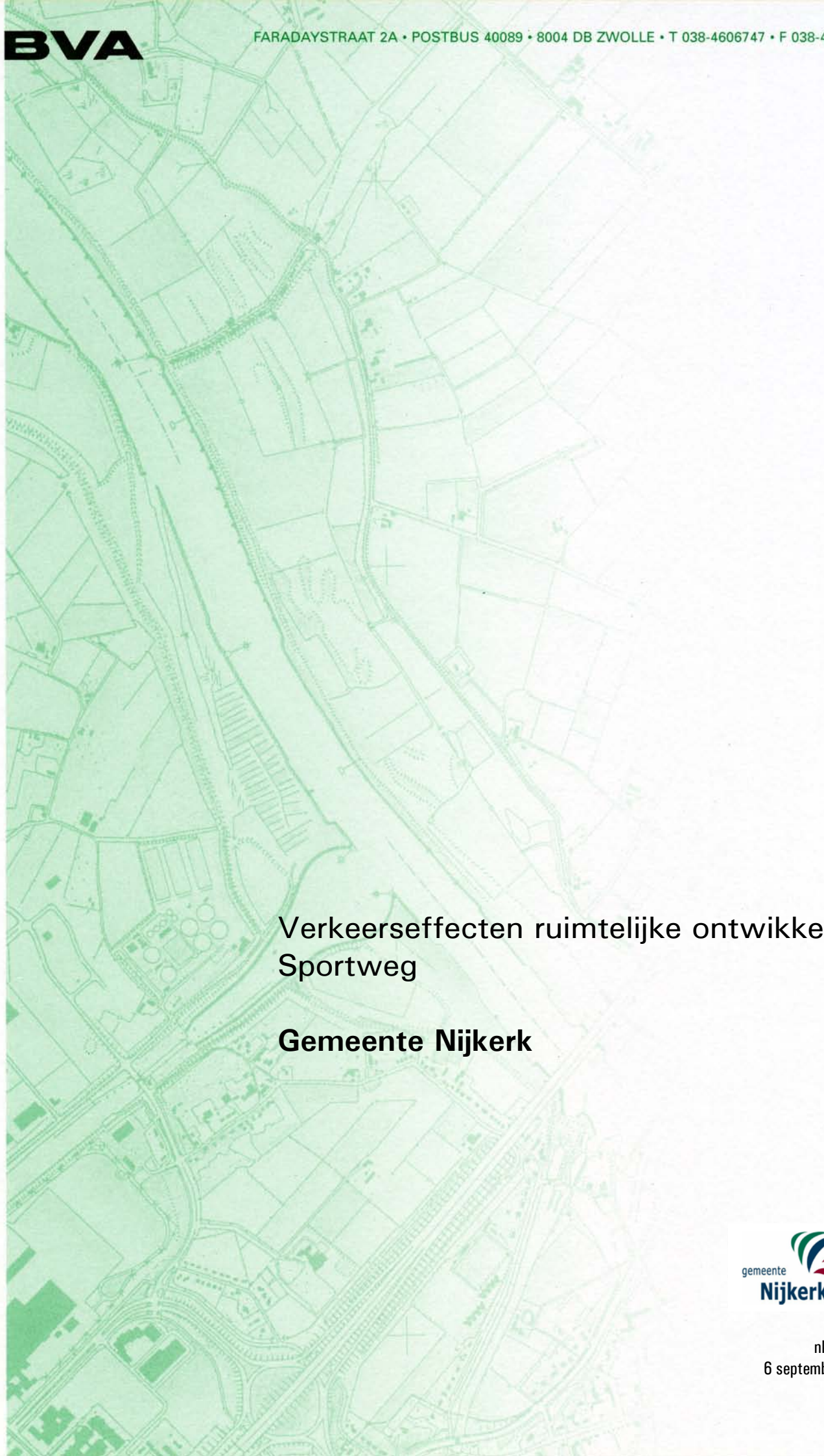




## Verkeerseffecten ruimtelijke ontwikkeling Sportweg

### Gemeente Nijkerk

## Inhoud

|                                                    |    |
|----------------------------------------------------|----|
| 1. Inleiding                                       | 1  |
| 1.1 Aanleiding                                     | 1  |
| 1.2 Doel                                           | 1  |
| 2. Huidige situatie                                | 2  |
| 2.1. Opbouw wegennet                               | 2  |
| 2.2. Gemotoriseerd verkeer                         | 3  |
| 2.2. Onderzoek parkeren                            | 4  |
| 2.3. Fietsverkeer                                  | 5  |
| 2.4. Voetgangers                                   | 5  |
| 3. Toekomstige situatie                            | 6  |
| 3.1. Ruimtelijke ontwikkeling en verkeersgeneratie | 6  |
| 3.2. Parkeren nieuwe functies                      | 8  |
| 3.3. Fiets- en voetgangersverkeer                  | 9  |
| 4. Conclusie                                       | 10 |

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

In de periode 2007 - 2009 is door de gemeenteraad van Nijkerk en door het College van Burgemeester en Wethouders onder meer het volgende ten aanzien van de locatie 'Telstar' aan de Sportweg vastgesteld.

Door het college is aan de gemeenteraad aangekondigd dat handhaving van korfbalvereniging Telstar op de huidige locatie geen perspectief biedt en dat de vereniging verplaatst gaat worden. De gemeenteraad heeft op 10 april 2008 unaniem ingestemd met het besluiten tot het vestigen van het gemeentelijk voorkeursrecht op de nieuwe locatie aan de Middelaarseweg in verband met de verplaatsing van korfbalvereniging Telstar.

De volgende uitgangspunten zijn gesteld op basis van het besluit van 30 oktober 2007:

- korfbalvereniging Telstar verplaatsen naar de Middelaarseweg te Hoevelaken en;
- de overgebleven locatie ontwikkelen voor zorgwoningbouw, met behoud van een groengebied. Een uitbreiding van het woonzorgcomplex Stoutenborgh in de vorm van zorgwoningen vormt een belangrijk onderdeel van de opgave.

Hierbij zijn de volgende randvoorwaarden meegegeven door het College in hun vergadering van 24 februari 2009:

- realisatie van een woonservicegebied, waarbij een intramurale eenheid wordt gerealiseerd;
- de realisatie van een complex in maximaal 3 bouwlagen;
- parkeren op eigen terrein;
- nieuwe complex zo ver mogelijk van de bestaande bebouwing (dus geen tot beperkte binnenruimte in het complex);
- het gehele project minimaal budgettair neutraal laten verlopen.

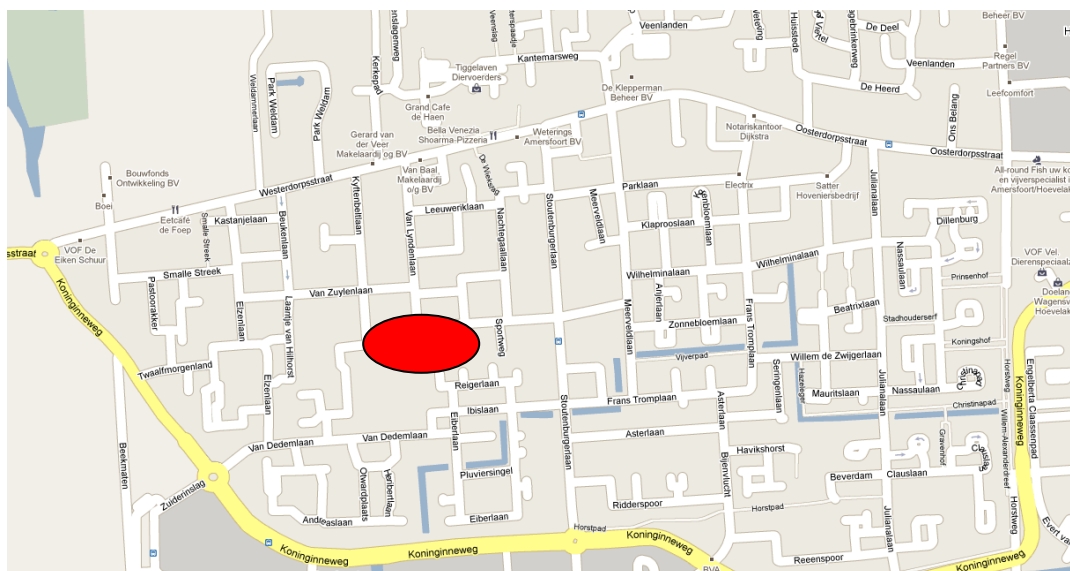
### 1.2 Doel

De gemeente Nijkerk heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd voor deze ontwikkeling de verkeerskundige gevolgen in kaart te brengen. Tevens heeft de gemeente gevraagd een beschrijving te geven van de huidige situatie, zodat de eventuele verandering duidelijk wordt. In deze notitie wordt daarom ingegaan op de huidige en de toekomstige verkeerssituatie.

## 2. Huidige situatie

### 2.1. Opbouw wegennet

Het plangebied is gelegen aan de Sportweg in de kern van Hoevelaken. Op figuur 1 is de ligging van de Sportweg ten opzichte van de kern van Hoevelaken weergegeven. Een verkeerskundige beschrijving gaat veelal in op de functie en de opbouw van de wegen in en om het plangebied. De functie van de wegen is vastgelegd in het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP). De functie is van belang omdat hiermee het gebruik van de weg (verkeersintensiteiten), soorten gebruikers (zoals personenauto-, vracht-, fietsverkeer), maatvoering en wegbeelden is ingekaderd. Het vigerende GVVP stamt uit 2005 en wordt momenteel herzien. De verwachting is dat voor de opbouw van het wegennet rondom het plangebied er geen grote wijzigingen zullen plaatsvinden.

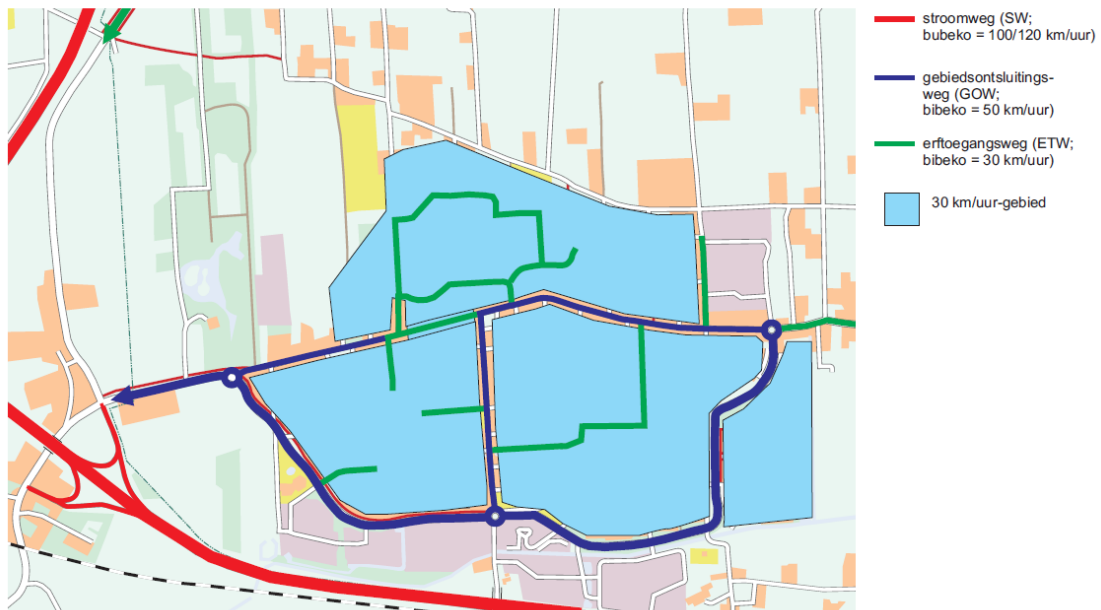


Figuur1: Ligging plangebied

In figuur 2 is de categorisering voor de kern van Hoevelaken terug te vinden, zoals dit in het vigerende GVVP voor de huidige situatie is opgenomen. De categorisering is een belangrijk onderdeel van het begrip Duurzaam Veilig. Vanuit deze filosofie is het wegennet opgebouwd in twee hoofdgroepen (of hoofdfuncties).

De ene groep zijn wegen die tot de 'verkeersgroep' horen en de tweede groep van wegen horen bij het zogenoemde 'verblijfsgebied'. Zoals af te leiden is uit de naamgeving van beide groepen, zijn wegen die tot de verkeersfunctie horen ingericht op het verwerken van verkeer. Capaciteit en doorstroming zijn belangrijke begrippen voor deze categorie. De autosnelwegen behoren bijvoorbeeld tot deze groep en in Hoevelaken is de Koninginneweg een voorbeeld van een weg in de 'verkeersgroep'. Binnen de verkeersgroep worden twee typen onderscheiden, namelijk wegen die als 'Stroomweg' worden betiteld en wegen die 'Gebiedsontsluitingsweg' worden genoemd. De stroomwegen hebben een rode kleur in figuur 2

CATEGORISERING HUIDIG WEGENNET HOEVELAKEN (2005)



en de gebiedsontsluitingswegen blauw.

In het verblijfsgebied wordt ook onderscheid gemaakt in twee typen, namelijk de zo genoemde erftoegangsweg (ETW) I en een erftoegangsweg II. In het verblijfsgebied zijn autoverplaatsingen heel goed mogelijk, maar zullen automobilisten rekening moeten houden met het gegeven dat de ruimte ook gebruikt wordt door andere verkeersdeelnemers. De ruimte wordt naast verkeer ook gebruikt voor andere zaken, zoals spelen, het ontmoeten van buurtgenoten en dergelijke. Vandaar dat in dergelijke gebieden de maximum snelheid is begrensd op 30 km/uur. De erftoegangswegen I hebben een groene kleur. De erftoegangswegen II hebben geen kleur in figuur 2.

Een deel van de Sportweg heeft de functie erftoegangsweg type I gekregen. Het deel in de buurt van Telstar en de omliggende straten hebben de categorisering gekregen van erftoegangsweg type II. Dit is de laagste groep in de orde van verblijfsgebieden. Kenmerk voor dit type wegen is dat de verkeersintensiteit bij voorkeur niet boven de 2.500 mvt/etmaal komt en dat er sprake is van het mengen van fiets- en gemotoriseerd verkeer op dezelfde rijbaan.

## 2.2. Gemotoriseerd verkeer

In mei/juni 2010 zijn verkeerstellingen gehouden op de Sportweg (tussen Nachtegaallaan en Koolmeeslaan), de Van Lyndenlaan (nabij Sportweg) en de Stoutenburgerlaan (tussen Sportweg en Frans Tromplaan). De resultaten van die tellingen zijn opgenomen in tabel 1.

**Tabel 1: Overzicht verkeerstellingen**

| Weg               | Etmaalintensiteit werkdag | Etmaal intensiteit zaterdag |
|-------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Sportweg          | 550                       | 700                         |
| Van Lyndenlaan    | 500                       | 650                         |
| Stoutenburgerlaan | 3.000                     | 2.350                       |

Voor de gemiddelde erftoegangsweg geldt dat gedurende de werkdagen de intensiteit hoger is dan voor een weekenddag. Voor de Sportweg en de Van Lyndenlaan geldt echter dat de belasting op een zaterdag hoger ligt dan door de week. Deze andere verdeling is volledig toe te schrijven aan de aanwezigheid van de korfbalvereniging. Geconstateerd wordt dat de verkeersbelasting van de wegen aansluit bij de functie van de wegen.

De Sportweg is circa 5 meter breed en heeft langs de noordzijde een voetpad. Er ligt een aantal snelheidsremmende maatregelen in de weg. Hetzelfde geldt min of meer voor de Van Lyndenlaan en de Van Zuylenlaan. Op de straten rond het plangebied kan op straat worden geparkeerd. Een groot aantal van de bestaande woningen heeft de mogelijkheid om op eigen erf te parkeren.

## 2.2. Onderzoek parkeren

Om inzicht te krijgen in de parkeersituatie in het openbare gebied is gedurende een 'korfbal-zaterdag' een parkeeronderzoek uitgevoerd op 5 juni 2010. Op deze dag speelden veel teams thuis, waaronder het eerste elftal. De wedstrijden vinden gespreid plaats tussen de tijden 10-18 uur. Voorafgaand aan het onderzoek is in gezamenlijk overleg met de gemeente bepaald dat de 'korfbal-zaterdag' een zogenaamd maatgevende periode is. Door de week doet zich deze maatgevende periode niet voor, zodat voor op deze dagen geen onderzoek noodzakelijk is.

Het parkeerterrein voor het hoofdveld van Telstar was gedurende het onderzoek goed gevuld, maar op geen enkel moment werd de capaciteit bereikt. Er is ook nauwelijks uitstraling van parkeerdruk te zien op de omliggende straten. Uitkomst van dit onderzoek is dan ook dat er geen onacceptabele hinder optreedt door de aanwezigheid van Telstar. Weliswaar zijn er meer verkeersbewegingen op de Sportweg en de Van Lyndenlaan, maar dit leverde geen problemen op. In bijlage 1 zijn de resultaten en het precieze onderzoeksgebied terug te vinden.



Ondanks het feit dat op de Sportweg en de Van Lyndenlaan gedurende het onder-

zoek op straat werd geparkeerd en hierdoor een beperkte rijbaanbreedte overblijft, zijn er geen 'doorstromingsproblemen' geconstateerd door de waarnemer die dit aspect indirect heeft meegenomen tijdens het noteren van de parkeersituatie.

De parkeersituatie voor het woonzorg-complex Stoutenborgh is rustig te noemen. In totaliteit zijn hier 46 parkeerplaatsen aanwezig en deze werden gedurende de onderzoeksperiode voor ongeveer een derde bezet.



### 2.3. Fietsverkeer

Er zijn op de Sportweg en de omliggende straten geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig. Op de Stoutenburgerlaan en op de Westerdorpsstraat zijn fietsstroken aanwezig. Deze wegen hebben dan ook een hogere functie dan de straten rond het plangebied. Deze situatie komt overeen met de voorschriften zoals deze zijn omschreven in Duurzaam Veilig.

Uit het onderzoek is ook gebleken dat de fietsklemmen bij de ingang van Telstar voldoende zijn. Om 14:00 uur werd het hoogtepunt bereikt in het fietsparkeren met circa 35 fietsen. De meeste fietsen worden overigens niet in de klemmen gezet maar ernaast. Er was sprake van een geordende situatie. Gelijk aan het autoparkeren geldt ook voor de fiets dat gedurende de gehele onderzoeksperiode er een redelijke hoeveelheid gestalde fietsen aanwezig was.

### 2.4. Voetgangers

De situatie voor voetgangers is goed te noemen. Er zijn voetpaden aanwezig met een goede maatvoering en op hoeken zijn de bochten veelal beschermd door paaltjes zodat hier geen voertuigen kunnen parkeren. Het geheel is hierdoor overzichtelijk. Vanwege de beperkte verkeersintensiteiten kan ook goed en veilig worden overgestoken.

### 3. Toekomstige situatie

In het vorige hoofdstuk is de huidige situatie beschreven. In dit hoofdstuk wordt voornamelijk ingezoomd op de mate van toename van gemotoriseerd verkeer als de geplande ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd.

#### 3.1. Ruimtelijke ontwikkeling en verkeersgeneratie

In de toekomstige situatie verhuist Telstar naar de Middelaarseweg. De gronden die vrij komen worden gebruikt om een complex te realiseren waarbij een intramurale eenheid aanwezig is, (woonzorg)woningen en een beperkte vorm van zorggerelateerde voorzieningen. Het is in dit stadium nog niet bekend wat de precieze vulling van het gebied zal worden, daarom is uitgegaan van twee scenario's. Het eerste scenario gaat uit van het realiseren van circa 24 intramurale zorgvoorzieningseenheden, een beperkt commercieel zorgprogramma van 400 m<sup>2</sup> (voor dagbehandeling, fysio of iets dergelijks) en circa 16 appartementen en 26 grondgebonden woningen. Voor de woningen geldt dat deze te relateren zijn aan ouderen of 'zorgvragers' en dat de woningen bij voorkeur zogenaamde nultredenwoningen moeten zijn (dus geen hoogteverschillen in de woning). Dit soort woningen genereert een andere verkeersomvang dan bijvoorbeeld een woonbuurt met overwegend twee onder een kap woningen.

Het tweede scenario heeft een vulling waarbij er ten opzichte van het eerste scenario iets meer 'zorg' in het plangebied komt. Het gaat dan om circa 24 intramurale zorgvoorzieningsplekken, 16 appartementen en 9 grondgebonden woningen en zo'n 1500 m<sup>2</sup> aan commerciële ruimte (fysio, kapper, dagbehandeling en dergelijke).

In beide scenario's blijft er groen aanwezig in de vorm van een park. Het park zal minimaal 5.000 m<sup>2</sup> bedragen. Een dergelijke voorziening heeft een lokale functie en roept vrijwel geen autoverkeer op (behalve het periodieke onderhoud aan het park zelf).



Binnen de verkeerskunde zijn kengetallen aanwezig voor de verkeersproductie en - attractie van diverse voorzieningen. Hierbij is het wel zo dat bedacht moet worden dat een kengetal een mate van spreiding in zich heeft. De beschikbare kengetallen zijn verzameld in CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer' en CROW-publicatie 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen – kengetallen gemotoriseerd verkeer'. Deze publicaties zijn gebruikt om een prognose te maken van de

verkeersbewegingen die zijn te verwachten. In tabel 2 is de verkeersgeneratie per functie/gebruikersgroep opgenomen. Veel van de kengetallen zijn gekoppeld aan bruto vloeroppervlak van een voorziening. In bijlage 2 zijn de gebruikte kengetallen terug te vinden.

Niet alle voorzieningen zijn benoemd in de CROW publicaties. Er zijn geen kengetallen voor een voorziening 'intramurale zorg'. Er zijn kengetallen beschikbaar voor algemene medische voorzieningen. Hierbij zijn 'consultatiebureaus', 'fysiotherapie' en 'gezondheidscentra' benoemd als specifieke voorzieningen waar een kengetal voor beschikbaar is. Voor de invulling van het plangebied geldt echter voor de eenheden van de intramurale zorg, dat door de bewoners zelf geen verkeer wordt gegenereerd. Het verkeer dat aan deze eenheden kan worden gekoppeld, is verzorgend personeel dat in de eenheid werkt, andersoortig medisch bezoek en bezoek voor de bewoners.

Voor de commerciële ruimte is het kengetal gebruikt voor fysiotherapie. De bepaling van het aantal verkeersbewegingen met het standaard kengetal is waarschijnlijk aan de hoge kant omdat in het landelijke kengetal wordt uitgegaan van een fysiotherapiepraktijk die zijn klanten trekt uit een gehele kern of wijk. In dit geval zal een deel van de fysiotherapie verbonden zijn aan de intramurale zorg en de overige woonservicewoningen. Er is een correctie toegepast vanwege dit feit. Er zijn dus een lagere kengetallen gebruikt (zie ook bijlage 2).

Vanwege het gegeven dat er enige marge kan zitten in de verkeersgeneratie van de planontwikkeling is een onder- en bovenmarge bepaald. In tabel 2 zijn de berekende waarden terug te vinden.

**Tabel 2:** *Verkeersgeneratie beide scenario's (ritten per etmaal)*

| Scenario A                        | min        | max        |
|-----------------------------------|------------|------------|
| - Intramurale zorg 24 eenheden    | 10         | 20         |
| - 16 appartementen (sociaal/laag) | 30         | 50         |
| - 26 grondgebonden woningen       | 100        | 160        |
| - 400 m <sup>2</sup> zorgfunctie  | 40         | 80         |
| <b>totaal</b>                     | <b>180</b> | <b>310</b> |
|                                   |            |            |
| Scenario B                        |            |            |
| - Intramurale zorg 24 eenheden    | 10         | 20         |
| - 16 appartementen (sociaal/laag) | 30         | 50         |
| - 9 grondgebonden woningen        | 36         | 54         |
| - 1500 m <sup>2</sup> zorgfunctie | 150        | 300        |
| <b>totaal</b>                     | <b>226</b> | <b>424</b> |

Het overgrote deel van de verkeersgeneratie zal uit personenautoverkeer bestaan. Als er een dagopvang wordt gemaakt moet rekening gehouden worden met enkele busjes waarmee de ouderen van en naar de voorziening worden gebracht. Deze hoeveelheid is echter beperkt en heeft geen negatieve invloed op het verkeersklimaat.

maat op de Sportweg.

Als de verkeersgeneratie bij de huidige intensiteiten worden opgeteld, ontstaat het beeld van de situatie na realisatie van het project. Hierbij is aangenomen dat circa 60% van het verkeer gericht is op de Stoutenburgerlaan en 40% op de Van Lyndenlaan. In tabel 3 zijn de te verwachten intensiteiten weergegeven.

**Tabel 3:** *Toekomstige intensiteiten*

| Weg            | Etmaalintensiteit werkdag huidig | Etmaalintensiteit toekomst minimaal | Etmaalintensiteit toekomst maximaal |
|----------------|----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Scenario A     |                                  |                                     |                                     |
| Sportweg       | 550                              | 658                                 | 736                                 |
| Van Lyndenlaan | 500                              | 572                                 | 624                                 |
| Scenario B     |                                  |                                     |                                     |
| Sportweg       | 550                              | 686                                 | 804                                 |
| Van Lyndenlaan | 500                              | 590                                 | 670                                 |

De toekomstige verkeersbelastingen liggen in de buurt van de belastingen die nu op een zaterdag voorkomen. Gelet op de spreiding van het 'nieuwe' verkeer over de gehele dag kan de verkeershoeveelheid en de verkeerssamenstelling goed worden verwerkt door de Sportweg en de Van Lyndenlaan. Geconstateerd kan worden dat de ruimtelijke ontwikkeling niet tot een onacceptabele verkeerssituatie leidt. Ook op de aansluitpunten met de Stoutenburgerlaan of de Westerdorpsstraat zullen geen knelpunten ontstaan.

### 3.2. Parkeren nieuwe functies

Ten aanzien van het parkeren is het uitgangspunt dat parkeren op eigen erf plaatsvindt. Het precieze aantal parkeerplaatsen dat zal moeten worden gerealiseerd, is in dit stadium lastig te bepalen. Daarvoor zijn de scenario's nog niet concreet genoeg. Er kan wel een inschatting worden gemaakt op basis van de gegevens die momenteel bekend zijn.



In scenario A zullen voor de intramurale zorg (24 eenheden) ongeveer 5 parkeerplaatsen nodig zijn voor met name personeel. Voor de woningbouw in totaal circa 45 parkeerplaatsen en voor de zorgfuncties circa 6 parkeerplaatsen. Dat maakt een totaal van circa 56 parkeerplaatsen.

In scenario B zullen voor de intramurale zorg (24 eenheden) ook ongeveer 5 parkeerplaatsen nodig zijn. Voor de woningbouw in totaal circa 25 parkeerplaatsen en voor de zorgfuncties circa 20 parkeerplaatsen. Dat maakt een totaal van circa 50 parkeerplaatsen.

### 3.3. Fiets- en voetgangersverkeer

De situatie voor fietsers en voetgangers verandert na realisering van het plan niet wezenlijk. Er is weliswaar iets meer autoverkeer, maar niet in die mate dat hierdoor aanvullende maatregelen nodig zijn voor fietsers. Om aan te geven wat getalsmatig de toename betekent, volgt hieronder een voorbeeld.



Het drukste moment op de Sportweg op een gemiddelde werkdag ligt in het uur van 11.00 tot 12.00 uur. Dit blijkt uit de verkeerstelling die is verricht. In dit uur rijden er 58 voertuigen. Dit is dus circa 1 auto per minuut. Als ervan wordt uitgegaan dat de ruimtelijke ontwikkeling ook in dit uur zijn piek aan verkeergeneratie bereikt (wat waarschijnlijk niet zo zal zijn, maar als voorbeeld hier wordt gehanteerd) dan kan de uurbelasting maximaal 72 voertuigen per uur worden. Dit is ongeveer 1,2 auto per minuut op het drukste moment. Een toename die als marginaal is betitelen.

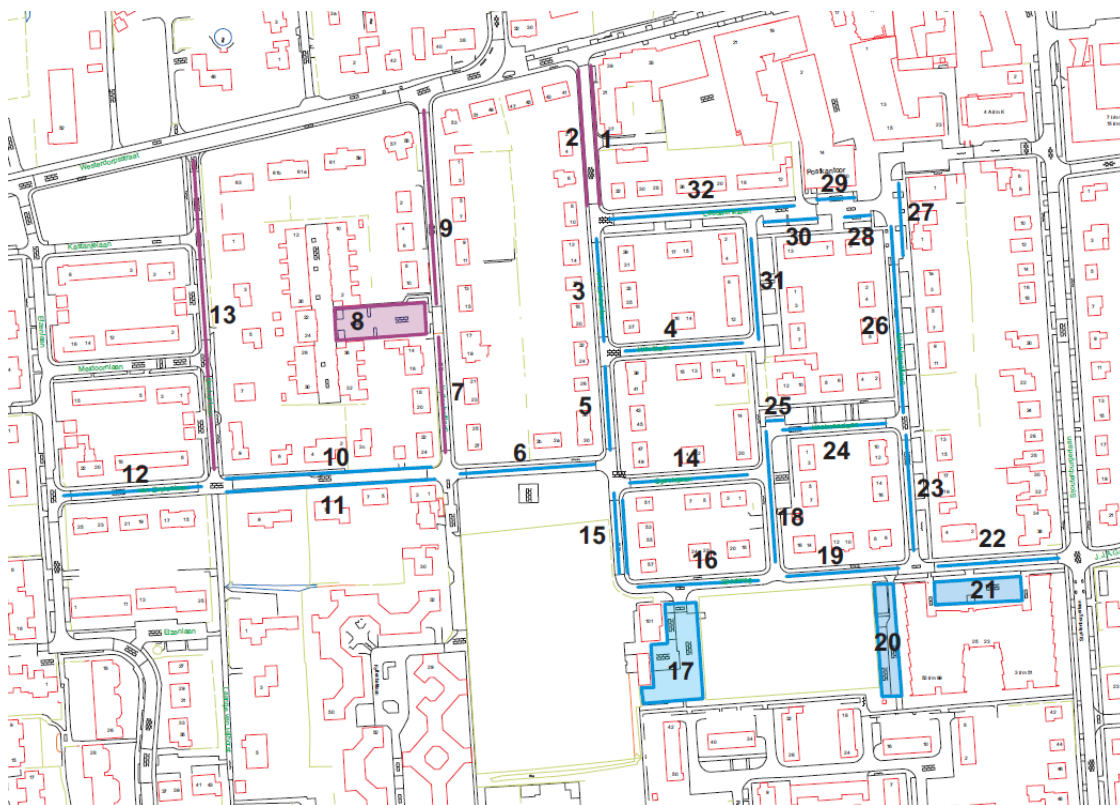
## 4. Conclusie

De huidige situatie voor de straten rondom het plangebied is gemeten en beoordeeld. Het drukste moment in verkeersbelasting ligt momenteel op zaterdag. De extra belasting ten opzichte van de intensiteit van een gemiddelde werkdag is toe te schrijven aan de korfbalvereniging. Deze wordt verplaatst waardoor de ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is.

Voor de ruimtelijke ontwikkeling bestaan momenteel twee scenario's. Beide scenario's zullen leiden tot een verkeersbelasting die vergelijkbaar is met de huidige zaterdagbelasting. Aangezien er geen wezenlijke problemen zijn geconstateerd ten aanzien van verkeer en parkeren in de huidige zaterdag situatie, de categorisering en ook niet ten aanzien van de toekomstige verkeersveiligheidssituatie, kan geconstateerd worden dat de ruimtelijke ontwikkeling op vanuit verkeerskundig oogpunt niet op bezwaren stuit.

**Bijlage 1:** *Parkeeronderzoek*

## Onderzoeksgebied



De genummerde gebiedjes en wegvakken zijn de zogenaamde parkeersecties. Van deze secties is tussen 10.00 en 18.30 om het uur de bezetting geregistreerd. In de tabel op de volgende pagina zijn de resultaten terug te vinden.

| Sectie | Sectionaam                                                                 | Opmerking                                                        | Capaciteit | 10.00 |      | 11.00 |      | 12.00 |      | 13.00 |      | 14.00 |      | 15.00 |      | 16.00 |      | 17.00 |     | 18.00 |     | 18.30 |     |
|--------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| 1      | Van Lyndenlaan van Westerdorp-sstraat tot Leeuweriklaan oneven zijde       | Parkeerverbod                                                    | 0          | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |     | 0     |     | 0     |     |
| 2      | Van Lyndenlaan van Westerdorp-sstraat Leeuweriklaan even zijde             | Parkeerverbod ma/vr 08-16                                        | 0          | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |     | 0     |     | 0     |     |
| 3      | Van Lyndenlaan van Leeuweriklaan tot Kievitlaan beide zijden               | Parkeren langs de weg                                            | 5          | 1     | 20%  | 2     | 40%  | 1     | 20%  | 2     | 40%  | 2     | 40%  | 1     | 20%  | 0     | 0%   | 0     | 0%  | 0     | 0%  | 0     | 0%  |
| 4      | Kievitlaan van Van Lyndenlaan tot bocht beide zijden                       | Parkeren langs de weg                                            | 9          | 4     | 44%  | 4     | 44%  | 4     | 44%  | 3     | 33%  | 3     | 33%  | 4     | 44%  | 4     | 44%  | 5     | 56% | 5     | 56% | 6     | 67% |
| 5      | Van Lyndenlaan van Kievitlaan tot Van Zuylenlaan beide zijden              | Parkeren langs de weg                                            | 4          | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%  | 0     | 0%  | 0     | 0%  |
| 6      | Van Zuylenlaan van Van Lyndenlaan tot Kyftenbeltlaan beide zijden          | Parkeren langs de weg                                            | 9          | 3     | 33%  | 1     | 11%  | 1     | 11%  | 1     | 11%  | 1     | 11%  | 1     | 11%  | 1     | 11%  | 0     | 0%  | 0     | 0%  | 0     | 0%  |
| 7      | Kyftenbeltlaan van Van Zuylenlaan tot ingang parkeerterrein beide zijden   | Parkeren langs de weg                                            | 6          | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 1     | 17%  | 1     | 17%  | 1     | 17%  | 1     | 17%  | 1     | 17% | 1     | 17% | 1     | 17% |
| 8      | Parkeerterrein appartementencomplex                                        | Parkeren in vakken. 1 invpp                                      | 33         | 16    | 48%  | 16    | 48%  | 16    | 48%  | 17    | 52%  | 19    | 58%  | 18    | 55%  | 20    | 61%  | 19    | 58% | 16    | 48% | 16    | 48% |
| 9      | Kyftenbeltlaan van ingang parkeerterrein tot Westerdorpstraat beide zijden | Parkeren langs de weg                                            | 10         | 1     | 10%  | 2     | 20%  | 1     | 10%  | 2     | 20%  | 1     | 10%  | 1     | 10%  | 0     | 0%   | 0     | 0%  | 0     | 0%  | 0     | 0%  |
| 10     | Van Zuylenlaan van Kyftenbeltlaan tot Beukenlaan even zijde                | 6 vakken en rest parkeren langs de weg                           | 12         | 1     | 8%   | 1     | 8%   | 1     | 8%   | 1     | 8%   | 1     | 8%   | 1     | 8%   | 1     | 8%   | 1     | 8%  | 0     | 0%  | 1     | 8%  |
| 11     | Van Zuylenlaan van Kyftenbeltlaan tot Beukenlaan oneven zijde              | Parkeren langs de weg                                            | 0          | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |     | 0     |     | 0     |     |
| 12     | Van Zuylenlaan van Beukenlaan tot Elzenlaan beide zijden                   | Parkeren langs de weg                                            | 12         | 7     | 58%  | 5     | 42%  | 5     | 42%  | 6     | 50%  | 6     | 50%  | 7     | 58%  | 7     | 58%  | 7     | 58% | 8     | 67% | 8     | 67% |
| 13     | Beukenlaan van Van Zuylenlaan tot Westerdorpstraat beide zijden            | Parkeren langs de weg                                            | 0          | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |      | 0     |     | 0     |     | 0     |     |
| 14     | Spechtlaan van Van Lyndenlaan tot Koolmeeslaan beide zijden                | Parkeren langs de weg                                            | 8          | 3     | 38%  | 4     | 50%  | 4     | 50%  | 6     | 75%  | 4     | 50%  | 4     | 50%  | 3     | 38%  | 4     | 50% | 5     | 63% | 5     | 63% |
| 15     | Van Lyndenlaan van Van Zuylenlaan tot Sportweg beide zijden                | Parkeren langs de weg                                            | 6          | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 1     | 17%  | 0     | 0%   | 1     | 17%  | 1     | 17%  | 0     | 0%   | 0     | 0%  | 0     | 0%  | 0     | 0%  |
| 16     | Sportweg van Van Zuylenlaan tot Koolmeesweg beide zijden                   | Parkeren langs de weg                                            | 7          | 1     | 14%  | 2     | 29%  | 2     | 29%  | 7     | 100% | 3     | 43%  | 2     | 29%  | 4     | 57%  | 5     | 71% | 4     | 57% | 4     | 57% |
| 17     | Parkeerterrein Telstar                                                     | Parkeren in vakken. 1 invpp. 5 vakken bezet met papiercontainers | 38         | 22    | 58%  | 23    | 61%  | 31    | 82%  | 32    | 84%  | 25    | 66%  | 32    | 84%  | 30    | 79%  | 34    | 89% | 22    | 58% | 20    | 53% |
| 18     | Koolmeeslaan van Sportweg tot bocht beide zijden                           | Parkeren langs de weg                                            | 7          | 1     | 14%  | 1     | 14%  | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 1     | 14% | 1     | 14% | 0     | 0%  |
| 19     | Sportweg van Koolmeeslaan tot Nachtegaallaan beide zijden                  | Parkeren langs de weg                                            | 6          | 3     | 50%  | 4     | 67%  | 3     | 50%  | 2     | 33%  | 3     | 50%  | 1     | 17%  | 2     | 33%  | 3     | 50% | 2     | 33% | 2     | 33% |
| 20     | Parkeerterrein naast verzorgingshuis                                       | Parkeren in vakken                                               | 15         | 2     | 13%  | 2     | 13%  | 3     | 20%  | 3     | 20%  | 3     | 20%  | 3     | 20%  | 3     | 20%  | 2     | 13% | 2     | 13% | 2     | 13% |
| 21     | Parkeerterrein voor verzorgingshuis                                        | Parkeren in vakken. 6 invpp                                      | 31         | 11    | 35%  | 10    | 32%  | 9     | 29%  | 11    | 35%  | 10    | 32%  | 10    | 32%  | 9     | 29%  | 11    | 35% | 9     | 29% | 9     | 29% |
| 22     | Sportweg van Nachtegaallaan tot Stoutenburgerlaan beide zijden             | Parkeren langs de weg                                            | 8          | 1     | 13%  | 1     | 13%  | 1     | 13%  | 1     | 13%  | 1     | 13%  | 1     | 13%  | 2     | 25%  | 1     | 13% | 1     | 13% | 1     | 13% |
| 23     | Nachtegaallaan van Sportweg tot Koolmeeslaan beide zijden                  | Parkeren langs de weg                                            | 7          | 2     | 29%  | 2     | 29%  | 2     | 29%  | 1     | 14%  | 3     | 43%  | 3     | 43%  | 3     | 43%  | 3     | 43% | 3     | 43% | 3     | 43% |
| 24     | Koolmeeslaan van Nachtegaallaan tot bocht beide zijden                     | Parkeren langs de weg                                            | 7          | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%  | 0     | 0%  | 0     | 0%  |
| 25     | Parkeervakken aan Koolmeeslaan                                             | Parkeren in vakken                                               | 4          | 1     | 25%  | 1     | 25%  | 2     | 50%  | 3     | 75%  | 3     | 75%  | 4     | 100% | 3     | 75%  | 2     | 50% | 3     | 75% | 2     | 50% |
| 26     | Nachtegaallaan van Koolmeeslaan tot Leeuweriklaan beide zijden             | Parkeren langs de weg                                            | 8          | 3     | 38%  | 4     | 50%  | 4     | 50%  | 3     | 38%  | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%   | 0     | 0%  | 1     | 13% | 1     | 13% |
| 27     | Parkeervakken voor Nachtegaallaan 1 en naast Leeuweriklaan 1               | Parkeren in vakken                                               | 7          | 6     | 86%  | 5     | 71%  | 7     | 100% | 6     | 86%  | 5     | 71%  | 5     | 71%  | 3     | 43%  | 2     | 29% | 2     | 29% | 2     | 29% |
| 28     | Parkeervakken voor Leeuweriklaan 3 t/m 5                                   | Parkeren in vakken                                               | 6          | 6     | 100% | 6     | 100% | 6     | 100% | 6     | 100% | 6     | 100% | 6     | 100% | 6     | 100% | 4     | 67% | 4     | 67% | 4     | 67% |
| 29     | Parkeervakken voor Leeuweriklaan voor Postkantoor                          | Parkeren in vakken. Parkeerschijfzone 1,5 uur                    | 6          | 3     | 50%  | 2     | 33%  | 4     | 67%  | 2     | 33%  | 2     | 33%  | 0     | 0%   | 1     | 17%  | 0     | 0%  | 0     | 0%  | 0     | 0%  |
| 30     | Parkeervakken voor Leeuweriklaan 7 t/m 15                                  | Parkeren in vakken                                               | 11         | 10    | 91%  | 10    | 91%  | 10    | 91%  | 10    | 91%  | 11    | 100% | 11    | 100% | 10    | 91%  | 10    | 91% | 9     | 82% | 9     | 82% |
| 31     | Kievitlaan van Leeuweriklaan tot bocht beide zijden                        | Parkeren langs de weg                                            | 7          | 3     | 43%  | 2     | 29%  | 3     | 43%  | 3     | 43%  | 3     | 43%  | 3     | 43%  | 2     | 29%  | 2     | 29% | 3     | 43% | 3     | 43% |
| 32     | Leeuweriklaan van Van Lyndenlaan tot Postkantoor beide zijden              | Parkeren langs de weg                                            | 11         | 6     | 55%  | 7     | 64%  | 5     | 45%  | 3     | 27%  | 5     | 45%  | 4     | 36%  | 5     | 45%  | 6     | 55% | 4     | 36% | 4     | 36% |
| TOTAAL |                                                                            |                                                                  | 300        | 117   | 39%  | 117   | 39%  | 126   | 42%  | 132   | 44%  | 122   | 41%  | 124   | 41%  | 120   | 40%  | 123   | 41% | 105   | 35% | 103   | 34% |

**Bijlage 2:** *Verkeersgeneratie*

De verkeersgeneratie van een fysiotherapie bedraagt gemiddeld per weekdag (sub-type 'rest bebouwde kom') 40 ritten per 100 m<sup>2</sup> bruto vloer oppervlak.

De verkeersgeneratie voor een consultatiebureau bedraagt gemiddeld per weekdag (subtype 'rest bebouwde kom') 10,4 ritten per 100 m<sup>2</sup> bruto vloer oppervlak.

De verkeersgeneratie voor huur senioren bedraagt gemiddeld voor centrum dorps 4,6 verkeersbewegingen per woning.

De verkeersgeneratie voor koopwoningen 'etage' bedraagt gemiddeld voor centrum dorps 6,4 verkeersbewegingen per woningen.

De verkeersgeneratie voor koopwoningen tussenwoningen en hoekwoningen bedraagt gemiddeld voor centrum dorps 8,4 verkeersbewegingen per woningen.

Aangezien voor intramurale zorg, en de bijbehorende zorg/woonfuncties geen kengetallen voorhanden zijn, wordt gestart met de algemene gegevens behorende bij wonen en weken. De laatste twee kolommen laten de gecorrigeerde waarde zien voor de verkeersgeneratie. Hierbij is op basis van 'expert judgement' de desbetreffende waarde 'gecorrigeerd' voor de functies die zijn geprojecteerd in het plangebied.

**Tabel B2.1: Berekening en correctie verkeersgeneratie**

| Scenario A                        | Kengetal                         | Waarde           | inschatting voor plangebied minimaal | inschatting voor plangebied maximaal |
|-----------------------------------|----------------------------------|------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| - Intramurale zorg 24 eenheden    | Geen                             | ?                | 10                                   | 20                                   |
| - 16 appartementen (sociaal/laag) | 4,6 per won                      | 73,6             | 30                                   | 50                                   |
| - 26 grondgebonden woningen       | 6,4 of 8,4 per woning            | 166,4 of 218,4   | 100                                  | 160                                  |
| - 400 m <sup>2</sup> zorgfunctie  | 10,4 of 40 per 100m <sup>2</sup> | 41,6 of 160      | 40                                   | 80                                   |
| <b>totaal</b>                     |                                  | <b>282 - 452</b> | <b>180</b>                           | <b>310</b>                           |
|                                   |                                  |                  |                                      |                                      |
| Scenario B                        |                                  |                  |                                      |                                      |
| - Intramurale zorg 24 eenheden    | Geen                             | ?                | 10                                   | 20                                   |
| - 16 appartementen (sociaal/laag) | 4,6 per won                      | 73,6             | 30                                   | 50                                   |
| - 9 grondgebonden woningen        | 6,4 of 8,4 per woning            | 57,6 of 75,6     | 36                                   | 54                                   |
| - 1500 m <sup>2</sup> zorgfunctie | 10,4 of 40 per 100m <sup>2</sup> | 156 of 600       | 150                                  | 300                                  |
| <b>totaal</b>                     |                                  | <b>288 - 749</b> | <b>226</b>                           | <b>424</b>                           |